



ANALÝZA DOPRAVNÉHO TRHU SLOVENSKEJ REPUBLIKY

VERZIA:

1.0

DÁTUM:

29.06.2023

VYPRACOVAL:

**Martin Škárek
Tomáš Mišovič**

SCHVÁLIL:

Radoslav Béreš

1

Pre: ŽSR - Železnice Slovenskej republiky

Klemensova 8

813 61 Bratislava

Od: YMS, a.s.

Hornopotočná 1

917 01 Trnava

Abstrakt: Spoločnosť YMS, a.s. vyjadruje aj týmto spôsobom poďakovanie za oslovenie pre dodávku Štúdie uskutočniteľnosti projektu TTR v podmienkach Slovenskej republiky.

Predmetom štúdie uskutočniteľnosti je projekt TTR a jeho implementácia v podmienkach SR. Štúdia je zameraná na komplexnú analýzu železničného dopravného trhu Slovenskej republiky, ako aj na ekonomickú analýzu nákladov a prínosov implementácie projektu TTR. Účelom ŠU je posúdiť uskutočniteľnosť projektu TTR v podmienkach Slovenskej republiky z hľadiska jeho technickej realizácie manažérom železničnej infraštruktúry, ako aj finančnej udržateľnosti a socioeconomickej opodstatnenosti.

Obsah:	Zoznam skratiek	4
	Zoznam tabuliek.....	7
	Zoznam grafov	9
	Úvod	11
	1 Analýza základnej infraštruktúry jednotlivých módov pôsobiacich na dopravnom trhu SR.....	13
	2 Analýza dopravného trhu SR - Nákladná doprava.....	15
	3 Analýza dopravného trhu SR – Osobná doprava.....	21
	4 Štrukturálna analýza dopravného trhu SR.....	25
	4.1. Nákladná doprava	25
	4.2. Osobná doprava.....	32
	5 Teritoriálna analýza dopravného trhu SR.....	42
	5.1. Nákladná doprava	43
	5.2. Osobná doprava.....	56
	6 Štrukturálna analýza medzinárodnej nákladnej dopravy.....	72
	6.1. Železničná medzinárodná nákladná doprava	72
	6.2. Cestná medzinárodná nákladná doprava.....	74
	7 Komoditná analýza medzinárodnej nákladnej dopravy	80
	8 Teritoriálna analýza medzinárodnej nákladnej dopravy	94
	8.1. Železničná doprava.....	95
	8.2. Cestná doprava	99
	Použitá literatúra	106

ZOZNAM SKRATIEK

B/C – Benefit Cost Ratio (pomer prínosov a nákladov)

BC – Business Case (Odôvodnenie projektu)

BSK – Bratislavský samosprávny kraj

CBA – analýza nákladov a prínosov (Cost Benefit Analysis)

CNA – Požiadavky na kapacitu železničnej infraštruktúry (Capacity Needs Announcement)

CP – cestovný poriadok

DCM – Digital Capacity Management (označenie pre spoločné softvérové nástroje RNE pre prideľovanie kapacity ŽI)

DNR – Discounted Net Revenue (Diskontovaný čistý príjem)

DÚ – Dopravný úrad

EE – energetika a elektrotechnika

EIRR – Economic Internal Rate of Return (Ekonomická vnútorná miera návratnosti)

ENPV – Economic Net Present Value (Ekonomická čistá súčasná hodnota)

EÚ – Európska únia

FG – Financial Gap (finančná medzera)

FIRR – Financial Internal Rate of Return (Finančná vnútorná miera výnosnosti)

FNPV – Financial Net Present Value (Finančná čistá súčasná hodnota)

FTE – Forum Train Europe (Medzinárodná organizácia pre koordináciu a výmenu informácií v oblasti cestovných poriadkov a riadenia kapacity)

GR ŽSR – Generálne riaditeľstvo Železníc Slovenskej republiky

GWP – Index potenciálu globálneho otepľovania

GVD – Grafikon vlakovej dopravy

HDP – hrubý domáci produkt

Hrt – hrubé tony

HW – hardvér

ICT – Informačné systémy/Informačné technológie

IT – informačné technológie

KS – Kapacitná stratégia

KIS – Komplexný informačný systém

KSK – Košický samosprávny kraj

Max. EE – Maximum Eligible Expenditure (maximálne oprávnené výdavky)

MD SR – Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

MF SR – Ministerstvo financií Slovenskej republiky

MHD – mestská hromadná doprava

MI – manažér infraštruktúry (pre plurál MIs)

ND – nákladná doprava

NPIM – národný manažér implementácie TTR v SR

OGR ŽSR – odbor(y) Generálneho riaditeľstva ŽSR

OR – Oblastné riaditeľstvo ŽSR

OZT – oznamovacia a zabezpečovacia technika

p.b. – percentuálny bod

PBP – Pay Back Period (doba splatnosti/návratnosti)

PDO – Plán dopravnej obslužnosti SR (železničnou osobnou dopravou)

POO – Plán obnovy a odolnosti Slovenska

PUM – plány udržateľnej mobility

PSK – Prešovský samosprávny kraj

RNE – združenie európskych manažérov infraštruktúry (Rail Net Europe)

RCP (GVD) – ročný cestovný poriadok (grafikon vlakovej dopravy)

RPVS – Register partnerov verejného sektora

SR – Slovenská republika

SW – softvér

ŠR – štátny rozpočet

ŠU IT TTR - Štúdia implementácie potrebných zmien IT v prostredí ŽSR pre projekt TTR

ŠÚ SR – Štatistický úrad SR

TEE kritériá – technické, environmentálne a ekonomické kritéria

TTR – Inteligentný manažment kapacity železničnej infraštruktúry (Timetabling and Capacity Redesign)

TCO – Total Cost of Ownership (celkové náklady na vlastníctvo softvéru)

TCR – plánované dočasné obmedzenie kapacity ŽI (Temporary Capacity Restriction)

tzn. – to znamená

ÚHP MF SR – Útvar hodnoty za peniaze pri Ministerstve financií Slovenskej republiky

Vlkm – vlakový kilometer

VO – verejné obstarávanie

VOD – verejná osobná doprava

WG TCR RFC – pracovná skupina TCR v rámci koridorových štruktúr RFC

ZPŽI – Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorená medzi MD SR a ŽSR

ZoD – Zmluva o dielo

ŽD – železničná doprava

ŽI – železničná infraštruktúra

ŽKND (RFC) – železničné koridory nákladnej dopravy (Rail Freight Corridors)

ŽP – železničný podnik (dopravca)

ŽSK – Žilinský samosprávny kraj

ŽSR – Železnice Slovenskej republiky

ŽT – Železničné telekomunikácie (vnútorná organizačná jednotka)

ŽTS – železničné trate a stavby

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1: Rozsah cestnej infraštruktúry v SR za obdobie rokov 2001 – 2021.....	13
Tabuľka 2: Rozsah železničnej siete v SR v období rokov 2002 – 2021.....	14
Tabuľka 3: Preprava tovaru nákladnou dopravou v SR za obdobie rokov 2002 – 2021 (v tis. ton)	15
Tabuľka 4: Relatívny podiel jednotlivých druhov (módov) dopravy na trhu nákladnej dopravy v SR	17
Tabuľka 5: Preprava osôb osobnou dopravou v SR za obdobie rokov 2002 - 2021 (v tis. osôb, bez osobných automobilov).....	21
Tabuľka 6: Relatívny podiel jednotlivých módov dopravy na trhu osobnej dopravy v SR	23
Tabuľka 7: Preprava tovaru cestnou nákladnou dopravou v SR za obdobie rokov 2002 – 2021 (v tis. ton) podľa charakteru a účelu vykonávaných činností.....	26
Tabuľka 8: Štruktúra neverejnej cestnej nákladnej dopravy z hľadiska účelu vykonávaných činností	28
Tabuľka 9: Podiel dopravných módov na „modifikovanom“ trhu nákladnej dopravy v SR	30
Tabuľka 10: Preprava osôb v cestnej doprave za obdobie rokov 2002 – 2021	33
Tabuľka 11: Podiel ostatných podnikov verejnej osobnej dopravy na výkonoch mestskej hromadnej dopravy za obdobie rokov 2006 - 2021	35
Tabuľka 12: Analýza modifikovaného trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 - 2021	38
Tabuľka 13: Výkony nákladnej dopravy v SR z hľadiska teritoriálneho členenia za obdobie rokov 2004 – 2021	43
Tabuľka 14: Prepravné výkony v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy podľa účelu prepravných činností za obdobie rokov 2006 – 2021.....	46
Tabuľka 15: Priemerné prepravné vzdialenosti jednotlivých módov dopravy v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy v období rokov 2006 – 2021	48
Tabuľka 16: Priemerná prepravná vzdialenosť v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy v rokoch 2006 – 2021	49
Tabuľka 17: Prepravné výkony v segmente medzinárodnej nákladnej dopravy podľa účelu prepravných činností za obdobie rokov 2006 – 2021.....	51
Tabuľka 18: Priemerné prepravné vzdialenosti v segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2014 – 2021.....	53
Tabuľka 19: Výkony verejnej osobnej dopravy v SR z hľadiska teritoriálneho členenia za obdobie rokov 2006 – 2021 (v tis. osôb)	56
Tabuľka 20: Podiel železničnej a cestnej dopravy na segmente vnútroštátnej osobnej dopravy SR v období rokov 2006 – 2021.....	59
Tabuľka 21: Podiel verejnej osobnej dopravy a verejnej osobnej dopravy pre účely MHD na segmente vnútroštátnej osobnej dopravy v SR v období rokov 2006 – 2021	62
Tabuľka 22: Priemerné prepravné vzdialenosti vo verejnej osobnej doprave SR za obdobie rokov 2006 – 2021	67
Tabuľka 23: Počty prepravených osôb v cestnej verejnej doprave (podnikmi s počtom zamestnancov 20 a viac) z hľadiska dĺžky prepravnej vzdialenosti za obdobie rokov 2006 – 2021	68
Tabuľka 24: Počty prepravených osôb v cestnej verejnej doprave z hľadiska dĺžky prepravnej vzdialenosti za obdobie rokov 2006 – 2021	71
Tabuľka 25: Štruktúra železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy v období rokov 2004 – 2021	72
Tabuľka 26: Štruktúra cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy v období rokov 2004 – 2021	74
Tabuľka 27: „Modifikovaný“ segment medzinárodnej nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2004 - 2021.....	76
Tabuľka 28: Komoditná štruktúra železničnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021	80

Tabuľka 29: Komoditná štruktúra dovozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave v období rokov 2004 – 2021	84
Tabuľka 30: Komoditná štruktúra vývozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave v období rokov 2004 – 2021	88
Tabuľka 31: Medzinárodná preprava tovaru v železničnej verejnej doprave podľa krajín určenia – vývoz	95
Tabuľka 32: Relatívny podiel krajín na celkovom vývoze tovaru prepraveného železničnou nákladnou dopravou v období rokov 2012 - 2021	97
Tabuľka 33: Medzinárodná preprava tovaru v železničnej verejnej doprave podľa krajín určenia – dovoz	97
Tabuľka 34: Relatívny podiel krajín na celkovom dovoze tovaru prepraveného železničnou nákladnou dopravou v období rokov 2012 – 2021	99
Tabuľka 35: Medzinárodná preprava tovaru v cestnej verejnej doprave podľa krajín určenia – vývoz	100
Tabuľka 36: Relatívny podiel krajín na celkovom vývoze tovaru prepraveného cestnou verejnou dopravou v období rokov 2012 – 2021	102
Tabuľka 37: Medzinárodná preprava tovaru v cestnej verejnej doprave podľa krajín určenia – dovoz	102
Tabuľka 38: Relatívny podiel krajín na celkovom dovoze tovaru prepraveného cestnou verejnou dopravou v období rokov 2012 – 2021	104

ZOZNAM GRAFOV

Graf 1: Percentuálny podiel jednotlivých módov na trhu nákladnej dopravy v SR.....	16
Graf 2: Percentuálny podiel jednotlivých módov na trhu osobnej dopravy v SR	22
Graf 3: Štrukturálne rozdelenie trhu cestnej nákladnej dopravy na základe charakteru vykonávaných činností za obdobie rokov 2002 - 2021	27
Graf 4: Štrukturálne rozdelenie trhu cestnej nákladnej dopravy na základe účelu vykonávaných činností za obdobie rokov 2006 - 2021	28
Graf 5: Štrukturálne rozdelenie trhu verejnej cestnej nákladnej dopravy na základe účelu vykonávaných činností za obdobie rokov 2006 - 2021	29
Graf 6: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na modifikovanom trhu nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 - 2021	31
Graf 7: Relatívny podiel segmentov cestnej dopravy na celkovom objeme prepravených osôb za obdobie rokov 2002 – 2021.....	34
Graf 8: Relatívny podiel ostatných podnikov verejnej dopravy na trhu mestskej hromadnej dopravy v období rokov 2006 – 2021	36
Graf 9: Relatívny podiel cestnej a železničnej verejnej dopravy na prepravných výkonoch realizovaných pre účely mestskej hromadnej dopravy za obdobie rokov 2006 – 2021	37
Graf 10: Relatívny podiel trhových segmentov na modifikovanom trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021	40
Graf 11: Relatívny podiel železničnej a cestnej verejnej dopravy na modifikovanom trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021	41
Graf 12: Prehľad výkonov na dopravnom trhu SR z teritoriálneho hľadiska v období rokov 2004 - 2021	44
Graf 13: Relatívny podiel trhových segmentov na „modifikovanom“ dopravnom trhu SR z teritoriálneho hľadiska v období rokov 2004 – 2021.....	45
Graf 14: Relatívny podiel jednotlivých módov dopravy na segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy SR v období rokov 2004 – 2021	46
Graf 15: Relatívne rozdelenie segmentu vnútroštátnej nákladnej dopravy z hľadiska účelu prepravných činností za obdobie rokov 2006 – 2021.....	47
Graf 16: Percentuálny podiel jednotlivých kategórií prepravnej vzdialenosti v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2006 – 2021	50
Graf 17: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021	53
Graf 18: Vývoj medzinárodnej nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2004 - 2021	54
Graf 19: Vývoj cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021	56
Graf 20: Relatívny podiel „teritoriálnych“ segmentov na trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 -2021.....	58
Graf 21: Vývoj vnútroštátnej osobnej dopravy v SR počas rokov 2006 – 2021 (v tis. osôb)	58
Graf 22: Podiel železničnej a cestnej dopravy na segmente vnútroštátnej osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021.....	60
Graf 23: Štruktúra a vývoj železničnej vnútroštátnej osobnej dopravy v období rokov 2006 – 2021 (v tis. osôb).....	60
Graf 24: Podiel subsegmentov verejnej osobnej dopravy na segmente vnútroštátnej osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021.....	63
Graf 25: Podiel železničnej dopravy na subsegmente vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy v období rokov 2006 – 2021.....	64
Graf 26: Podiel železničnej dopravy na subsegmente vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy realizovanej pre účely MHD v období rokov 2006 – 2021	64
Graf 27: Vývoj medzinárodnej osobnej dopravy v SR (tis. osôb) v období rokov 2006 – 2021	65

Graf 28: Podiel železničnej a cestnej dopravy na segmente medzinárodnej osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021.....	67
Graf 29: Počet osôb prepravených v cestnej verejnej doprave SR na krátke a dlhé vzdialenosti počas rokov 2006 – 2021.....	69
Graf 30: Štrukturálne rozdelenie železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021.....	73
Graf 31: Štrukturálne rozdelenie cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021.....	75
Graf 32: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na „modifikovanom“ segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR (dovoz + vývoz) v období rokov 2004 – 2021...	77
Graf 33: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na subsegmente dovozu v období rokov 2004 – 2021.....	78
Graf 34: : Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na subsegmente vývozu v období rokov 2004 – 2021.....	79
Graf 35: Najvýznamnejšie komoditné položky železničnej nákladnej dopravy a ich vývoj v období rokov 2004 – 2021.....	83
Graf 36: Najvýznamnejšie komoditné položky dovozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave SR v období rokov 2012 – 2021.....	87
Graf 37: Najvýznamnejšie komoditné položky vývozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave SR v období rokov 2012 – 2021.....	91

ÚVOD

Predmet štúdie:

Predmetom štúdie uskutočniteľnosti (ŠU) je projekt TTR a jeho implementácia v podmienkach SR. Štúdia je zameraná na komplexnú analýzu železničného dopravného trhu Slovenskej republiky, ako aj na ekonomickú analýzu nákladov a prínosov implementácie projektu TTR. Účelom ŠU je posúdiť uskutočniteľnosť projektu TTR v podmienkach Slovenskej republiky z hľadiska jeho technickej realizácie manažérom železničnej infraštruktúry (ŽSR), ako aj finančnej udržateľnosti a socioekonomickej opodstatnenosti. Štúdia uskutočniteľnosti má opísať aktuálnu situáciu na železničnom dopravnom trhu Slovenskej republiky a existujúce možnosti zlepšenia v nadväznosti na pripravované zmeny v pridelovaní kapacity ŽI [plánuje sa zavedenie nového systému pridelovania kapacity založeného na digitálnych technológiách (v Slovenskej republike, ako aj v zahraničí)], pričom musí obsahovať všetky požadované náležitosti podľa špecifikácie predmetu Zmluvy.

TTR predstavenie:

Projekt TTR je označenie pre tzv. „Inteligentný manažment kapacity ŽI“, ktorého zámerom je zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy v Európskej únii a tiež v Slovenskej republike prostredníctvom harmonizovania podmienok pridelovania kapacity ŽI na európskom železničnom dopravnom trhu. Projekt TTR zavádza nové a reviduje existujúce procesy pre nový spôsob lepšieho a plynulejšieho plánovania kapacity ŽI. Projekt TTR zároveň zohľadňuje viacero postupných časových prvkov, ktoré sú pri dlhodobom, strednodobom ale aj krátkodobom plánovaní kapacity ŽI dôležité pre jej efektívne využitie, a to plánovanie dočasného obmedzenia kapacity ŽI, kapacitnú stratégiu, kapacitné modely, ponuku kapacity, žiadosti do ročného cestovného poriadku, priebežné plánovanie, plánovanie vlakových trás do prebiehajúceho ročného cestovného poriadku (AD HOC), ako aj úpravy kapacity ŽI počas samotnej prevádzky vlakov.

Projekt TTR pozostáva z rôznych komponentov vrátane zlepšeného plánovania a distribúcie kapacity ŽI, vrátane dočasných obmedzení kapacity (TCR) a zavedenia nových procesov pridelovania kapacity ŽI.

ANALÝZA DOPRAVNÉHO TRHU SR

Vychádzajúc z jedného zo základných očakávaných prínosov projektu TTR, ktorým je zvýšenie podielu železničnej dopravy na dopravnom trhu prostredníctvom efektívnejšieho manažmentu kapacity ŽI, základným predpokladom pre správnu identifikáciu problému a príčin, ktoré ho spôsobujú je komplexná analýza dopravného trhu SR, doplnená o komplexnú analýzu železničnej dopravy ako takej. Analýza je v prvom rade zameraná na trhovú podiel jednotlivých segmentov pôsobiach na trhu.

Pre účely analýzy je možné dopravný trh SR rozdeliť podľa predmetu dopravy na dva základné segmenty – *nákladnú dopravu*, zameranú na prepravu tovaru a *osobnú dopravu*, ktorá je zameraná na prepravu osôb. Z hľadiska druhového členenia (podľa druhu infraštruktúry) je možné na *dopravnom trhu SR* identifikovať 4 základné druhy (módy) dopravy:

- cestná doprava,
- železničná doprava,
- vnútrozemská vodná doprava,
- letecká doprava.

Cestná doprava je pre účely štatistického sledovania ďalej členená na:

- cestnú verejnú dopravu,
- cestnú neverejnú dopravu,
- mestskú hromadnú dopravu (MHD).

Na základe metodiky Štatistického úradu SR (ŠÚ SR, 2022. *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií*):

- do **verejnej dopravy** patria subjekty s prevažujúcou dopravnou činnosťou vykonávajúce prepravu tovaru a osôb vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave vrátane vedľajších a pomocných činností v doprave (okrem poštových a doručovateľských služieb);
- do **neverejnej dopravy** sú zahrnuté podniky s prevažujúcou činnosťou nedopravnou vykonávajúce prepravu tovaru a osôb pre vlastné a cudzie potreby;
- **MHD** vykonávajú Dopravné podniky v Bratislave, Žiline, Banskej Bystrici, Košiciach a Prešove. V mestách, kde podniky MHD neprevádzkujú prepravu osôb, zabezpečujú dopravu spravidla podniky cestnej dopravy. Časť takto prevádzkovej dopravy je taktiež vedená ako MHD.

Pre účely analýzy dopravného trhu v rámci predkladanej štúdie uskutočniteľnosti budú v prvom rade posudzované vyššie uvedené 4 základné druhy dopravy (*cestná, železničná, vodná a letecká*) navzájom a ich podiel na trhu. Táto bude ešte doplnená podrobnejšou analýzou cestnej dopravy (z pohľadu verejnej a neverejnej). Zároveň analýza samostatne posudzuje segment *nákladnej dopravy* a samostatne segment *osobnej dopravy*.

1 ANALÝZA ZÁKLADNEJ INFRAŠTRUKTÚRY JEDNOTLIVÝCH MÓDOV PÔSOBIACICH NA DOPRAVNOM TRHU SR

Prvým krokom v analýze dopravného trhu SR je **analýza rozsahu (kapacít)** základnej infraštruktúry jednotlivých dopravných módov. Cieľom takéhoto kroku je poznať a porovnať fyzické kapacity infraštruktúry na ktorých sú realizované dopravné výkony jednotlivých módov, za účelom správneho výberu hodnotiacich ukazovateľov. O rozsahu *cestnej infraštruktúry* v SR vypovedá nasledujúca tabuľka č. 1.

Tabuľka 1: Rozsah cestnej infraštruktúry v SR za obdobie rokov 2001 – 2021

Rok	Stav diaľnic a ciest k	Dĺžky diaľnic a ciest v km					
		Diaľnice	*Cesty pre motorové vozidlá/rýchlostné cesty/diaľnice/R	Cesty I. triedy	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy	Spolu
2001	1.1.2002	299	27	3 221	3 828	10 391	17 738
2002	1.1.2003	307	52	3 224	3 829	10 396	17 755
2003	1.1.2004	318	66	3 335	3 729	10 396	17 777
2004	1.1.2005	322	78	3 263	3 729	10 394	17 787
2005	1.1.2006	334	126	3 215	3 734	10 401	17 809
2006	1.1.2007	334	153	3 206	3 742	10 399	17 834
2007	1.1.2008	373	159	3 207	3 742	10 402	17 883
2008	1.1.2009	393	159	3 275	3 686	10 402	17 916
2009	1.1.2010	400	180	3 317	3 644	10 406	17 947
2010	1.1.2011	427	190	3 318	3 643	10 408	17 985
2011	1.1.2012	430	242	3 317	3 639	10 411	18 040
2012	1.1.2013	432	248	3 312	3 637	10 415	18 044
2013**	1.1.2014	423	260	3 291	3 617	10 379	17 970
2014	1.1.2015	421	265	3 293	3 616	10 369	17 963
2015	1.1.2016	464	277	3 302	3 616	10 360	18 019
2016	1.1.2017	464	287	3 306	3 611	10 363	18 031
2017	1.1.2018	483	295	3 311	3 610	10 357	18 057
2018	1.1.2019	483	295	3 312	3 610	10 358	18 059
2019	1.1.2020	496	271	3 333	3 631	10 340	18 072
2020	1.1.2021	521	297	3 337	3 632	10 343	18 130
2021	1.1.2022	545	304	3 339	3 624	10 341	18 152

* **Rýchlostné cesty** sú v štatistických prehľadoch centrálnej technickej evidencie pozemných komunikácií SR vykazované ako samostatná skupina od roku 2009. Do roku 2009 ich dĺžka je vykazovaná v rámci ostatných tried ciest. Od roku 2020 sú rýchlostné cesty vykazované ako **diaľnice**, a označenie „R“ znamená stavebno-technickú kategóriu.

** **Zmeny dĺžok** v rámci jednotlivých druhov diaľnic a ciest podľa dopravného významu (trieda diaľnice, cesty) v porovnaní s rokom 2013 nastali z dôvodu implementácie pravidiel vzájomného usporiadania pozemných komunikácií v oblasti ich vzájomných križovatiek v zmysle TP 078 (pôvodné číslo TP 15/2013). Niektoré úseky D, C v križovatkách boli preklasifikované do vetiev; niektoré samostatne klasifikované privádzače diaľnic a rýchlostných ciest boli preklasifikované do vetiev diaľnic a rýchlostných ciest.

Rozsah *železničnej siete* v SR bol prevzatý z protokolárneho vyhodnocovania Zmluvy o prevádzkovaní dopravy (ZPD do roku 2011) resp. Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry (ZPŽI od roku 2011), ktorú uzatvára vlastník železničnej infraštruktúry (SR) v zastúpení Ministerstva dopravy SR (MD SR) so správcom železničnej infraštruktúry, spoločnosťou Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Spoločnosť ŽSR na základe ustanovení zmluvy spravuje a prevádzkuje celú železničnú sieť v SR. Plnenie zmluvy je v zmysle legislatívy každoročne protokolárne vyhodnocované. Súčasťou vyhodnotenia je aj ukazovateľ *stavebnej dĺžky tratí*, ktorý vypovedá o rozsahu železničnej siete v príslušnom vyhodnocovanom období. Hodnoty ukazovateľa pre jednotlivé roky sledovaného obdobia (2002 – 2021) sú prehľadne zachytené v tabuľke č. 2.

Tabuľka 2: Rozsah železničnej siete v SR v období rokov 2002 – 2021

Ukazovateľ	m.j.	Rok						
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Stavebná dĺžka tratí	km	n.a.	n.a.	3660,0	3628,0	3 658,0	3 658,0	3 623,0
Ukazovateľ	m.j.	Rok						
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stavebná dĺžka tratí	km	3659,0	3659,0	3659,0	3668,0	3638,0	3634,0	3633,0
Ukazovateľ	m.j.	Rok						
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Stavebná dĺžka tratí	km	3626,3	3626,4	3626,6	3629,2	3627,0	3626,0	

Zdroj: ŽSR, *Protokol o vyhodnotení plnenia zmluvy o prevádzkovaní dráh (Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry) za roky 2002 - 2021*

Vnútrozemská vodná doprava v SR mala na základe údajov Štatistického úradu SR (dostupné na Vnútrozemská vodná doprava - infraštruktúra, plavidlá [do1011rs] - DATAcube. (statistics.sk)) v rokoch 2002 – 2021 k dispozícii základnú infraštruktúru splavných tokov o celkovej dĺžke 172 km (bez zmeny počas celého hodnoteného obdobia). Z uvedeného celkového rozsahu infraštruktúry 38,45 km tvorili kanály.

Infraštruktúru *leteckej dopravy* na Slovensku predstavujú štyri medzinárodné letiská – Bratislava, Košice, Poprad Tatry a Žilina. Dopravné výkony leteckej dopravy prezentované v ďalšom texte zahŕňajú údaje za všetky letiská na Slovensku bez ohľadu na to, či vykonávajú pravidelnú alebo nepravidelnú prepravu, zameranú na medzinárodnú alebo vnútroštátnu prepravu.

Z vyššie prezentovaných údajov je zrejmé, že rôzne dopravné módy majú v SR k dispozícii rozdielny rozsah infraštruktúry. Najrozsiahlejšiu sieť infraštruktúry (cca 18 tis. km) majú k dispozícii subjekty podnikajúce na trhu *cestnej dopravy*. Táto je približne 5 násobne rozsiahlejšia ako sieť využívaná subjektmi podnikajúcimi na trhu *železničnej dopravy* (cca 3,6 tis. km) a približne 105 násobne rozsiahlejšia ako sieť *vnútrozemskej vodnej dopravy* (cca 0,172 tis. km). Z pohľadu *železničnej dopravy*, majú subjekty podnikajúce na danom trhu k dispozícii dopravnú sieť (cca 3,6 tis. km), ktorá je približne 21 násobne rozsiahlejšia ako sieť *vnútrozemskej vodnej dopravy*. Prezentované rozdiely v rozsahu základnej infraštruktúry jednotlivých módov (v desiatkach až 100 násobkoch) vytvárajú pre niektoré módy dopravy zjavnú „technicko – konkurenčnú“ výhodu resp. **nevýhodu**. Porovnanie infraštruktúry využívanej *leteckou dopravou* s ostatnými módmi dopravy nie je z kvantitatívneho hľadiska relevantné, nakoľko sa jedná o výrazne špecifickú infraštruktúru.

2 ANALÝZA DOPRAVNÉHO TRHU SR - NÁKLADNÁ DOPRAVA

Pre zhodnotenie **podielu** jednotlivých druhov dopravy na *trhu nákladnej dopravy* v SR boli využité štatistické údaje vypovedajúce o **objeme prepravených tovarov v tonách (t)** za obdobie rokov 2002 až 2021. Dôvodom pre výber ukazovateľa vypovedajúceho o objeme prepravených tovarov v tonách (namiesto ukazovateľa vypovedajúceho o tonokilometroch – tkm) boli výstupy z analýzy rozsahu dopravnej infraštruktúry, prezentované v predchádzajúcich odsekoch. Berúc do úvahy vzorec pre stanovenie ukazovateľa tkm (objem prepraveného tovaru v tonách x prepravná vzdialenosť v km) a rozsah základnej infraštruktúry jednotlivých módov dopravy dochádza napr. u *vnútroštátnej vodnej dopravy* s celkovou dĺžkou siete 172 km k značnej **nevýhode** z pohľadu hodnotenia výkonov vyjadrených v tkm. V prípade, že by objem tovarov (v tonách) prepravených *vnútroštátnou vodnou dopravou* bol identický ako u cestnej či železničnej dopravy, výsledná hodnota ukazovateľa tkm by bola u cestnej a nákladnej dopravy rádovo asi 4 násobne vyššia. Naopak, vzhľadom na charakter *leteckej dopravy* (preprava zásielok na veľké vzdialenosti), to isté množstvo prepraveného tovaru v tonách by znamenalo minimálne dvojnásobnú hodnotu ukazovateľa tkm v porovnaní s cestnou či železničnou dopravou. Hodnotenie dopravného trhu SR na základe výkonov vyjadrených v tonokilometroch považujeme preto vzhľadom na prezentované zistenia za irelevantné.

Zdrojom údajov, na základe ktorých bolo vypracované hodnotenie dopravného trhu SR, je verejná databáza ukazovateľov hospodárskeho a sociálno-ekonomického vývoja SR, spracovaná Štatistickým úradom SR. Podrobnejšie o hodnotách zistených pre *segment nákladnej dopravy* vypovedá nasledujúca tabuľka č. 3.

Tabuľka 3: Preprava tovaru nákladnou dopravou v SR za obdobie rokov 2002 – 2021 (v tis. ton)

Preprava tovaru v SR	m.j.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
spolu	tis. ton	215 990	226 122	230 166	246 241	235 584	232 915	248 895
<i>v tom</i>								
železničná doprava	tis. ton	49 863	50 521	50 445	49 310	52 449	51 813	47 910
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby*)	tis. ton	164 427	174 149	178 085	195 405	181 422	179 296	199 218
<i>z toho: cestná verejná doprava**</i>	<i>tis. ton</i>	<i>33 035</i>	<i>30 682</i>	<i>30 052</i>	<i>32 558</i>	<i>34 095</i>	<i>41 169</i>	<i>42 639</i>
vnútrozemská vodná doprava	tis. ton	1 699	1 451	1 636	1 526	1 713	1 806	1 767
letecká doprava	tony	1 002	1 134	267	230	82	194	312

Preprava tovaru v SR	m.j.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	tis. ton	202 943	190 507	178 733	177 145	179 176	195 466	196 340
<i>v tom</i>								
železničná doprava	tis. ton	37 603	44 327	43 711	42 599	48 401	50 997	47 358
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby*)	tis. ton	163 148	143 071	132 568	132 074	128 855	142 622	147 275
<i>z toho: cestná verejná doprava**</i>	<i>tis. ton</i>	<i>36 920</i>	<i>44 617</i>	<i>48 375</i>	<i>49 349</i>	<i>54 685</i>	<i>59 833</i>	<i>73 370</i>
vnútrozemská vodná doprava	tis. ton	2 192	3 109	2 454	2 472	1 920	1 838	1 683
letecká doprava	tony	7	11	1	4	7	9 116	24 106

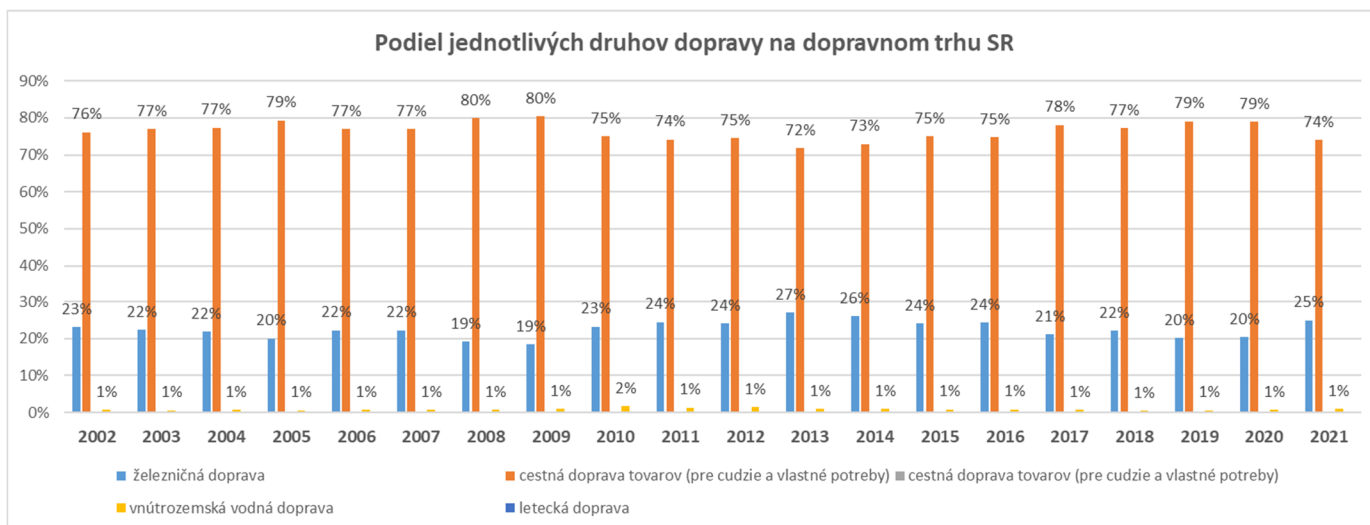
Preprava tovaru v SR	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
----------------------	------	------	------	------	------	------	------

spolu	tis. ton	208 804	226 403	229 423	236 585	213 694	208 998
v tom							
železničná doprava	tis. ton	50 727	47 790	50 931	47 869	43 443	52 245
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby*)	tis. ton	156 279	176 790	177 222	187 161	168 652	154 848
z toho: cestná verejná doprava**	tis. ton	67 001	67 516	73 131	68 835	66 052	67 643
vnútrozemská vodná doprava	tis. ton	1 769	1 780	1 240	1 509	1 599	1 905
letecká doprava	tony	28 552	42 778	30 040	46 081	D	D

* preprava tovaru pre vlastné potreby (na zabezpečenie vlastného výrobného procesu) a preprava tovaru pre cudzie potreby (za úplatu)

** do cestnej verejnej dopravy sú zahrnuté údaje za podniky, ktoré vykonávajú služby v odvetví dopravy – ich hlavná činnosť je poskytovanie dopravných služieb (za úplatu). Ako **cestná neverejná**, je vykazovaná doprava pre vlastné a pre cudzie potreby v podnikoch, ktoré sú svojou hlavnou činnosťou zaradené do iných odvetví hospodárstva, ako do odvetvia dopravy (ich hlavná činnosť je napr. obchodná, ale vlastnia svoje nákladné automobily, ktorými si sami prevážajú výrobky a nepotrebnú na dopravu svojich výrobkov klasické dopravné podniky; ide napr. o obchodné reťazce, priemyselné podniky, atď.).

O percentuálnom podiele jednotlivých druhov (módov) dopravy na celkovom trhu nákladnej dopravy v SR vypovedá nasledujúci graf č. 1.



Graf 1: Percentuálny podiel jednotlivých módov na trhu nákladnej dopravy v SR

Zdroj: vlastné spracovanie

Na základe vyššie prezentovaných údajov je možné konštatovať, že rozhodujúci podiel na dopravnom trhu nákladnej dopravy v SR majú *cestná* a *železničná* doprava (spolu cca 99 %). Podiel ostatných druhov dopravy je iba marginálny. *Vnútrozemská vodná doprava* obsluhuje zhruba 1 % dopravného trhu. Podiel *leteckej dopravy* na trhu sa blíži, resp. dosahuje nulové hodnoty.

Pokiaľ ide o *železničnú nákladnú dopravu*, jej podiel na dopravnom trhu SR na začiatku sledovaného obdobia (2002 – 2007) osciloval okolo hodnoty cca 22 %. Následne v krízových rokoch (2008 a 2009) bol zaznamenaný najnižší podiel *železničnej dopravy* na trhu počas celého hodnoteného obdobia a to na úrovni 19 %. V ďalších rokoch podiel *železničnej dopravy* postupne rástol až na úroveň 27 % v roku 2013, čo predstavuje maximálnu hodnotu podielu *železničnej dopravy* na trhu SR v rámci hodnoteného obdobia. Následne, tento podiel postupne klesal až na úroveň 20 % v roku 2020. V roku 2021 bol

zaznamenaný jeho opätovný nárast na hodnotu 25 %. Vo všeobecnosti, vzhľadom na celé hodnotiace obdobie je možné konštatovať, že podiel *železničnej dopravy* na trhu nákladnej dopravy v SR vyjadrený v tonách prepraveného tovaru osciloval okolo priemernej hodnoty 23 %, tak ako je to zachytené aj v tabuľke č. 4.

Tabuľka 4: Relatívny podiel jednotlivých druhov (módov) dopravy na trhu nákladnej dopravy v SR

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<i>v tom</i>								
železničná doprava	%	23 %	22 %	22 %	20 %	22 %	22 %	19 %
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby*)	%	76 %	77 %	77 %	79 %	77 %	77 %	80 %
<i>z toho: cestná verejná doprava</i>	%	15 %	14 %	13 %	13 %	14 %	18 %	17 %
vnútrozemská vodná doprava	%	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
letecká doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Tabuľka 4: Percentuálny podiel jednotlivých druhov (módov) dopravy na trhu nákladnej dopravy v SR - pokračovanie

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>v tom</i>								
železničná doprava	%	19 %	23 %	24 %	24 %	27 %	26 %	24 %
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby)	%	80 %	75 %	74 %	75 %	72 %	73 %	75 %
<i>z toho: cestná verejná doprava</i>	%	18 %	23 %	27 %	28 %	31 %	31 %	37 %
vnútrozemská vodná doprava	%	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
letecká doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>v tom</i>							
železničná doprava	%	24 %	21 %	22 %	20 %	20 %	25 %
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby)	%	75 %	78 %	77 %	79 %	79 %	74 %
<i>z toho: cestná verejná doprava</i>	%	32 %	30 %	32 %	29 %	31 %	32 %
vnútrozemská vodná doprava	%	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
letecká doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Zdroj: vlastné spracovanie

* preprava tovaru pre vlastné potreby (na zabezpečenie vlastného výrobného procesu) a preprava tovaru pre cudzie potreby (za úplatu)

Nakoľko rozhodujúci podiel (99 %) na trhu nákladnej dopravy v SR predstavujú *železničná* a *cestná* doprava, situácia v *cestnej doprave* ako takej, počas hodnoteného obdobia v podstate zrkadlovo kopírovala vývoj *železničnej nákladnej dopravy*. Zjednodušene je možné konštatovať, že vývoj podielu *cestnej nákladnej dopravy* bol v sledovanom období presne opačný, ako je stav popísaný v predchádzajúcom odseku.

V prípade segmentu *cestnej verejnej dopravy* však bola situácia odlišná. Kým na začiatku hodnoteného obdobia jej podiel na celkovom objeme prepravených tovarov mierne poklesol (z 15 % v roku 2002 na 13 % v roku 2005), následne od roku 2006 postupne rástol až na maximálnu hodnotu v rámci celého hodnotiaceho obdobia 37 % v roku 2015. V ďalšom období potom došlo k jeho poklesu na úroveň 32

% v roku 2016 a s miernymi výkyvmi si *cestná verejná doprava* udržiavala takúto úroveň podielu na celkových výkonoch až do konca sledovaného obdobia (rok 2021).

Z hľadiska objemu prepravených tovarov zaznamenala *železničná doprava* v sledovanom období viac menej striedavý vývoj, o čom svedčia údaje prezentované v tabuľke č. 3. Kým na začiatku obdobia (2002 – 2006) dosiahla *železničná doprava* nárast prepravených objemov o zhruba 5 % (zo 49 863 tis. ton v roku 2002 na 52 449 tis. ton v roku 2006) v krízových rokoch 2008 a 2009 došlo k ich poklesu celkovo až o 28 % v porovnaní s rokom 2006 (z 52 449 tis. ton v roku 2006 na 37 603 tis. ton v roku 2009). Po roku 2009 objemy prepravených tovarov v *železničnej doprave* v zásade rástli (s občasnými medziročnými prepismi) až na hodnotu 50 931 tis. ton v roku 2018, čo predstavovalo nárast o cca 35 % oproti roku 2009. V rokoch 2019 a 2020 objem prepravených tovarov opäť klesol o zhruba 15 % (na 43 443 tis. ton v roku 2020) v porovnaní s rokom 2018. Rok 2020 však bol na Slovensku vo významnej miere ovplyvnený administratívnymi opatreniami v súvislosti so šírením ochorenia COVID19. Vzhľadom na skôr „globálny“ charakter *železničnej nákladnej dopravy* (až 87 % celkových prepráv tvorí medzinárodná preprava) je možné sa domnievať, že rovnako aj rok 2019 bol do istej miery zasiahnutý opatreniami v súvislosti s ochorením COVID19 aplikovanými v zahraničí, kde došlo k skoršiemu a rozsiahlejšiemu vypuknutiu pandémie (napr. Taliansko) a následným administratívnym opatreniami proti šíreniu ochorenia. „globálny“ charakter nákladnej dopravy sa zrejme prejavil aj v roku 2021, kedy napriek najrozsiahlejším opatreniam aplikovaným na území SR došlo k **nárastu** objemu prepravených tovarov a to až o **20 %** oproti roku 2020 resp. o zhruba 3 % oproti roku 2018. Objem prepravených tovarov v roku 2021 (52 245 tis. ton) bol pritom **druhý najvyšší** za celé sledované obdobie (viď tabuľka č. 3).

Cestná nákladná doprava ako taká zaznamenala na začiatku sledovaného obdobia (2002 – 2008) podobne ako *železničná doprava* postupný nárast (s občasným medziročným prepisom 2006 a 2007) objemov prepravených tovarov a to až o zhruba 21 % (zo 164 427 tis. ton v roku 2002 na 199 218 tis. ton v roku 2008). Nárast objemov v *cestnej doprave* pritom na rozdiel od *železničnej dopravy* kulminoval paradoxne v krízovom roku 2008. Po roku 2008 došlo v *cestnej nákladnej doprave* ku kontinuálnemu poklesu prepravených objemov, ktorý sa zastavil v roku 2013. Celkovo pritom objemy prepráv poklesli v tomto období o cca 35 % oproti roku 2008 (na 128 855 tis. ton v roku 2013). V ďalšom období prepravné objemy *cestnej dopravy* medziročne rástli kontinuálnym spôsobom až do roku 2019. V roku 2019 dosiahol objem prepravených tovarov hodnotu 187 161 tis. ton, čo znamenalo celkový nárast 45 % oproti roku 2013. Následne, v rokoch 2020 a 2021, ktoré boli poznačené opatreniami v súvislosti s pandemiou ochorenia COVID19, prepravné objemy *cestnej nákladnej dopravy* opäť klesali (na rozdiel od *železničnej dopravy* postupne počas obidvoch sledovaných rokov). V tomto prípade sa zrejme prejavil skôr „lokálny“ (ako „globálny“) charakter *cestnej nákladnej dopravy* ako takej, nakoľko takmer 76 % prepravných výkonov *cestnej dopravy* tvoria vnútroštátne prepravy. Celkovo sa objemy prepráv v roku 2021 prepisali o 17 % v porovnaní s rokom 2019 (na 154 848 tis. ton). V sumáre za celé sledované obdobie vykázali objemy prepravených tovarov v *cestnej nákladnej doprave* pokles o približne 6 % (zo 164 427 tis. ton v roku 2002 na 154 848 tis. ton v roku 2021). Po zohľadnení krízového obdobia ovplyvneného pandemiou ochorenia COVID19 (roky 2020 a 2021) je možné konštatovať, že objemy prepravených tovarov v *cestnej nákladnej doprave* počas modifikovaného hodnotiaceho obdobia (2002 – 2019) naopak vzrástli o približne 14 % (zo 164 427 tis. ton v roku 2002 na 187 161 tis. ton v roku 2019), viď tabuľka č. 3.

V segmente *cestnej verejnej dopravy* objemy prepravených tovarov počas hodnoteného obdobia (viď tabuľka č. 3) v zásade kopírovali stav popísaný vyššie v súvislosti s jej podielom na celkovom dopravnom trhu. Na začiatku sledovaného obdobia (2002 – 2005) objemy prepravených tovarov medziročne klesali. Sledovaný pokles pritom zaznamenal rozdielne tempo. Kým v roku 2003 to bolo 7

% oproti roku 2002 (z 33 035 tis. ton v roku 2002 na 30 682 tis. ton v roku 2003), v roku 2004 to bolo už 9 % v porovnaní s rokom 2002, keď objem prepráv predstavoval hodnotu 30 052 tis. ton. Následne v roku 2005 to bol ešte mierny pokles objemu prepravných výkonov o 1 % v porovnaní s rokom 2002, na 32 558 tis. ton. Od roku 2006 objem prepravených tovarov v segmente *cestnej verejnej dopravy* postupne medziročne rástol (s miernym prepacom v krízovom roku 2009) až na maximálnu hodnotu z celého hodnotiaceho obdobia 73 370 tis. ton v roku 2015, čo v relatívnom vyjadrení predstavuje **nárast o 125 %!** oproti roku 2005. V ďalšom období (roky 2016 a 2017) objem prepravených tovarov v *cestnej verejnej doprave* poklesol v priemere o 8 % oproti roku 2015 (na úroveň 67 516 tis. ton v roku 2017). Následne v roku 2018 však objem prepráv opäť vzrástol na úroveň blízko maximálnej hodnoty 73 131 tis. ton, resp. 8 % v porovnaní s rokom 2017. V rokoch 2019 až 2021 objem prepravených tovarov v *cestnej verejnej doprave* opäť poklesol v priemere o 8 % (resp. 6 % v roku 2019, 10 % v roku 2020 a 8 % v roku 2021) na úroveň 67 643 tis. ton prepravených na konci hodnoteného obdobia v roku 2021. Obdobne, ako to bolo konštatované už skôr v prípade *železničnej nákladnej dopravy*, vzhľadom na skôr „globálny“ charakter *cestnej verejnej dopravy* (cca 62 % prepráv tvorí medzinárodná preprava) je možné sa domnievať, že rovnako aj rok 2019 bol do istej miery zasiahnutý opatreniami v súvislosti s ochorením COVID19 aplikovanými v zahraničí, kde došlo k skoršiemu a rozsiahlejšiemu vypuknutiu pandémie a následným reštrikčným opatreniam. Z pohľadu celého hodnotiaceho obdobia (2002 – 2021) je možné v *cestnej verejnej doprave* sledovať celkový nárast objemu prepravených tovarov a to **až o 105 %!** (z 33 035 tis. ton v roku 2002 na 67 643 tis. ton v roku 2021). Po zohľadnení krízového obdobia ovplyvneného pandemiou ochorenia COVID19 (roky 2019 až 2021) je možné konštatovať, že objemy prepravených tovarov v *cestnej verejnej doprave* počas modifikovaného hodnotiaceho obdobia (2002 – 2018) vzrástli dokonca **až o 121 %!** (na úroveň 73 131 tis. ton v roku 2018), viď tabuľka č. 3.

Vychádzajúc z vyššie prezentovaných údajov a výstupov je možné konštatovať, že *trh nákladnej dopravy* v SR ako taký, zaznamenal v priebehu hodnotiaceho obdobia (2002 – 2021) rozdielny vývoj. Na začiatku obdobia (2002 – 2008) trh resp. objemy prepravených tovarov v zásade postupne rástli celkovo o približne 15 % (z 215 990 tis. ton v roku 2002 na 248 895 tis. ton v roku 2008). Podobne ako v prípade *cestnej nákladnej dopravy*, rast prepravných objemov na dopravnom trhu kulminoval paradoxne v krízovom roku 2008. Počas nasledujúcich štyroch rokov došlo k opätovnému poklesu prepravených objemov až na úroveň 177 145 tis. ton v roku 2012, čo v relatívnom vyjadrení predstavovalo pokles o 29 % oproti roku 2008. Od roku 2013 prepravné objemy znova rástli až do roku 2019 kedy dosiahli úroveň 236 585 tis. ton, resp. nárast o približne 34 % oproti roku 2012. V posledných dvoch rokoch hodnotiaceho obdobia (2020 a 2021), ktoré boli ako už bolo skôr spomenuté poznačené pandemiou ochorenia COVID19, nabrali prepravné objemy opäť klesajúcu tendenciu. Celkovo pritom poklesli o zhruba 12 % oproti roku 2019, na úroveň 208 998 tis. ton v roku 2021.

Z globálneho hľadiska je možné na *trhu nákladnej dopravy* v SR počas hodnotiaceho obdobia sledovať pokles objemu prepravovaných tovarov, vyjadrených v tis. ton. V porovnaní so začiatkom hodnotiaceho obdobia, objem prepravených tovarov na *trhu nákladnej dopravy* na konci obdobia klesol o približne 3 % (z 215 990 tis. ton v roku 2002 na 208 998 tis. ton v roku 2021). Odhliadnuc od neštandardného „krízového“ vývoja v súvislosti s pandemiou COVID19 a súvisiacimi administratívnymi opatreniami (roky 2020 a 2021) *trh nákladnej dopravy* v SR zaznamenal v „modifikovanom“ hodnotiacom období (2002 – 2019) celkový nárast o približne 10 % (z 215 990 tis. ton v roku 2002 na 236 585 tis. ton v roku 2019). Maximálny objem prepravených tovarov bol zaznamenaný paradoxne v krízovom roku 2008 (248 895 tis. ton). Naopak, najnižší objem prepráv na *trhu nákladnej dopravy* v SR bol zaznamenaný v roku 2012, na úrovni 177 145 tis. ton.

Železničná nákladná doprava v sledovanom období celkovo vzrástla o takmer 5 % (zo 49 863 tis. ton v roku 2002 na 52 245 tis. ton v roku 2021). V rámci „modifikovaného“ obdobia (2002 – 2018) to bolo iba niečo málo cez 2 % (na 50 931 tis. ton v roku 2018). Maximálny objem prepráv počas hodnotiaceho obdobia bol v *železničnej doprave* zaznamenaný v roku 2006 (52 449 tis. ton). Najnižší objem prepráv zaznamenala *železničná doprava* počas sledovaného obdobia v krízovom roku 2009, na úrovni 37 603 tis. ton.

Na základe údajov a výstupov z analýzy *trhu nákladnej dopravy* v SR, prezentovaných vyššie, je možné konštatovať, že rozhodujúce postavenie na trhu majú *cestná* a *železničná doprava*, ktoré spolu obsluhujú v priemere za sledované obdobie **viac ako 99 %** trhu. Podiel *železničnej nákladnej dopravy* na trhu osciloval v priebehu hodnotiaceho obdobia okolo hodnoty 23 %. Analogicky tejto skutočnosti a s ohľadom na predchádzajúce konštatovanie, zvyšných cca 77 % trhu obsluhovala *cestná doprava*. Z pohľadu vývoja samotnej *cestnej dopravy* však bola situácia odlišná. Zatiaľ čo *cestná verejná doprava* svoj podiel na trhu postupne od začiatku sledovaného obdobia navyšovala (z 15 % v roku 2002 až na 37 % v roku 2015 resp. 32 % po roku 2015), podiel *cestnej nevernej dopravy* analogicky klesal. Zároveň, *cestná verejná doprava* dokázala počas sledovaného obdobia navýšiť objem realizovaných prepráv tak, že na konci obdobia (taktiež aj v jeho priebehu) predstavoval nárast objemu **viac ako 100 %** v porovnaní s objemom prepráv evidovaným na začiatku hodnotiaceho obdobia. Vychádzajúc z metodiky Štatistického úradu SR, *cestná verejná doprava* pritom predstavuje priamu konkurenciu *železničnej dopravy*.

Na základe výsledkov analýzy je ďalej možné vidieť, že *železničná nákladná doprava* je vysoko citlivá na krízy. Uvedené konštatovanie vyplýva zo sledovaného vývoja segmentu *železničnej nákladnej dopravy* v krízových rokoch (2008 a 2009 resp. 2019 a 2020), ktorý je popísaný v predchádzajúcich odsekoch a číselne prezentovaný v tabuľke č. 3. *Cestná nákladná doprava* ako taká vykazuje na základe výsledkov analýzy v zásade oneskorenú reakciu na krízové stavy. Uvedené konštatovanie však neplatí pre *cestnú verejnú doprava*, ktorá podobne ako *železničná doprava*, citlivo a takmer bezprostredne reaguje na krízové stavy (viď roku 2009 resp. 2019 a 2020). Zistený stav je s vysokou pravdepodobnosťou možné pripísať charakteru jednotlivých segmentov. Podľa našich hypotéz *cestná neverejná doprava* vykazuje skôr „lokálny“ charakter, zatiaľ čo *cestná verejná* a *železničná doprava* majú charakter skôr „globálny“. Overenie hypotézy bude predmetom nasledujúcich podkapitol, zaoberajúcich sa štruktúrnou a teritoriálnou analýzou dopravného trhu SR.

3 ANALÝZA DOPRAVNÉHO TRHU SR – OSOBNÁ DOPRAVA

Pre zhodnotenie **podielu** jednotlivých módov na *trhu osobnej dopravy* boli využité štatistické údaje vypovedajúce o **objeme prepravených osôb (v tis. osôb)** bez osobných automobilov, za obdobie rokov 2002 až 2021. Dôvodom pre výber ukazovateľa tis. osôb (namiesto ukazovateľa vypovedajúceho o osobokilometroch - oskm) boli, rovnako ako v prípade nákladnej dopravy, výstupy z analýzy rozsahu dopravnej infraštruktúry, prezentované vyššie. Berúc do úvahy vzorec pre stanovenie ukazovateľa oskm (počet prepravených osôb x prepravná vzdialenosť v km) a rozsah základnej infraštruktúry jednotlivých módov dopravy dochádza v *osobnej doprave* k obdobnej situácii ako bola popísaná vyššie v prípade *nákladnej dopravy*. Na základe uvedenej skutočnosti považujeme hodnotenie trhu *osobnej dopravy* v SR podľa výkonov vyjadrených v osobokilometroch za irelevantné

Zdrojom údajov, na základe ktorých bolo vypracované hodnotenie *trhu osobnej dopravy* v SR, je verejná databáza ukazovateľov hospodárskeho a sociálno-ekonomického vývoja SR, spracovaná Štatistickým úradom SR. Podrobnejšie o zistených hodnotách vypovedá nasledujúca tabuľka č. 5.

Tabuľka 5: Preprava osôb osobnou dopravou v SR za obdobie rokov 2002 - 2021 (v tis. osôb, bez osobných automobilov)

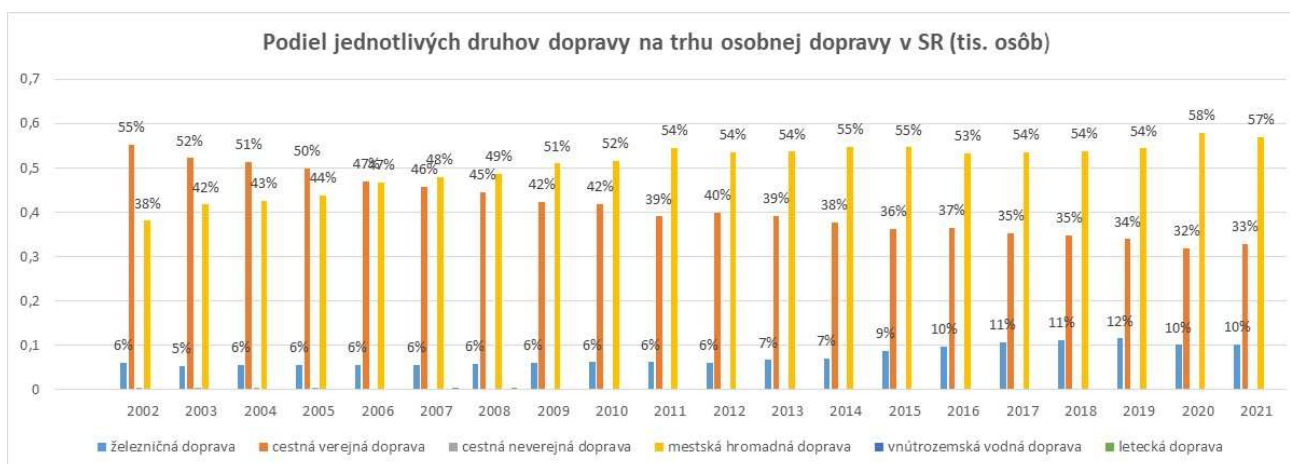
Osobná doprava v SR	m.j.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
spolu	tis. osôb	970 493	945 242	900 398	900 235	857 500	840 638	819 985	763 123
<i>v tom:</i>									
železničná doprava	tis. osôb	59 430	51 274	50 325	50 458	48 438	47 070	48 744	46 667
cestná verejná doprava	tis. osôb	536 613	493 706	461 772	449 456	403 270	384 637	365 519	323 142
cestná neverejná doprava	tis. osôb	4 019	5 048	4 016	3 407	2 717	2 275	1 999	1 653
mestská hromadná doprava	tis. osôb	370 018	394 465	383 118	395 064	400 673	403 466	399 425	389 263
vnútrozemská vodná doprava	tis. osôb	141	321	193	134	111	122	122	110
letecká doprava	tis. osôb	272	428	974	1 716	2 291	3 068	4 176	2 288

Osobná doprava v SR	m.j.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
spolu	tis. osôb	746 670	766 138	723 817	687 971	694 652	694 643	708 486	696 659
<i>v tom:</i>									
železničná doprava	tis. osôb	46 583	47 531	44 698	46 064	49 272	60 566	69 529	75 370
cestná verejná doprava	tis. osôb	312 717	299 579	289 228	270 123	262 262	252 175	259 194	245 731
cestná neverejná doprava	tis. osôb	1 102	1 021	873	1 742	1 812	1 719	1 932	1 925
mestská hromadná doprava	tis. osôb	385 594	417 293	388 239	369 323	380 576	379 468	377 345	373 101
vnútrozemská vodná doprava	tis. osôb	120	111	120	109	154	132	136	121
letecká doprava	tis. osôb	554	603	669	610	576	583	350	411

Osobná doprava v SR	m.j.	2018	2019	2020	2021
spolu	tis. osôb	696 314	703 565	490 170	456 068
<i>v tom</i>					
železničná doprava	tis. osôb	77 753	81 420	49 577	46 345
cestná verejná doprava	tis. osôb	242 733	238 886	156 333	149 826

cestná neverejná doprava	tis. osôb	448	321	270	141
mestská hromadná doprava	tis. osôb	374 849	382 662	283 913	259 459
vnútrozemská vodná doprava	tis. osôb	107	130	38	62
letecká doprava	tis. osôb	424	146	39	235

O percentuálnom podiele jednotlivých druhov dopravy na *trhu osobnej dopravy* v SR vypovedá nasledujúci graf č. 2.



Graf 2: Percentuálny podiel jednotlivých módov na trhu osobnej dopravy v SR

Z vyššie prezentovaných údajov vyplýva, že rovnako ako v prípade segmentu *nákladnej dopravy*, rozhodujúci podiel na dopravnom trhu osobnej dopravy v SR má *cestná a železničná doprava* (spolu cca 100 %). Podiel ostatných druhov dopravy je iba marginálny. Tak *vnútrozemská vodná doprava* ako aj *letecká doprava* vykazujú percentuálny podiel na trhu osobnej dopravy, ktorý sa blíži nulovým hodnotám (viď nižšie tabuľka č. 6).

Z údajov prezentovaných v grafe č. 2 (resp. tabuľke č. 6) je možné konštatovať, že podiel *železničnej osobnej dopravy* na dopravnom trhu SR v sledovanom období (2002 – 2021) zaznamenal rozdielny vývoj. Kým počas prvých 11 rokov hodnoteného obdobia (2002 – 2012) podiel *železničnej osobnej dopravy* na trhu stagnoval na úrovni cca 6 %, od roku 2013 zaznamenal kontinuálny nárast, ktorý kulminoval v roku 2019 na dvojnásobnej hodnote 12 %. Jedným z faktorov, ktorý mal veľký vplyv na tento nárast bolo zavedenie bezplatnej železničnej dopravy pre študentov a dôchodcov od roku 2014. Následne, počas posledných dvoch rokov hodnoteného obdobia (2020 a 2021) podiel *osobnej železničnej dopravy* na trhu klesol na úroveň cca 10 %.

Nakoľko posledné dva roky (2020 a 2021) predstavujú obdobie významne ovplyvnené krízou v súvislosti so šírením ochorenia COVID 19 a s tým spojenými administratívnymi opatreniami (všeobecný zákaz vychádzania tzv. „lock-down“), zistené hodnoty a ich vývoj nepovažujeme za relevantné pre výstupy spracováanej analýzy. Uvedený prístup je podporený aj vývojom *železničnej osobnej dopravy* pokiaľ ide o absolútny počet prepravených osôb (viď tabuľka č. 5). V rokoch 2020 a 2021 prepravila *železničná osobná doprava* celkom 49 577 tis. osôb (2020) resp. 46 345 tis. osôb (2021) čo v porovnaní s rokom 2019 (81 420 tis. osôb) predstavuje **pokles o cca 39 % resp. 43 %**.

Obdobný vývoj je možné badať aj vo *verejnej cestnej doprave* a v *mestskej hromadnej doprave*. Absolútny počet prepravených cestujúcich v roku 2020 **klesol** vo *verejnej cestnej doprave* v porovnaní s rokom 2019 **o cca 35 %** (z 238 886 tis. osôb v roku 2019 na 156 333 tis. osôb v roku 2020). V roku 2021 to bol **pokles o cca 37 %** v porovnaní s rokom 2019 (na 149 826 tis. osôb v roku 2021). V *mestskej*

hromadnej doprave došlo v roku 2020 k **poklesu** absolútneho počtu prepravených osôb o **cca 26 %** v porovnaní s rokom 2019 (z 382 662 tis. osôb v roku 2019 na 283 913 tis. osôb v roku 2020). V roku 2021 to bol **pokles o cca 32 %** oproti roku 2019 (na 259 459 tis. osôb v roku 2021).

Vyššie popísané skutočnosti sa v konečnom dôsledku premietli do už spomínaného 2 %ného poklesu relatívneho podielu *železničnej osobnej dopravy* na celkovom dopravnom trhu SR, na úroveň 10 % v rokoch 2020 a 2021 oproti 12 % v roku 2019. Relatívne nízka miera poklesu (v porovnaní s absolútnymi hodnotami samotnej *železničnej dopravy*) bola spôsobená skutočnosťou, že rovnako u *cestnej dopravy došlo*, aj keď k nižšiemu, poklesu v absolútnych počtoch prepravených osôb. Zároveň, najnižšia miera poklesu absolútneho počtu prepravených osôb v *mestskej hromadnej doprave* spôsobila paradoxný nárast jej relatívneho podielu na celkovom dopravnom trhu a to na úroveň 58 % v roku 2020 resp. 57 % v roku 2021 oproti 54 % v roku 2019, tak ako to zachytáva nasledujúca tabuľka č. 6.

Tabuľka 6: Relatívny podiel jednotlivých módov dopravy na trhu osobnej dopravy v SR

Osobná doprava v SR	m.j.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spolu	tis. os.	970 493	945 242	900 398	900 235	857 500	840 638	819 985
<i>v tom</i>								
železničná doprava	%	6 %	5 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %
cestná verejná doprava	%	55 %	52 %	51 %	50 %	47 %	46 %	45 %
cestná neverejná doprava	%	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
mestská hromadná doprava	%	38 %	42 %	43 %	44 %	47 %	48 %	49 %
vnútrozemská vodná doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
letecká doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %

Osobná doprava v SR	m.j.	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Spolu	tis. os.	763 123	746 670	766 138	723 817	687 971	694 652
<i>v tom</i>							
železničná doprava	%	6 %	6 %	6 %	6 %	7 %	7 %
cestná verejná doprava	%	42 %	42 %	39 %	40 %	39 %	38 %
cestná neverejná doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
mestská hromadná doprava	%	51 %	52 %	54 %	54 %	54 %	55 %
vnútrozemská vodná doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
letecká doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Osobná doprava v SR	m.j.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Spolu	tis. os.	694 643	708 486	696 659	696 314	703 565	490 170	456 068
<i>v tom</i>								
železničná doprava	%	9 %	10 %	11 %	11 %	12 %	10 %	10 %
cestná verejná doprava	%	36 %	37 %	35 %	35 %	34 %	32 %	33 %
cestná neverejná doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
mestská hromadná doprava	%	55 %	53 %	54 %	54 %	54 %	58 %	57 %
vnútrozemská vodná doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
letecká doprava	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Zdroj: vlastné spracovanie

Z pohľadu *cestnej osobnej dopravy* bol vývoj jej podielu na dopravnom trhu v hodnotenom období protichodný. Zatiaľ čo *cestná verejná doprava* zaznamenala v sledovanom období kontinuálny pokles jej trhového podielu, *mestská hromadná doprava* vykazovala naopak takmer kontinuálny nárast trhového podielu. Na začiatku hodnoteného obdobia (rok 2002) predstavoval podiel *verejnej cestnej dopravy* na celkovom trhu hodnotu 55 %. Následne, počas celého hodnoteného obdobia tento podiel v zásade kontinuálne klesal až na hodnotu 33 % v roku 2021. Podiel *mestskej hromadnej dopravy* na celkovom trhu predstavoval na začiatku obdobia (rok 2002) úroveň 38 %. Následne došlo k jeho kontinuálnemu nárastu až do roku 2011, kedy dosiahol úroveň 54 %. Od roku 2011 až do roku 2019 podiel *mestskej hromadnej dopravy* na trhu osobnej dopravy mierne osciloval okolo úrovne 54 % a v roku 2020 vzrástol na úroveň 58 %. V „krízovom“ roku 2021 podiel *mestskej hromadnej dopravy* mierne poklesol na úroveň 57 %.

Z hľadiska hodnotenia samotného *trhu osobnej dopravy* v SR, údaje vypovedajúce o jeho vývoji počas sledovaného obdobia (2002 – 2021) ukazujú, že objem trhu, reprezentovaný počtom prepravených osôb, počas hodnotiaceho obdobia v podstate kontinuálne klesal. Kým na začiatku hodnotiaceho obdobia v roku 2002 *trh osobnej dopravy* v SR prepravil celkovo 970 493 tis. osôb, ku koncu obdobia v roku 2019 to bolo už len 703 565 tis. osôb. Až do roku 2013 pritom išlo o kontinuálny medziročný pokles na hodnotu 687 971 tis. osôb, resp. 29 % v porovnaní s rokom 2002. Následne, po roku 2013 začal trh mierne rásť na už spomínanú hodnotu 703 565 tis. osôb v roku 2019, tzn. niečo vyše 2 % oproti roku 2013. V tzv. krízových rokoch 2020 a 2021 objem *trhu osobnej dopravy* v SR klesol až na úroveň 456 068 tis. osôb, čo predstavuje takmer **53 %-ný pokles** oproti začiatku hodnotiaceho obdobia (roku 2002).

Odhliadnuc od neštandardného „krízového“ vývoja v súvislosti s pandémiou COVID19, *trh osobnej dopravy* v SR zaznamenal v „modifikovanom“ hodnotiacom období (2002 – 2019) celkový pokles v počte prepravených osôb na úrovni 27,5 % (z 970 493 tis. osôb v roku 2002 na 703 565 tis. osôb v roku 2019). Pokiaľ ide o *železničnú dopravu*, táto vykázala v „modifikovanom“ sledovanom období ako už bolo skôr spomenuté 37 %-ný nárast (z 59 430 tis. osôb v roku 2002 na 81 420 tis. osôb v roku 2019). Naopak, *verejná cestná doprava* zaznamenala v „modifikovanom“ období **pokles o cca 56 %!** (z 536 613 tis. osôb v roku 2002 na 238 886 tis. osôb v roku 2019). *Mestská hromadná doprava*, obdobne ako *železničná doprava*, v „modifikovanom“ období rástla a to zhruba o 3,5 % (z 370 018 tis. osôb v roku 2002 na 382 662 tis. osôb v roku 2019).

Nakoľko analýza pracuje iba s údajmi pre hromadnú dopravu osôb, bez údajov o počte osôb prepravených individuálne osobnými automobilmi, je opodstatnené sa domnievať, že pokles *verejnej cestnej dopravy* identifikovaný analýzou, bol spôsobený odlivom cestujúcich do segmentu *individuálnej automobilovej dopravy* (IAD).

Vzhľadom na vyššie prezentované zistenia a výstupy, analýza bude ďalej pracovať iba s *cestnou* a *železničnou* dopravou, ako rozhodujúcimi módmi dopravného trhu SR, či už v *nákladnej* alebo *osobnej* doprave .

4 ŠTRUKTURÁLNA ANALÝZA DOPRAVNÉHO TRHU SR

Ako už bolo spomenuté vyššie, pre zabezpečenie komplexného posúdenia *dopravného trhu SR* v rámci analýzy problému je spracovaná ďalšia (dielčia) časť analýzy, pojednávajúca o štruktúre *dopravného trhu SR*. Zároveň, budú zo štrukturálneho hľadiska rozanalyzované aj príslušné módy dopravy.

V súlade so zisteniami prezentovanými v predchádzajúcej podkapitole, *štrukturálnej analýze* budú podrobené iba dopravné módy *cestnej a železničnej dopravy*, ktoré dosahujú na dopravnom trhu SR, tak v nákladnej ako aj osobnej doprave rozhodujúci podiel.

Okrem modálneho rozdelenia je možné dopravný trh SR rozdeliť tiež podľa charakteru vykonávaných činností na:

- verejnú dopravu,
- neverejnú dopravu.

Do *verejnej dopravy* pritom patria subjekty s prevažujúcou **dopravnou činnosťou**, ktoré vykonávajú prepravu tovaru a osôb vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave vrátane vedľajších a pomocných činností v doprave (okrem poštových a doručovateľských služieb).

Neverejnú dopravu predstavujú podniky s **prevažujúcou činnosťou nedopravnou** vykonávajúce prepravu tovaru a osôb pre vlastné a cudzie potreby, ktoré sú svojou hlavnou činnosťou zaradené do iných odvetví hospodárstva, ako do odvetvia dopravy (ich hlavná činnosť je napr. obchodná, ale vlastnia svoje nákladné automobily, ktorými si sami prevážajú výrobky a nepotrebujú na dopravu svojich výrobkov klasické dopravné podniky; ide napr. o obchodné reťazce, priemyselné podniky, atď.).

Neverejná doprava je ďalej členená podľa účelu na dopravu:

- pre vlastné potreby,
- pre cudzie potreby.

Rovnako ako v predchádzajúcej podkapitole aj *štrukturálna analýza* je zameraná zvlášť na segment *osobnej dopravy* a zvlášť na segment *nákladnej dopravy*.

4.1. NÁKLADNÁ DOPRAVA

Železničná nákladná doprava z pohľadu štatistického sledovania výkonov predstavuje jeden celok tzn. nie je štrukturálne členená na ďalšie podmnožiny, tak ako sú zadefinované vyššie.

Z metodického hľadiska pre štatistické zisťovanie predstavuje *železničná nákladná doprava* typ *verejnej dopravy* tzn. zahŕňa „subjekty s prevažujúcou dopravnou činnosťou vykonávajúce prepravu tovaru a osôb vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave vrátane vedľajších a pomocných činností v doprave (okrem poštových a doručovateľských služieb)“.

O dopravných výkonoch *nákladnej železničnej dopravy* vyjadrených v tis. ton prepraveného tovaru vypovedá predchádzajúca podkapitola (resp. tabuľka č. 3). Rovnako o podiele *železničnej nákladnej dopravy* na dopravnom trhu SR vypovedá predchádzajúca podkapitola (resp. tabuľka č. 4 a graf č.1).

Cestná nákladná doprava je z pohľadu štatistického sledovania a vykazovania štrukturálne členená na:

- cestnú verejnú dopravu,
- cestnú neverejnú dopravu.

Cestná neverejná doprava je ďalej pre účely štatistického sledovania a vykazovania výkonov členená na dopravu pre:

- vlastné potreby,
- cudzie potreby.

Prehľad o prepravných výkonoch *cestnej nákladnej dopravy* v členení podľa vyššie uvedených štatistických charakteristík poskytuje nasledujúca tabuľka č. 7.

Tabuľka 7: Preprava tovaru cestnou nákladnou dopravou v SR za obdobie rokov 2002 – 2021 (v tis. ton) podľa charakteru a účelu vykonávaných činností

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby) spolu	tis. ton	164 427	174 149	178 085	195 405	181 422	179 296	199 218
v tom:								
cestná verejná doprava	tis. ton	33 035	30 682	30 052	32 558	34 095	41 169	42 639
cestná neverejná doprava*	tis. ton	131 392	143 467	148 033	162 847	147 327	138 127	156 579
v tom podniky s počtom zamestnancov 20 a viac	tis. ton	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	121 524	107 451	78 287
pre vlastné potreby	tis. ton	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	69 953	64 270	62 685
pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	111 469	115 026	136 533

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby) spolu	tis. ton	163 148	1430 71	1325 68	1320 74	1288 55	142 622	147 275
v tom:								
cestná verejná doprava	tis. ton	36 920	44 617	48 375	49 349	54 685	59 833	73 370
cestná neverejná doprava*	tis. ton	126 228	98 454	84 193	82 725	74 170	82 789	73 905
v tom podniky s počtom zamestnancov 20 a viac	tis. ton	78 643	70 732	74 719	66 910	55 785	52 470	57 377
pre vlastné potreby	tis. ton	46 189	33 750	27 637	28 180	30 405	33 977	31 616
pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	116 959	1093 21	1049 31	1038 94	98 450	108 645	115 659

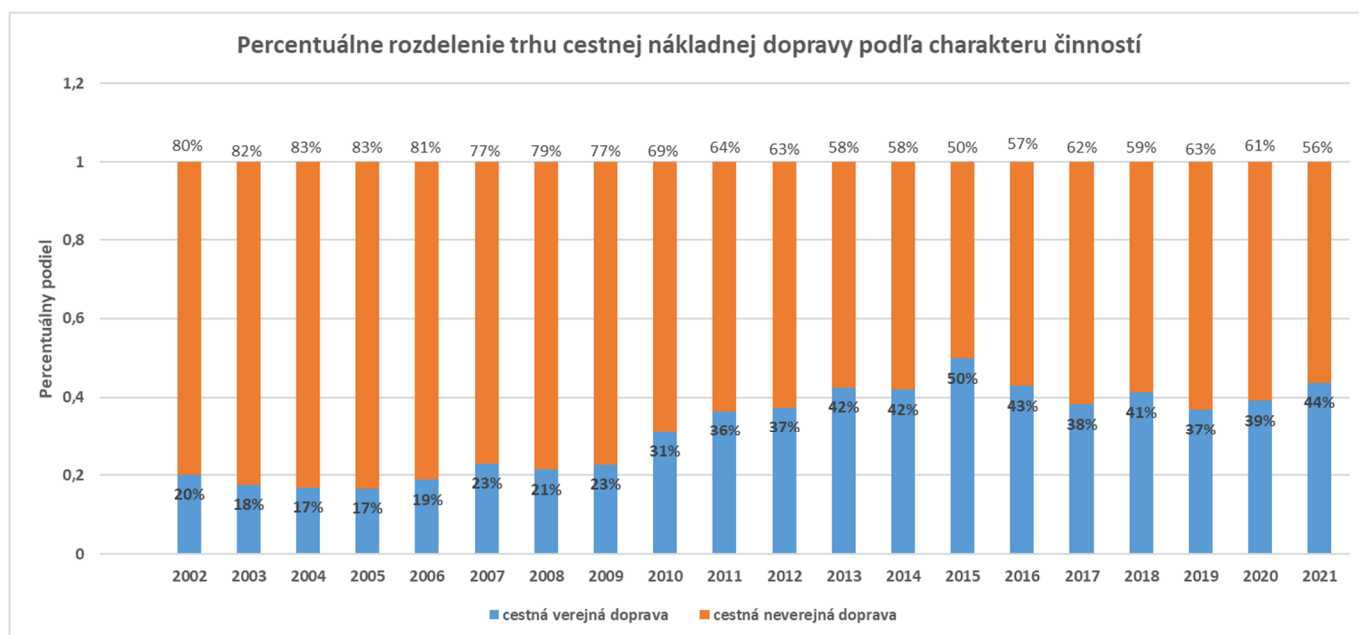
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
cestná doprava tovarov (pre cudzie a vlastné potreby) spolu	tis. ton	156 279	176 790	177 222	187 161	168 652	154 848
v tom:							
cestná verejná doprava	tis. ton	67 001	67 516	73 131	68 835	66 052	67 643
cestná neverejná doprava*	tis. ton	89 278	109 274	104 091	118 326	102 600	87 205
v tom podniky s počtom zamestnancov 20 a viac	tis. ton	73 001	56 585	50 644	48 557	42 433	42 579

pre vlastné potreby	tis. ton	33 332	38 476	39 010	42 723	33 865	31 015
pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	122 947	138 314	138 212	144 438	134 787	123 833

Zdroj: ŠU SR

n.a. (not available) – údaje nie sú dostupné v digitálnej forme

O percentuálnom rozdelení trhu *cestnej nákladnej dopravy* v SR z hľadiska charakteru vykonávaných činností (verejná resp. neverejná doprava) vypovedá nasledujúci graf č. 3.

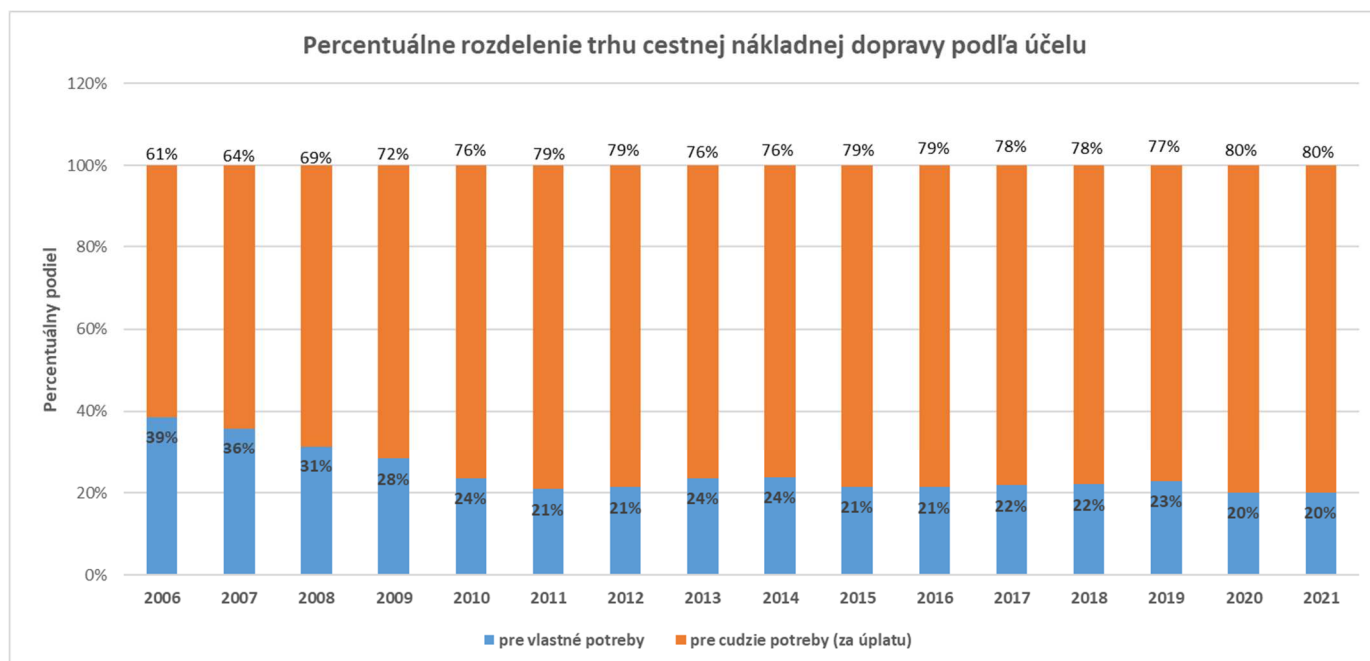


Graf 3: Štruktúrne rozdelenie trhu cestnej nákladnej dopravy na základe charakteru vykonávaných činností za obdobie rokov 2002 - 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠU SR

Na základe údajov prezentovaných v grafe č. 3 je možné konštatovať, že počas celého sledovaného obdobia (2002 – 2021) mala rozhodujúci podiel na trhu cestnej nákladnej dopravy *neverejná doprava*, tzn. podniky, ktoré svojou hlavnou činnosťou nespádajú do odvetvia dopravy. Podiel *cestnej neverejnej dopravy* na prepravných výkonoch bol najvýraznejší na začiatku sledovaného obdobia (roky 2002 – 2009), kedy jeho hodnota oscilovala okolo úrovne 80 %. Od roku 2010 začal podiel *cestnej neverejnej dopravy* na prepravných výkonoch medzioročne kontinuálne klesať až do roku 2015, kedy bol podiel výkonov *verejnej a neverejnej dopravy* na trhu cestnej dopravy zhruba 1:1. V nasledujúcom období (2016 – 2021) sa vývoj v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi v zásade ustálil. Na začiatku periódy (rok 2016) podiel *neverejnej dopravy* opäť stúpol na úroveň 57 %. Následne, až do konca sledovaného obdobia (2021) vykazoval podiel *neverejnej dopravy* viac menej stagnujúcu úroveň, keď jeho hodnoty mierne oscilovali okolo úrovne 60 %.

O percentuálnom rozdelení trhu *cestnej nákladnej dopravy* v SR z hľadiska účelu vykonávaných činností (pre vlastnú potrebu resp. za úplatu) vypovedá nasledujúci graf č. 4. Nakoľko údaje o prepravných výkonoch na základe ich účelu sú v digitálnej forme dostupné až od roku 2006, sledované obdobie bolo náležite upravené.



Graf 4: Štrukturálne rozdelenie trhu cestnej nákladnej dopravy na základe účelu vykonávaných činností za obdobie rokov 2006 - 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠU SR

Údaje, prezentované v grafe č. 4 vypovedajú o štrukturálnom rozdelení trhu cestnej nákladnej dopravy na základe účelu vykonávaných činností. Z prezentovaných údajov vyplýva, že na trhu cestnej nákladnej dopravy prevládajú vo všeobecnosti prepravné výkony realizované pre potreby iných subjektov za úplatu. Kým bezprostredne na začiatku sledovaného obdobia (rok 2002) bol podiel výkonov realizovaných za úplatu na úrovni 61 %, v ďalšom období dochádzalo k jeho kontinuálnemu medziročnému rastu až na úroveň 79 % v roku 2012. Po miernom poklese na 76 % v rokoch 2013 a 2014 sa vývoj viac menej zastabilizoval a podiel výkonov realizovaných pre cudzie potreby (za úplatu) až do konca sledovaného obdobia mierne osciloval okolo hodnoty 79 %.

„Prekrytím“ grafov č. 3 a 4, je možné pozorovať istú závislosť medzi charakterom a účelom vykonávaných činností. Z oboch grafov je zrejmé, že tak ako postupne počas sledovaného obdobia narastal podiel cestnej verejnej dopravy na trhu, narastal aj podiel prepráv realizovaných za úplatu. Na základe uvedeného faktu je možné pristúpiť ku konštatovaniu, že verejná doprava v cestnej nákladnej doprave reprezentuje (pokrýva) v zásade prepravu tovarov realizovanú pre cudzie potreby resp. prepravu tovarov za úplatu. Neverejná doprava v cestnej nákladnej doprave predstavuje z pohľadu účelu vykonávaných činností viac menej mix prepravných výkonov (pre vlastné potreby aj za úplatu). Väčšinový podiel z prepravných výkonov tohto segmentu pritom predstavujú prepravy určené pre cudzie potreby (viď tabuľka č. 8).

Tabuľka 8: Štruktúra neverejnej cestnej nákladnej dopravy z hľadiska účelu vykonávaných činností

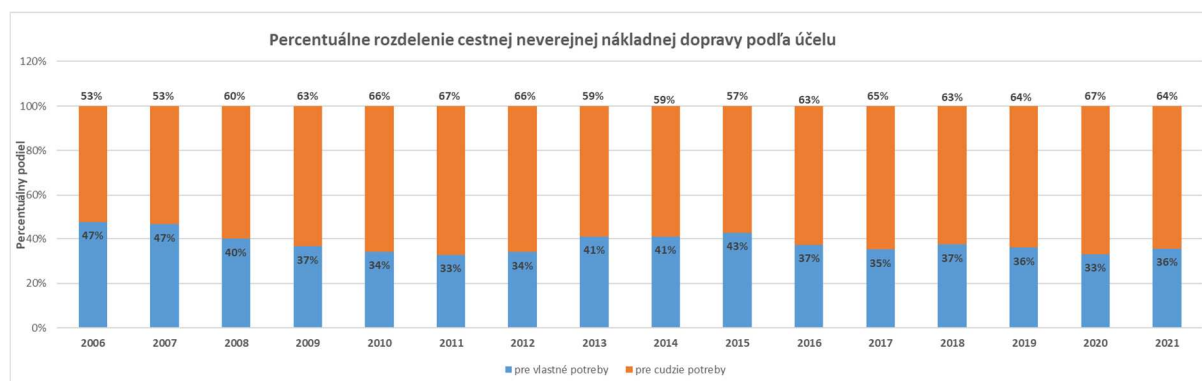
Preprava tovaru cestnou neverejnou dopravou	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
spolu	tis. ton	147 327	138 127	156 579	126 228	98 454
v tom						
cestná doprava tovarov pre vlastné potreby	tis. ton	69 953	64 270	62 685	46 189	33 750
cestná doprava tovarov pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	77 374	73 857	93 894	80 039	64 704

Preprava tovaru cestnou neverejnou dopravou	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	tis. ton	84 193	82 725	74 170	82 789	73 905
<i>v tom:</i>						
cestná doprava tovarov pre vlastné potreby	tis. ton	27 637	28 180	30 405	33 977	31 616
cestná doprava tovarov pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	56 556	54 545	43 765	48 812	42 289

Preprava tovaru cestnou neverejnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu	tis. ton	89 278	109 274	104 091	118 326	102 600	87 205
<i>v tom:</i>							
cestná doprava tovarov pre vlastné potreby	tis. ton	33 332	38 476	39 010	42 723	33 865	31 015
cestná doprava tovarov pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	55 946	70 798	65 081	75 603	68 735	56 190

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

O percentuálnom rozdelení segmentu neverejnej cestnej nákladnej dopravy z hľadiska účelu vykonávaných prepravných činností vypovedá nasledujúci graf č. 5.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Graf 5: Štruktúrne rozdelenie trhu neverejnej cestnej nákladnej dopravy na základe účelu vykonávaných činností za obdobie rokov 2006 - 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Údaje, prezentované v grafe, potvrdzujú vyššie uvedené konštatovanie o tom, že na trhu neverejnej cestnej nákladnej dopravy prevládajú výkony realizované pre potreby iných subjektov (za úplatu). Podiel týchto výkonov na neverejnej cestnej nákladnej doprave od začiatku sledovaného obdobia medziročne kontinuálne rástol (z 53 % v roku 2002 na 67 % v roku 2011). Od roku 2012 je možné sledovať ich následný pokles na úroveň 57 % v roku 2015. Po roku 2015 sa vývoj ukazovateľa v zásade zastabilizoval. V prvých rokoch periódy (2016 a 2017) došlo k jeho nárastu na úroveň 65 %. Následne až do konca sledovaného obdobia podiel prepravných výkonov realizovaných za úplatu v neverejnej cestnej nákladnej doprave mierne osciloval okolo hodnoty 65 %.

V predchádzajúcej podkapitole bola posúdená konkurenčná pozícia jednotlivých módov dopravy z globálneho hľadiska (posúdené všetky dopravné módy medzi sebou navzájom), bez toho, aby boli brané do úvahy príslušné špecifiká trhu. Ako však ukazujú výsledky štruktúrálnej analýzy, významný podiel na trhu cestnej nákladnej dopravy (v priemere 25 % za sledované obdobie) predstavujú prepravné výkony realizované pre potreby vlastného výrobného procesu. Ide pritom v podstate

o „izolovaný“ trh *neverejnej dopravy*, ktorý je z pohľadu *železničnej dopravy* dá sa povedať nedostupný. Vzhľadom na uvedenú skutočnosť bolo prístupné k posúdeniu konkurenčného podielu *železničnej* a *cestnej* nákladnej dopravy na *modifikovanom* trhu nákladnej dopravy, tzn. s vylúčením prepravných výkonov realizovaných za účelom zabezpečenia vlastného výrobného procesu. Vzhľadom na skutočnosť, že údaje vypovedajúce o objeme výkonov podľa ich účelu sú v digitálnej forme k dispozícii až od roku 2006, rovnako bolo modifikované aj hodnotiace obdobie (2006 – 2021). O výsledkoch takéhoto posúdenia vypovedá nasledujúca tabuľka č. 9.

Tabuľka 9: Podiel dopravných módov na „modifikovanom“ trhu nákladnej dopravy v SR

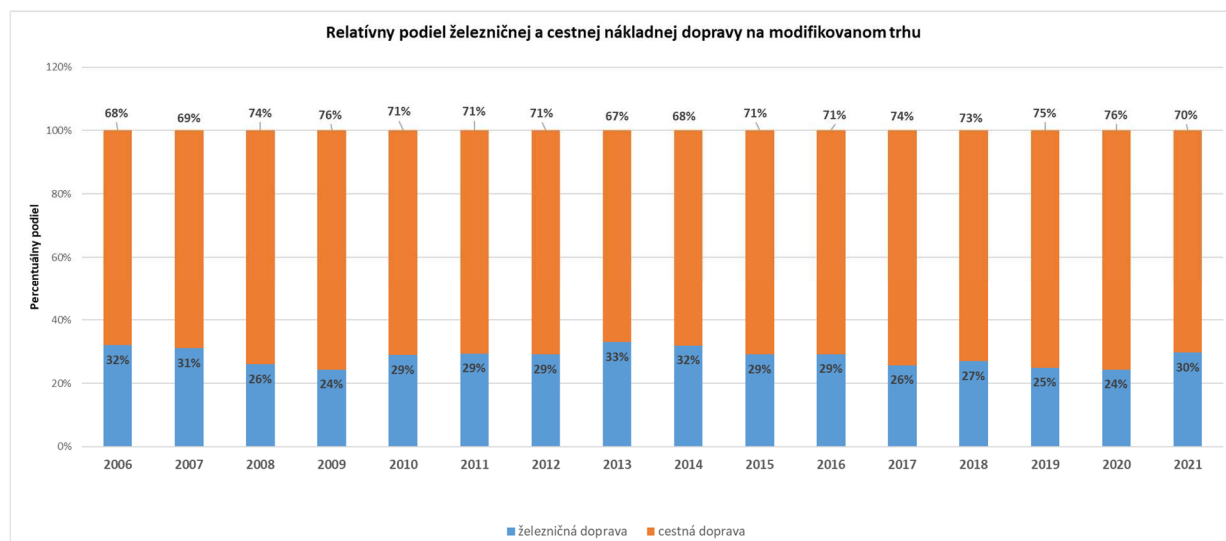
Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
spolu (cestná + železničná)	tis. ton	233 871	231 109	247 128	200 751	187 398
<i>v tom</i>						
výkony pre vlastné potreby	tis. ton	69 953	64 270	62 685	46 189	33 750
modifikovaný trh nákladnej dopravy	tis. ton	163 918	166 839	184 443	154 562	153 648
<i>z toho</i>						
železničná doprava	tis. ton	52 449	51 813	47 910	37 603	44 327
cestná doprava	tis. ton	111 469	115 026	136 533	116 959	109 321

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu cestná + železničná	tis. ton	176 279	174 673	177 256	193 619	194 633
<i>v tom</i>						
výkony pre vlastné potreby	tis. ton	27 637	28 180	30 405	33 977	31 616
modifikovaný trh nákladnej dopravy	tis. ton	148 642	146 493	146 851	159 642	163 017
<i>z toho</i>						
železničná doprava	tis. ton	43 711	42 599	48 401	50 997	47 358
cestná doprava	tis. ton	104 931	103 894	98 450	108 645	115 659

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu cestná + železničná	tis. ton	207 006	224 580	228 153	235 030	212 095	207 093
<i>v tom</i>							
výkony pre vlastné potreby	tis. ton	33 332	38 476	39 010	42 723	33 865	31 015
modifikovaný trh nákladnej dopravy	tis. ton	173 674	186 104	189 143	192 307	178 230	176 078
<i>z toho</i>							
železničná doprava	tis. ton	50 727	47 790	50 931	47 869	43 443	52 245
cestná doprava	tis. ton	122 947	138 314	138 212	144 438	134 787	123 833

Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkladov ŠÚ SR

Relatívny podiel jednotlivých módov dopravy (*železničná* verzus. *cestná*) na „modifikovanom“ trhu nákladnej dopravy v SR počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) je prehľadne znázornený na nasledujúcom grafe č. 6.



Graf 6: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na modifikovanom trhu nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 - 2021

Na základe údajov prezentovaných vyššie (tabuľka č. 9 resp. graf č. 6) je možné konštatovať, že podiel *železničnej dopravy* na celkovom „modifikovanom“ trhu nákladnej dopravy v SR (bez prepravných výkonov pre zabezpečenie vlastného výrobného procesu, ktoré sú pre *železničnú dopravu* v podstate nedostupné) oproti pôvodným hodnotám vzrástol. Kým výsledky „globálnej“ analýzy spracovanej v predchádzajúcej podkapitole ukázali, že podiel *železničnej dopravy* na trhu *nákladnej dopravy* v SR osciloval okolo hodnoty 23 %, podiel *železničnej dopravy* na „modifikovanom“ trhu dosiahol hodnotu 28 % v priemere za celé hodnotiace obdobie. Vývoj ukazovateľa bol v priebehu sledovaného obdobia viac menej striedavý. Hneď na začiatku obdobia došlo k jeho kontinuálnemu medziročnému poklesu (z úrovne 32 % v roku 2006 na hodnotu 24 % v roku 2009). Následne, postupne vzrástol až na hodnotu 33 % v roku 2013, čo zároveň predstavuje maximálnu úroveň podielu *železničnej dopravy* na „modifikovanom“ trhu počas celého hodnotiaceho obdobia. V ďalšom období, od roku 2014 došlo k postupnému poklesu podielu *železničnej dopravy* na trhu a to až na úroveň 24 % v „krízovom“ roku 2020 (pandémia COVID19 a s ňou súvisiace administratívne opatrenia). Na konci hodnotiaceho obdobia, v roku 2021, podiel *železničnej dopravy* na „modifikovanom“ trhu *nákladnej dopravy* opäť vzrástol na úroveň 30 %. Ako už bolo konštatované skôr, v priemere za celé hodnotiace obdobie predstavoval podiel *železničnej dopravy* na „modifikovanom“ trhu nákladnej dopravy úroveň 28 %.

Výsledky *štrukturálnej analýzy* trhu *nákladnej dopravy* v SR v zásade potvrdzujú hypotézu, vyjadrenú v predchádzajúcej podkapitole. Na základe vyššie prezentovaných výsledkov je opäť možné konštatovať, že *železničná nákladná doprava* je vysoko citlivá na krízy. Uvedené konštatovanie vyplýva zo sledovaného vývoja segmentu *železničnej nákladnej dopravy* na „modifikovanom“ trhu v krízových rokoch (2008 a 2009 resp. 2019 a 2020), ktorý je popísaný v predchádzajúcich odsekoch a číselne prezentovaný v tabuľke č. 9 resp. v grafe č. 6. Tak v rokoch 2008 a 2009, ako aj v rokoch 2019 a 2020 dosahovala *železničná nákladná doprava* najnižšiu úroveň podielu na trhu počas sledovaného obdobia. Zistený stav je s vysokou pravdepodobnosťou možné pripísať charakteru *železničnej nákladnej dopravy*, ktorý je skôr „globálny“ ako „lokálny“. Ďalšie overenie hypotézy bude predmetom nasledujúcej podkapitoly, ktorá sa zaoberá *teritoriálnou analýzou* dopravného trhu SR.

4.2. OSOBNÁ DOPRAVA

Železničná osobná doprava z pohľadu štatistického sledovania výkonov predstavuje podobne ako nákladná doprava jeden celok, nie je štrukturálne členená na ďalšie podmnožiny, tak ako sú zadefinované na začiatku podkapitoly.

Z metodického hľadiska pre štatistické zisťovanie predstavuje *železničná osobná doprava* typ verejnej dopravy zahŕňa „subjekty s prevažujúcou dopravnou činnosťou vykonávajúce prepravu tovaru a osôb vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave vrátane vedľajších a pomocných činností v doprave (okrem poštových a doručovateľských služieb)“.

O prepravných výkonoch *osobnej železničnej dopravy* vyjadrených v tis. osôb vypovedá predchádzajúca podkapitola (resp. tabuľka č. 5). Rovnako o podiele *železničnej osobnej dopravy* na dopravnom trhu SR vypovedá predchádzajúca podkapitola (resp. tabuľka č. 6 a graf č.2).

Cestná osobná doprava je z pohľadu štatistického sledovania a vykazovania štrukturálne členená na:

- cestnú verejnú dopravu,
- cestnú neverejnú dopravu,
- mestskú hromadnú dopravu.

Z pohľadu štatistického zisťovania a vykazovania do *cestnej verejnej dopravy* sú zahrnuté podniky, ktoré vykonávajú služby v odvetví dopravy. Do *príležitostnej prepravy osôb* je zahrnutá zájazdová a zmluvná preprava osôb.

Do *neverejnej dopravy* sú zahrnuté podniky s prevažujúcou činnosťou nedopravnou vykonávajúce prepravu tovaru a **osôb** pre vlastné a cudzie potreby. *Cestná neverejná doprava* je vykazovaná pre vlastné a pre cudzie potreby v podnikoch, ktoré sú svojou hlavnou činnosťou zaradené do iných odvetví hospodárstva, ako do odvetvia dopravy. Súčasťou *cestnej neverejnej dopravy* je aj individuálna preprava osôb prostredníctvom osobných motorových vozidiel (IAD). Pre účely štatistického zisťovania nie sú prepravné výkony IAD zo strany Štatistického úradu prezentované.

Cestná verejná doprava osôb je zo štatistického hľadiska členená na:

- pravidelnú,
- nepravidelnú.

Neverejná cestná doprava osôb nie je z hľadiska štatistického sledovania a vykazovania ďalej členená.

Ako už bolo uvedené v predchádzajúcej podkapitole, *mestskú hromadnú dopravu* (MHD) vykonávajú Dopravné podniky v Bratislave, Žiline, Banskej Bystrici, Košiciach a Prešove. V mestách, kde podniky MHD neprevádzkujú prepravu osôb, zabezpečujú dopravu spravidla *podniky cestnej dopravy*. Časť takto prevádzkovanej dopravy je preto zo štatistického hľadiska vedená ako *mestská hromadná doprava*. Vzhľadom na uvedenú skutočnosť predstavujú základnú štruktúru MHD:

- preprava osôb mestskou hromadnou dopravou,
- preprava osôb ostatnými podnikmi verejnej dopravy.

Mestská hromadná doprava je pre účely štatistického zisťovania a vykazovania ďalej členená v závislosti od druhu dopravného prostriedku na:

- električkovú,

- trolejbusovú,
- autobusovú.

Preprava osôb ostatnými podnikmi verejnej dopravy je z hľadiska druhu dopravného prostriedku štrukturálne členená na:

- prepravu osôb autobusmi,
- prepravu osôb vlakmi.

O výkonoch cestnej osobnej dopravy s ohľadom na jej štrukturálne členenie vypovedá nasledujúca tabuľka č. 10.

Tabuľka 10: Preprava osôb v cestnej doprave za obdobie rokov 2002 – 2021

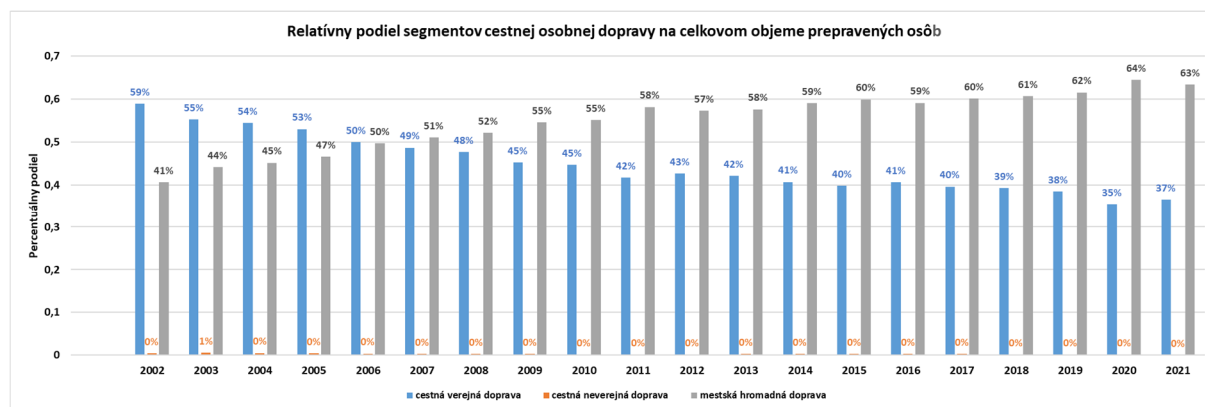
Preprava osôb cestnou dopravou	m.j.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
spolu	tis. osôb	910 650	893 219	848 906	847 927	806 660	790 378	766 943
<i>z toho</i>								
cestná verejná doprava	tis. osôb	536 613	493 706	461 772	449 456	403 270	384 637	365 519
cestná neverejná doprava	tis. osôb	4 019	5 048	4 016	3 407	2 717	2 275	1 999
mestská hromadná doprava	tis. osôb	370 018	394 465	383 118	395 064	400 673	403 466	399 425

Preprava osôb cestnou dopravou	m.j.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	tis. osôb	714 058	699 413	717 893	678 330	641 188	644 650	633 362
<i>z toho</i>								
cestná verejná doprava	tis. osôb	323 142	312 717	299 579	289 228	270 123	262 262	252 175
cestná neverejná doprava	tis. osôb	1 653	1 102	1 021	873	1 742	1 812	1 719
mestská hromadná doprava	tis. osôb	389 263	385 594	417 293	388 239	369 323	380 576	379 468

Preprava osôb cestnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu	tis. osôb	638 471	620 757	618 030	621 869	440 516	409 426
<i>z toho</i>							
cestná verejná doprava	tis. osôb	259 194	245 731	242 733	238 886	156 333	149 826
cestná neverejná doprava	tis. osôb	1 932	1 925	448	321	270	141
mestská hromadná doprava	tis. osôb	377 345	373 101	374 849	382 662	283 913	259 459

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

O relatívnom podiele jednotlivých segmentov na celkovom objeme prepravených osôb v cestnej doprave za obdobie rokov 2002 – 2021 vypovedá nasledujúci graf č. 7.



Graf 7: Relatívny podiel segmentov cestnej dopravy na celkovom objeme prepravených osôb za obdobie rokov 2002 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Na základe údajov prezentovaných vyššie (tabuľka č. 10 a graf č. 7) je možné konštatovať, že rozhodujúci podiel na *trhu cestnej osobnej dopravy* majú segmenty *cestnej verejnej a mestskej hromadnej dopravy* (spolu takmer 100 %). Podiel segmentu *cestnej neverejnej osobnej dopravy* na trhu je iba marginálny. S výnimkou roku 2003 sa podiel segmentu na celkovom objeme trhových prepráv blíži k nule (resp. dosahuje hodnoty pod 0,5 %).

V prípade segmentu *cestnej verejnej osobnej dopravy*, údaje v tabuľke č. 10 vypovedajú o skutočnosti, že absolútne počty osôb, prepravených týmto segmentom, počas celého hodnotiaceho obdobia (s výnimkou roku 2016) medziročne kontinuálne klesali a to až **o 72 %** v porovnaní so začiatkom hodnotiaceho obdobia (z hodnoty 536 613 tis. osôb v roku 2002 na 149 826 tis. osôb v roku 2021). Najvýznamnejší prepád počtu prepravených osôb bol pritom zaznamenaný v „krízových“ rokoch 2020 a 2021 (pandémia COVID19). V roku 2020 to bol pokles o takmer 71 % oproti začiatku hodnotiaceho obdobia, resp. 35 % oproti roku 2019. V roku 2021 to bolo už spomínaných 72 % oproti začiatku hodnotiaceho obdobia, resp. 37 % oproti roku 2019.

Údaje vypovedajúce o počte prepravených osôb v *mestskej hromadnej doprave* ukazujú, že v prípade *mestskej hromadnej dopravy* došlo počas sledovaného obdobia ku kolísavému vývoju absolútneho počtu prepravených osôb. Ten v priebehu sledovaného obdobia striedavo („sínusoidne“) klesal a následne rástol. Z pohľadu celého hodnotiaceho obdobia však objem prepravených osôb v *mestskej hromadnej doprave* zaznamenal pokles o takmer 30 % (z 370 018 tis. osôb v roku 2002 na 259 459 tis. osôb v roku 2021). Najvýznamnejší prepád prepravných výkonov pritom nastal v „krízových“ rokoch 2020 a 2021. Berúc do úvahy „modifikované“ hodnotiace obdobie (2002 – 2019) segment *mestskej hromadnej dopravy* na jeho konci vrátil o viac ako 3 % oproti roku 2002 (na 382 662 tis. osôb v roku 2019).

Ako už bolo konštatované skôr, z pohľadu relatívneho podielu jednotlivých segmentov na trhu *cestnej osobnej dopravy* je opodstatnené hodnotiť iba podiel *cestnej verejnej a mestskej hromadnej dopravy*. Podiel *cestnej neverejnej dopravy* je totiž iba marginálny. Kým na začiatku sledovaného obdobia bol podiel týchto segmentov na úrovni zhruba 60:40 v prospech *cestnej verejnej dopravy* (viď graf č. 7), na konci obdobia už bola situácia diametrálne odlišná. Podiel *cestnej verejnej dopravy* k *mestskej hromadnej doprave* na trhu bol zhruba 37:63 v prospech *mestskej hromadnej dopravy*. Zlomovým obdobím (bod 0) je pritom rok 2006, kedy bol podiel *cestnej verejnej* k *mestskej hromadnej doprave* v pomere 50:50. Od tohto momentu začal narastať podiel MHD na úkor *cestnej verejnej dopravy*. Uvedená skutočnosť zároveň korešponduje s vyššie opísanou situáciou na trhu v prípade absolútnych

počtov prepravených osôb. Sledovaný jav je s vysokou pravdepodobnosťou možné pripísať, ako to už bolo konštatované v predchádzajúcej podkapitole, odlivu cestujúcich zo segmentu *cestnej verejnej dopravy* do segmentu *individuálnej automobilovej dopravy*. Nárast absolútneho počtu cestujúcich v *mestskej hromadnej doprave* počas sledovaného obdobia (aj keď minimálny cca 3 %) je zrejme možné pripísať nedostatku parkovacích miest vo veľkých mestách (predovšetkým hlavné mesto SR Bratislava) a s tým spojenou parkovacou politikou jednotlivých miest.

Ako je uvedené v úvode podkapitoly, v mestách, kde nie sú pre prepravu osôb zriadené samostatné podniky (MHD), je *mestská hromadná doprava* zabezpečovaná *ostatnými podnikmi verejnej dopravy*, . autobusmi alebo vlakmi. Prehľad o počtoch takto prepravených osôb poskytuje nasledujúca tabuľka č. 11. Vzhľadom na skutočnosť, že údaje vypovedajúce o štruktúre výkonov v *mestskej hromadnej doprave* sú v digitálnej forme k dispozícii až od roku 2006, rovnako bolo modifikované aj hodnotiace obdobie (2006 – 2021).

Tabuľka 11: Podiel ostatných podnikov verejnej osobnej dopravy na výkonoch mestskej hromadnej dopravy za obdobie rokov 2006 - 2021

Preprava osôb mestskou hromadnou dopravou	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
spolu	tis. osôb	400 673	403 466	399 425	389 263	385 594
z toho						
Preprava osôb ostatnými podnikmi verejnej dopravy	tis. osôb	89 592	88 084	80 532	74 517	74 331
v tom						
autobusy	tis. osôb	88 190	86 611	78 972	72 985	72 752
osobné vlaky	tis. osôb	1 402	1 473	1 560	1 532	1 579

Preprava osôb mestskou hromadnou dopravou	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	tis. osôb	417 293	388 239	369 323	380 576	379 468
z toho						
Preprava osôb ostatnými podnikmi verejnej dopravy	tis. osôb	70 873	69 193	68 383	68 221	69 612
v tom						
autobusy	tis. osôb	69 245	67 565	65 501	63 736	64 437
osobné vlaky	tis. osôb	1 628	1 628	2 882	4 485	5 175

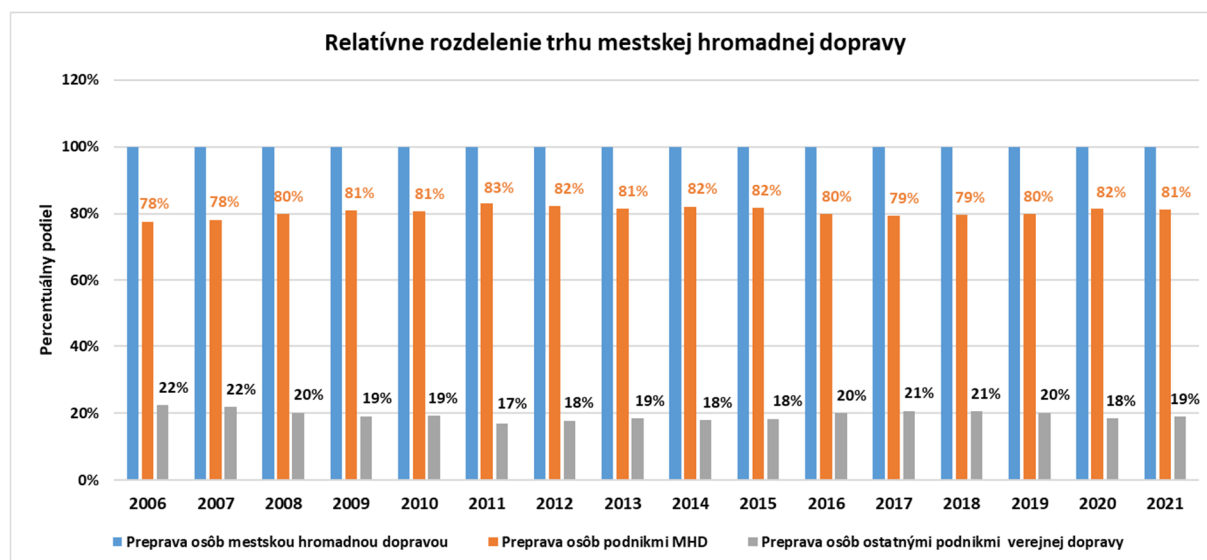
Preprava osôb mestskou hromadnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu	tis. osôb	377 345	373 101	374 849	382 662	283 913	259 459
z toho							
Preprava osôb ostatnými podnikmi verejnej dopravy	tis. osôb	75 965	77 184	76 848	77 302	52 305	49 090
v tom							
autobusy	tis. osôb	64 725	65 284	64 348	63 904	42 202	38 378
osobné vlaky	tis. osôb	11 240	11 900	12 500	133 98	10 103	10 712

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠU SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke vyplýva, že počet osôb prepravených v segmente *mestskej hromadnej dopravy* prostredníctvom ostatných segmentov *verejnej osobnej dopravy* (autobusy resp. osobné vlaky) vykazoval v priebehu sledovaného obdobia (2006 – 2021) kolísavý vývoj. Kým v prvej

polovici sledovaného obdobia absolútne počty prepravených osôb medziročne kontinuálne klesali (z 89 592 tis. osôb v roku 2006 na 68 221 tis. osôb v roku 2014), od roku 2015 do roku 2019 v zásade opäť rástli (na 77 302 tis. osôb v roku 2019). Z relatívneho hľadiska objemy prepravených osôb v prvej polovici obdobia klesli o takmer 24 % (oproti roku 2006). Následne od roku 2015 do roku 2019 opäť rástli o viac ako 13 % v roku 2019 oproti roku 2014. V „krízových“ rokoch 2020 a 2021 nastal opätovný pokles počtu prepravených osôb. V roku 2020 to bol pokles o vyše 32 % oproti roku 2019 resp. o takmer 42 % oproti roku 2006 (na 52 305 tis. osôb). V roku 2021 sa prepád výkonov ešte prehĺbil, keď dosiahol hodnotu zhruba 37 % v porovnaní s rokom 2019, resp. vyše 45 % v porovnaní so začiatkom sledovaného obdobia (2006).

O relatívnom podiele jednotlivých segmentov (ostatné podniky *verejnej dopravy* verzus. podniky MHD) na trhu *mestskej hromadnej dopravy* v sledovanom období vypovedá nasledujúci graf č. 8.

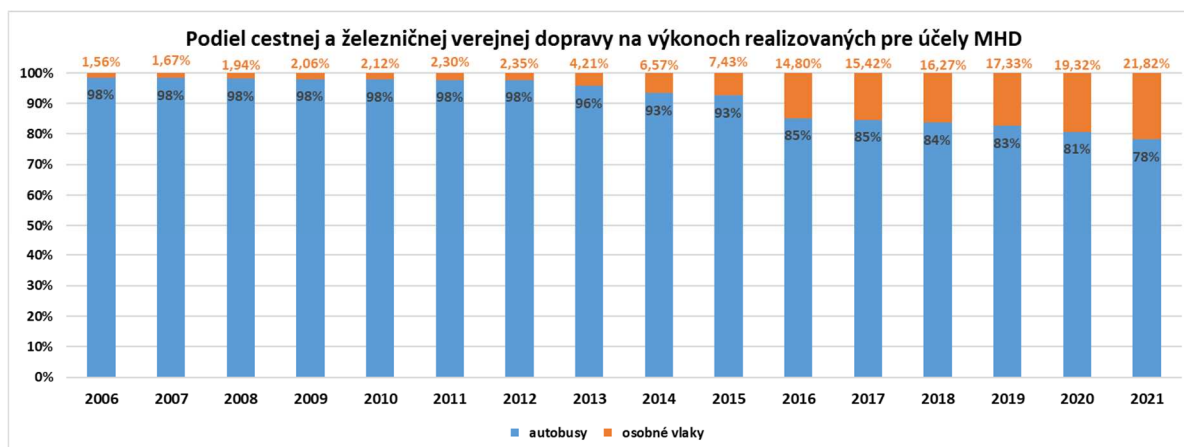


Graf 8: Relatívny podiel ostatných podnikov verejnej dopravy na trhu mestskej hromadnej dopravy v období rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Na základe údajov prezentovaných v grafe je možné konštatovať, že aj keď absolútne objemy osôb prepravených *ostatnými podnikmi verejnej dopravy* v prvej polovici sledovaného obdobia významne klesli (takmer 24 %, viď tabuľka č. 11), relatívny podiel tohto segmentu na trhu *mestskej hromadnej dopravy* sa zmenil iba minimálne. Od začiatku sledovaného obdobia pozvoľne klesal v sumáre o 4 percentuálne body, z hodnoty 22 % v roku 2006 na 17 % v roku 2011. Takýto odlišný vývoj v porovnaní s absolútnymi hodnotami je možné pripísať skutočnosti, že počty osôb prepravených *ostatnými podnikmi verejnej dopravy* klesali oveľa miernejším tempom ako počty osôb prepravených podnikmi MHD. Následne v rokoch 2012 a 2013 podiel *ostatných podnikov verejnej dopravy* mierne vzrástol na úroveň 19 % a až do konca sledovaného obdobia hodnota ukazovateľa mierne oscilovala okolo tejto úrovne, vrátane „krízových“ rokov 2020 a 2021. V sumáre, za celé hodnotiace obdobie (vrátane „krízových“ rokov) je možné konštatovať, že podiel segmentu *ostatných verejných podnikov* na trhu *mestskej hromadnej dopravy* v zásade mierne osciloval okolo hodnoty 19 %.

O relatívnom podiele jednotlivých segmentov (autobusy resp. osobné vlaky) na preprave osôb *ostatnými podnikmi verejnej dopravy* v rámci trhu *mestskej hromadnej dopravy* vypovedá nasledujúci graf č. 9.



Graf 9: Relatívny podiel cestnej a železničnej verejnej dopravy na prepravných výkonoch realizovaných pre účely mestskej hromadnej dopravy za obdobie rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z výsledkov, prezentovaných v predchádzajúcom odseku vyplýva, že podiel *ostatných podnikov verejnej dopravy* na trhu *mestskej hromadnej dopravy* počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) mierne osciloval okolo hodnoty 19 %. Z pohľadu jednotlivých segmentov (autobusy verzus osobné vlaky) pôsobiach na tomto trhu je však situácia o niečo odlišná. Ako je možné vidieť z grafu, podiel *železničnej osobnej dopravy* (osobných vlakov) na tomto trhu v prvej polovici hodnotiaceho obdobia stagnoval na úrovni zhruba 2 % (resp. 4 % v roku 2013). V ďalšej perióde sledovaného obdobia (2014 - 2021) však začal podiel *železničnej osobnej dopravy* rapídne narastať, pričom rastúce tempo si udržal aj v „krízových“ rokoch 2020 a 2021. Prvý významnejší nárast podielu *železničnej osobnej dopravy* bol zaznamenaný v roku 2014 o 3 p.b. na úroveň 7 % vplyvom zavedenia bezplatnej dopravy. V roku 2016 to bol nárast už viac ako dvojnásobný na úroveň 15 %. Ktorý až do konca hodnotiaceho obdobia kontinuálne medziročne rástol až na úroveň 22 % v roku 2021. Celkovo, za hodnotiace obdobie (2006 – 2021), vzrástol podiel *železničnej osobnej dopravy* na prepravách osôb realizovaných v rámci trhu *mestskej hromadnej dopravy* takmer **14násobne** (resp. o 1394 %), z hodnoty 1,56 % v roku 2006 na 21,82 % v roku 2021.

Z hľadiska absolútneho počtu prepravených osôb zaznamenala *železničná osobná doprava* počas sledovaného obdobia viacmenej kontinuálny medziročný nárast (s výnimkou krízových rokov 2020 a 2021), tak ako je to možné vidieť v tabuľke č. 11. Na začiatku obdobia (s výnimkou roku 2009) rástli absolútne počty prepravených osôb ešte miernym tempom, medziročne na úrovni cca 4 %, resp. celkovo o 16 % v roku 2012 v porovnaní s rokom 2006 (z 1 402 tis. osôb v roku 2006 na 1 628 tis. osôb v roku 2012). Od už spomínaného zlomového roku 2013 nabral rast počtu osôb prepravených vlakmi osobnej dopravy ešte mnohonásobne vyššie medziročné tempo v priemere 66 %. V roku 2013 pritom vzrástol počet prepravených osôb o 77 % oproti roku 2012 (na 2 882 tis. osôb). V roku 2014 to bol medziročný nárast 56 % oproti roku 2013 (na 4 485 tis. osôb). A v roku 2016 dosiahol medziročný nárast dokonca 117 %! oproti roku 2015 (na úroveň 11 240 tis. prepravených osôb). Ku koncu sledovaného obdobia, od roku 2017 do roku 2019, rástol trh výrazne miernejším tempom 6 % medziročne, na úroveň 13 398 tis. osôb v roku 2019. Napriek vyššie uvedenému konštatovaniu, že podiel samotnej *železničnej osobnej dopravy* na trhu MHD rástol aj v „krízových“ rokoch 2020 a 2021, z pohľadu absolútnych počtov prepravených osôb došlo u *železničnej osobnej dopravy* k medziročnému poklesu. V roku 2020 klesol počet prepravených osôb až o takmer 25 % v porovnaní s rokom 2019 (na 10 103 tis. osôb). V roku 2021 síce počet prepravených osôb medziročne opäť vzrástol o 6 % (na 10 712 tis. osôb). V porovnaní s rokom 2019 však počet prepravených osôb poklesol o 20 %. Z globálneho hľadiska, ak berieme do úvahy segment *železničnej osobnej dopravy* ako taký,

objemy prepravených osôb pre účely *mestskej hromadnej dopravy* vzrástli počas celého sledovaného obdobia takmer 8-násobne, resp. o 664 %! (z 1 402 tis. osôb v roku 2006 na 10 712 tis. osôb v roku 2021). Po zohľadnení protipandemických opatrení v „krízových“ rokoch 2020 a 2021 vzrástol segment *železničnej osobnej dopravy* na trhu MHD počas modifikovaného hodnotiaceho obdobia (2006 – 2019) takmer 10násobne, resp. o 856 %! (na úroveň 13 398 tis. prepravených osôb v roku 2019).

Berúc do úvahy doterajšie výsledky analýzy *dopravného trhu SR* je z nášho pohľadu možné za priamu konkurenciu *železničnej osobnej dopravy* považovať iba segment *cestnej verejnej osobnej dopravy*. V prípade *mestskej hromadnej dopravy* (aspoň tej, ktorá je vykonávaná samostatnými dopravnými podnikmi) totiž v praxi často dochádza k jej integrácii so segmentom *železničnej osobnej dopravy* resp. *cestnej verejnej osobnej dopravy*. Uvedené konštatovanie je podporené aj závermi zo štrukturálnej analýzy segmentu *mestskej hromadnej dopravy* prezentovanými vyššie. Na základe týchto záverov došlo v rámci sledovaného obdobia k nárastu počtu osôb prepravených *vlakmi osobnej dopravy* pre účely MHD o 664 %. Takýto masívny nárast absolútnych počtov prepravených osôb je z nášho pohľadu možné do značnej miery pripísať integrácii *mestskej hromadnej dopravy* so *železničnou dopravou* predovšetkým v bratislavskom samosprávnom kraji a na východe Slovenska, kde sa do integrácie zapojili Prešovský a Košický samosprávny kraj. V bratislavskom samosprávnom kraji bol systém integrovanej dopravy oficiálne spustený 1.6.2013 (zdroj <https://www.idsbk.sk/system/historia/>) kedy došlo aj prvýkrát k významnejšiemu nárastu počtu osôb prepravených osobnými vlakmi a zvýšeniu podielu *železničnej osobnej dopravy* na trhu MHD.

Na základe vyššie prezentovaných výsledkov a konštatovaní bolo pristúpené k modifikácii trhu osobnej dopravy SR za účelom reálnejšieho posúdenia konkurenčného postavenia *železničnej dopravy* na trhu. V modifikovanom modeli boli navzájom porovnané iba segmenty *cestnej verejnej osobnej dopravy* a *železničnej osobnej dopravy*. O výsledkoch analýzy takto modifikovaného trhu vypovedá nasledujúca tabuľka č. 12. Vzhľadom na dostupnosť štatistických údajov bolo adekvátne modifikované tiež hodnotiace obdobie na roky 2006 -2021.

Tabuľka 12: Analýza modifikovaného trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 - 2021

Preprava osôb v SR	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
spolu	tis. os.	541 300	519 791	494 795	444 326	433 631
v tom:						
železničná doprava	tis. os.	48 438	47 070	48 744	46 667	46 583
cestná verejná doprava	tis. os.	403 270	384 637	365 519	323 142	312 717
cestná a železničná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	89 592	88 084	80 532	74 517	74 331
z toho						
autobusy	tis. os.	88 190	86 611	78 972	72 985	72 752
osobné vlaky	tis. os.	1 402	1 473	1 560	1 532	1 579

Preprava osôb v SR	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	tis. os.	417 983	403 119	384 570	379 755	382 353
v tom:						
železničná doprava	tis. os.	47 531	44 698	46 064	49 272	60 566
cestná verejná doprava	tis. os.	299 579	289 228	270 123	262 262	252 175
cestná a železničná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	70 873	69 193	68 383	68 221	69 612
z toho						

<i>autobusy</i>	<i>tis. os.</i>	69 245	67 565	65 501	63 736	64 437
<i>osobné vlaky</i>	<i>tis. os.</i>	1 628	1 628	2 882	4 485	5 175

Preprava osôb v SR	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu	tis. os.	404 688	398 285	397 334	397 608	258 215	245 261
v tom:							
železničná doprava	tis. os.	69 529	75 370	77 753	81 420	49 577	46 345
cestná verejná doprava	tis. os.	259 194	245 731	242 733	238 886	156 333	149 826
cestná a železničná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	75 965	77 184	76 848	77 302	52 305	49 090
z toho							
<i>autobusy</i>	<i>tis. os.</i>	64 725	65 284	64 348	63 904	42 202	38 378
<i>osobné vlaky</i>	<i>tis. os.</i>	11 240	11 900	12 500	13 398	10 103	10 712

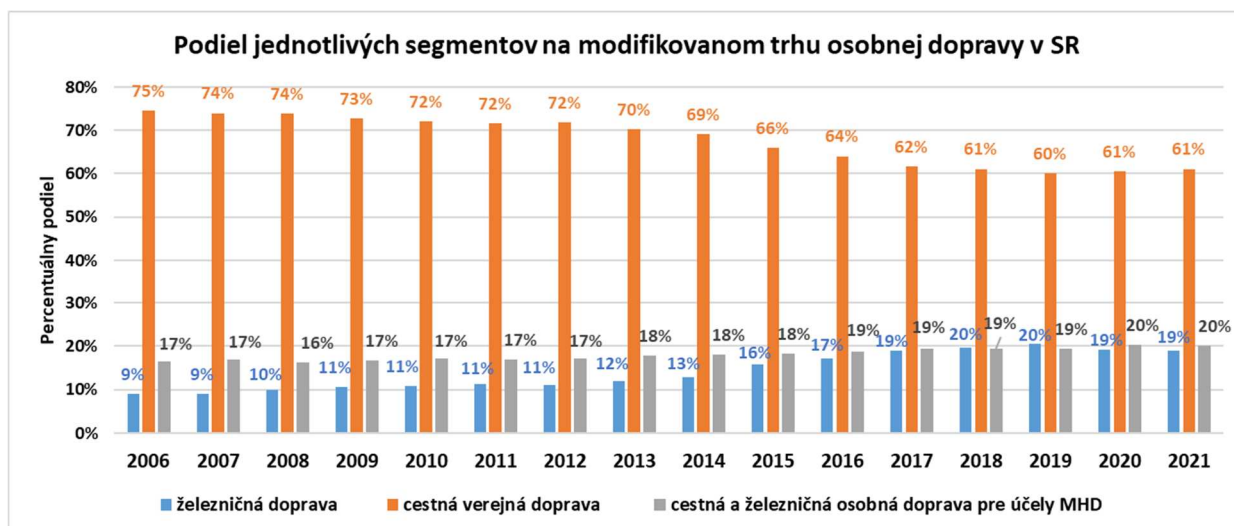
Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Hodnotením segmentov *železničnej* a *cestnej verejnej* osobnej dopravy sa podrobne zaoberá predchádzajúca podkapitola 1.1.1, resp. tabuľky č. 5 a 6 a graf č. 2. Podrobná analýza segmentu *mestskej hromadnej dopravy* a jej štrukturálnych súčastí je predmetom predchádzajúcich odsekov.

Z pohľadu „modifikovaného“ trhu *osobnej dopravy* ako celku, na základe údajov prezentovaných v tabuľke je možné pozorovať jeho kolísavý vývoj v čase. V prvej polovici sledovaného obdobia (2006 – 2014) dochádzalo k jeho kontinuálnemu medziročnému poklesu. V roku 2014 predstavoval počet prepravených osôb na modifikovanom trhu 379 755 tis. osôb, čo znamená takmer 30 % pokles v porovnaní s rokom 2006 (541 300 tis. prepravených osôb). V rokoch 2015 a 2016 trh mierne rástol, v sumáre o 7 % v porovnaní s rokom 2014 (na 404 688 tis. prepravených osôb v roku 2016). Počas nasledujúcich troch rokov (2017 – 2019) trh opäť mierne klesol, celkovo o takmer 2 % oproti roku 2016 (na 397 608 tis. prepravených osôb v roku 2019). V „krízových“ rokoch 2020 a 2021 trh opäť kontinúálne medziročne klesal. V roku 2020 to bol pokles až o 35 % v porovnaní s rokom 2019 na 258 215 tis. osôb. V roku 2021 sa tento trend ešte prehĺbil o ďalších -5 % v porovnaní s rokom 2020 (na 245 261 tis. prepravených osôb). V sumáre klesol „modifikovaný“ trh osobnej dopravy v „krízových“ rokoch o vyše 38 % v porovnaní s rokom 2019.

Z globálneho hľadiska, došlo na „modifikovanom“ trhu v sledovanom období k jeho celkovému poklesu až o takmer 55 %, keď objemy prepravených osôb klesli z 541 200 tis. osôb v roku 2006 na 245 261 tis. osôb v roku 2021. Odhliadnuc od „krízových“ rokov (2020 a 2021) bol pokles trhu o niečo miernejší, na úrovni cca 27 % v roku 2019 v porovnaní s rokom 2006.

O percentuálnom podiele jednotlivých trhových segmentov na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy vypovedá nasledujúci graf č. 10.



Graf 10: Relatívny podiel trhových segmentov na modifikovanom trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021

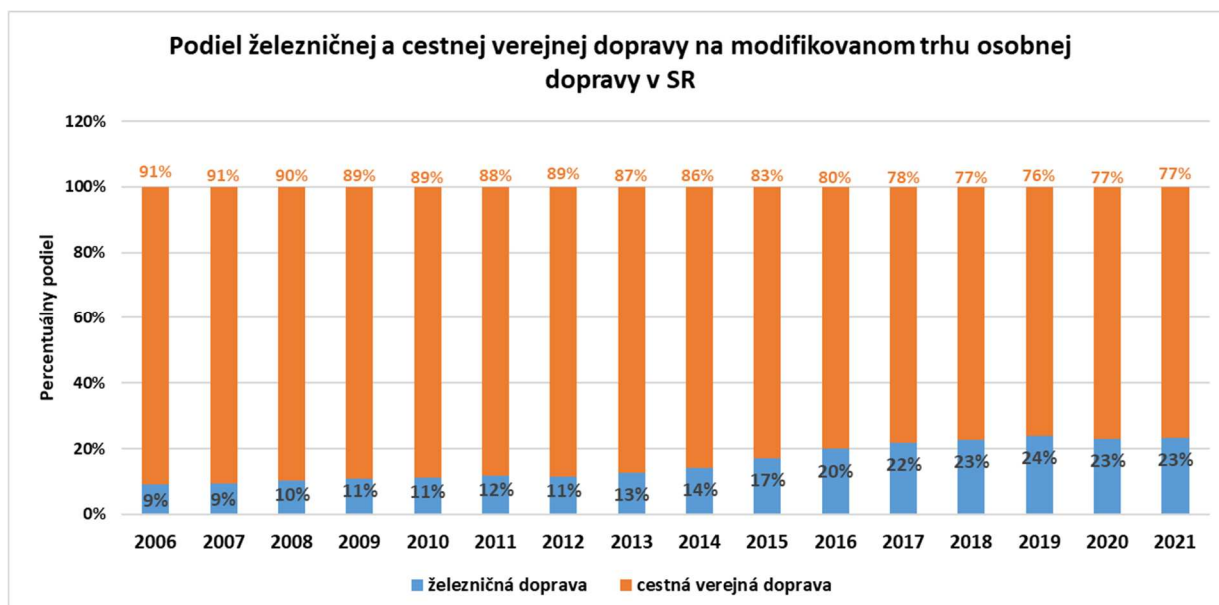
Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov v grafe je zrejmé, že dominantný podiel na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy v SR mala v priebehu sledovaného obdobia cestná verejná doprava. Tento však v priebehu hodnotiaceho obdobia takmer neustále kontinuálne medziročne klesal. Výnimku predstavujú paradoxne iba „krízové“ roky 2020 a 2021. V období rokov 2006 – 2019 podiel cestnej verejnej dopravy na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy klesal medziročne v priemere o 1,11 p.b. Celkovo tak podiel cestnej verejnej dopravy klesol v roku 2019 až o vyše 14 p.b. v porovnaní s rokom 2006 (z hodnoty cca 75 % v roku 2006 na 60 % v roku 2019). V roku 2020 podiel cestnej verejnej dopravy na „modifikovanom“ trhu mierne vzrástol o 0,5 p.b., na 60,5 %. Tento trend pokračoval aj v roku 2021, keď podiel cestnej verejnej dopravy opäť mierne vzrástol na úroveň 61,1 %.

Trhový podiel železničnej osobnej dopravy naopak v porovnaní s cestnou verejnou dopravou v priebehu hodnotiaceho obdobia takmer neustále medziročne kontinuálne rástol. Výnimkou sú opäť „krízové“ roky 2020 a 2021. Od začiatku hodnotiaceho obdobia (rok 2006) až do roku 2019 podiel železničnej osobnej dopravy medziročne rástol v priemere o 0,89 p.b. V konečnom súčte tak podiel železničnej osobnej dopravy na „modifikovanom“ dopravnom trhu SR vzrástol o takmer 12 % (z úrovne cca 9 % v roku 2006 na takmer 21 % v roku 2019). V „krízovom“ roku 2020 podiel železničnej osobnej dopravy na „modifikovanom“ trhu klesol o takmer 2 p.b., na úroveň 19 %. V roku 2021 tento trend pokračoval poklesom o 0,3 p.b. tesne pod úroveň 19 %.

Podiel výkonov železničnej a cestnej verejnej dopravy realizovaných pre účely mestskej hromadnej dopravy na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy zaznamenal v priebehu sledovaného obdobia v zásade „skokový“ vývoj. Zhruba v jeho prvej polovici (2006 – 2012) predstavoval podiel výkonov realizovaných pre mestskú hromadnú dopravu úroveň 17 %. V roku 2013 došlo k jeho nárastu na 18 % a túto hodnotu si udržal do roku 2015. Následne, v roku 2016 trhový podiel výkonov pre MHD opäť vzrástol na úroveň 19 %, ktorú si udržal až do roku 2019. V krízových rokoch 2020 a 2021 podiel výkonov realizovaných pre účely MHD železničnou a cestnou verejnou dopravou na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy ešte raz vzrástol a to na úroveň 20 %.

Porovnanie podielu samotných segmentov železničnej a cestnej verejnej dopravy na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy v SR poskytuje nasledujúci graf č. 11.



Graf 11: Relatívny podiel železničnej a cestnej verejnej dopravy na modifikovanom trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v grafe je možné vidieť, že dominantný podiel na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy v SR mal v sledovanom období, ako to bolo konštatované aj vyššie, segment cestnej verejnej dopravy. Podiel segmentu železničnej osobnej dopravy na „modifikovanom“ trhu však počas sledovaného obdobia vykazoval takmer neustály medziročný nárast. Výnimku tvoria iba „krízové“ roky 2020 a 2021. V priebehu rokov 2006 až 2019 podiel železničnej osobnej dopravy na „modifikovanom“ trhu rástol medziročne v priemere o 1 p.b. Za celé obdobie (2006 – 2019) tak vzrástol až 2,6 násobne resp. o takmer 259 %! (z 9 % v roku 2006 na 24 % v roku 2019). V „krízových“ rokoch 2020 a 2021 podiel železničnej dopravy na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy mierne poklesol na úroveň 23 %, ktorú si udržal počas oboch rokov.

Z výsledkov analýzy globálneho trhu osobnej dopravy (porovnávané všetky módy dopravy) prezentovaných v podkapitole 1.1.1 vyplýva, že podiel železničnej osobnej dopravy na trhu zaznamenal od roku 2013 kontinuálny nárast, ktorý kulminoval v roku 2019 na hodnote 24 %. Z výsledkov štruktúrálnej analýzy trhu osobnej dopravy prezentovaných vyššie zároveň vyplýva, že počas posledných 5 rokov hodnotiaceho obdobia (2017 – 2021) podiel železničnej dopravy na „modifikovanom“ trhu osobnej dopravy v SR mierne osciloval okolo hodnoty 23 %. Nakoľko **výsledky štruktúrálnej analýzy považujeme za precíznejšie**, pre účely vypracováanej štúdie uskutočniteľnosti (predovšetkým s ohľadom na stanovenie kľúčových indikátorov plnenia cieľov projektu) bude ďalej **uvažované s podielom železničnej osobnej dopravy na trhu osobnej dopravy na úrovni 23 %**. Medziročné **tempo rastu** podielu železničnej dopravy na modifikovanom trhu osobnej dopravy v SR pritom predstavuje v priemere **1 % za rok**.

5 TERITORIÁLNA ANALÝZA DOPRAVNÉHO TRHU SR

Ako už bolo spomenuté v predchádzajúcej podkapitole, pre zabezpečenie komplexného posúdenia *dopravného trhu SR* je analýza problému spracovaná vo viacerých (dielčích) častiach. Okrem vyššie rozpracovanej *štrukturálnej analýzy*, ďalšou dielčou časťou *analýzy problému* je analýza pojednávajúca o *teritoriálnom* usporiadaní *dopravného trhu SR*, ktorá je predmetom nasledujúceho textu podkapitoly.

V súlade so zisteniami prezentovanými v predchádzajúcich podkapitolách, *teritoriálnej analýze* budú (podobne ako u *štrukturálnej analýzy*) podrobené iba dopravné módy *cestnej a železničnej dopravy*, ktoré majú na dopravnom trhu SR, tak v nákladnej ako aj osobnej doprave, rozhodujúci podiel.

Základné *teritoriálne* usporiadanie/členenie *dopravného trhu SR* z hľadiska štatistického zisťovania resp. konkurenčného porovnávania predstavujú:

- vnútroštátna doprava,
- medzinárodná doprava.

Vnútroštátna doprava predstavuje prepravu tovarov a osôb realizovanú na území SR, tzn. miesto nakládky a vykládky tovaru resp. nástupu a výstupu cestujúcich je na území SR.

Medzinárodná doprava predstavuje prepravu tovarov a osôb realizovanú sčasti na území SR a sčasti (prípadne úplne) na území iných krajín. Pre účely štatistického zisťovania je ďalej členená na:

- dovoz,
- vývoz,
- tranzitnú dopravu,
- prepravu v tretích krajinách,
- medzinárodnú kabotáž.

Dovoz – miesto nakládky je na území mimo SR a miesto vykládky je na území SR.

Vývoz – miesto nakládky je na území SR a miesto vykládky je na území mimo SR.

Tranzitná doprava – preprava tovaru je realizovaná cez územie SR, miesto nakládky a vykládky tovaru je však mimo SR.

Preprava v tretích krajinách je medzinárodná preprava na území iných krajín, vykonávaná vozidlami registrovanými v SR (miesto nakládky je na území inej krajiny ako miesto vykládky).

Medzinárodná kabotáž je vnútroštátna preprava na území inej krajiny, vykonávaná vozidlami registrovanými v SR (miesto nakládky a vykládky je na území tej istej krajiny).

Pre účely štúdie uskutočniteľnosti bude *dopravný trh SR* analyzovaný ešte z hľadiska *prepravnej vzdialenosti* a to na prepravy realizované na:

- krátke vzdialenosti,
- dlhé vzdialenosti.

Z pohľadu štatistického vykazovania dopravných výkonov v *osobnej doprave* predstavuje *doprava na krátke vzdialenosti* prepravu osôb na vzdialenosť **do 100 km**. *Doprava na dlhé vzdialenosti* predstavuje prepravu osôb na vzdialenosť **nad 100 km**.

Pre účely štatistického vykazovania dopravných výkonov v *nákladnej doprave* sú využívané nasledujúce škály prepravnej vzdialenosti tovarov:

- 0 – 49 km,
- 50 – 149 km,
- 150 – 499 km,
- 500 km a viac.

Základný strategický dokument Európskej komisie, *BIELA KNIHA – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*, definuje *krátke a stredné vzdialenosti* v preprave nákladu ako prepravu **pod 300 km**. Zároveň je v materiáli konštatované, že „Podľa výpočtov vychádzajúcich z údajov Eurostatu viac ako polovica všetkého tovaru (z hľadiska hmotnosti) v cestnej doprave sa prepravuje na vzdialenosti nižšie ako 50 km a viac ako tri štvrtiny na vzdialenosti nižšie ako 150 km“.

Berúc do úvahy vyššie uvedené skutočnosti budú pre účely štúdie uskutočniteľnosti v *nákladnej doprave* uvažované ako *dlhé vzdialenosti* všetky prepravy tovaru **nad 150 km**.

5.1. NÁKLADNÁ DOPRAVA

Prehľad o prepravných výkonoch *nákladnej dopravy* v SR (v tis. ton) počas obdobia rokov 2004 – 2021, v členení na *vnútroštátnu* a *medzinárodnú* prepravu tovarov poskytuje nasledujúca tabuľka č. 13. Sledované obdobie bolo modifikované na roky 2004 – 2021 vzhľadom na dostupnosť údajov Štatistického úradu SR.

Tabuľka 13: Výkony nákladnej dopravy v SR z hľadiska teritoriálneho členenia za obdobie rokov 2004 – 2021

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2004	2005	2006	2007	2008	2009
spolu (železničná + cestná)	tis. ton	228 530	244 715	233 871	231 109	247 128	200 751
v tom							
vnútroštátna	tis. ton	170 618	182 792	168 889	159 603	175 356	138 846
z toho							
železničná doprava	tis. ton	7 860	7 881	7 489	7 509	7 069	5 577
cestná doprava	tis. ton	162 758	174 911	161 400	152 094	168 287	133 269
medzinárodná	tis. ton	57 912	61 923	64 982	71 506	71 772	61 905
z toho							
železničná doprava	tis. ton	42 585	41 429	44 960	44 304	40 841	32 026
cestná doprava	tis. ton	15 327	20 494	20 022	27 202	30 931	29 879

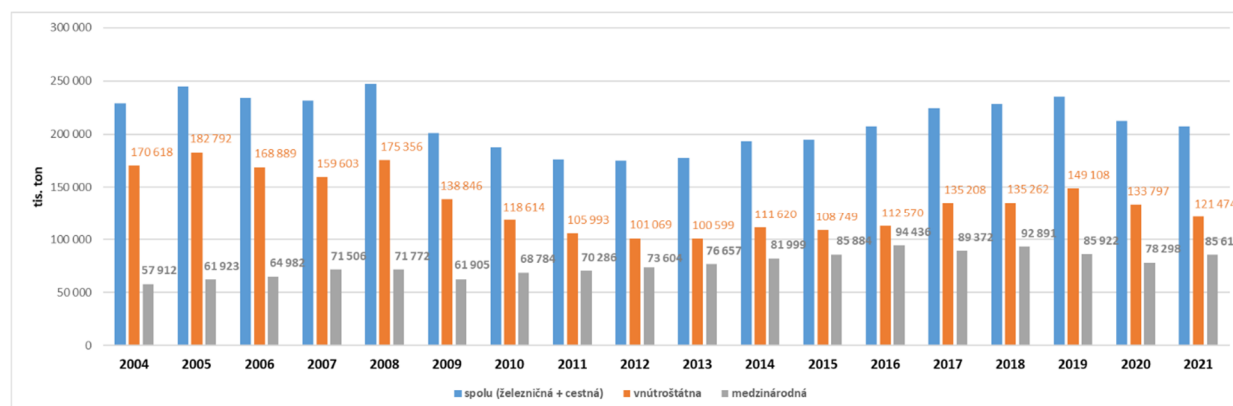
Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
spolu (železničná + cestná)	tis. ton	187 398	176 279	174 673	177 256	193 619	194 633
v tom							
vnútroštátna	tis. ton	118 614	105 993	101 069	100 599	111 620	108 749
z toho							
železničná doprava	tis. ton	6 409	7 010	6 356	8 182	10 434	8 055
cestná doprava	tis. ton	112 205	98 983	94 713	92 417	101 186	100 694
medzinárodná	tis. ton	68 784	70 286	73 604	76 657	81 999	85 884

z toho							
železničná doprava	tis. ton	37 918	36 701	36 243	40 219	40 563	39 303
cestná doprava	tis. ton	30 866	33 585	37 361	36 438	41 436	46 581

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu (železničná + cestná)	tis. ton	207 006	224 580	228 153	235 030	212 095	207 093
v tom							
vnútroštátna	tis. ton	112 570	135 208	135 262	149 108	133 797	121 474
z toho							
železničná doprava	tis. ton	6 723	6 369	6 357	6 215	5 864	6 593
cestná doprava	tis. ton	105 847	128 839	128 905	142 893	127 933	114 881
medzinárodná	tis. ton	94 436	89 372	92 891	85 922	78 298	85 619
z toho							
železničná doprava	tis. ton	44 004	41 421	44 574	41 654	37 579	45 652
cestná doprava	tis. ton	50 432	47 951	48 317	44 268	40 719	39 967

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Grafický prehľad o výkonoch na trhu nákladnej dopravy v SR z teritoriálneho hľadiska poskytuje nasledujúci graf č. 12.



Graf 12: Prehľad výkonov na dopravnom trhu SR z teritoriálneho hľadiska v období rokov 2004 - 2021

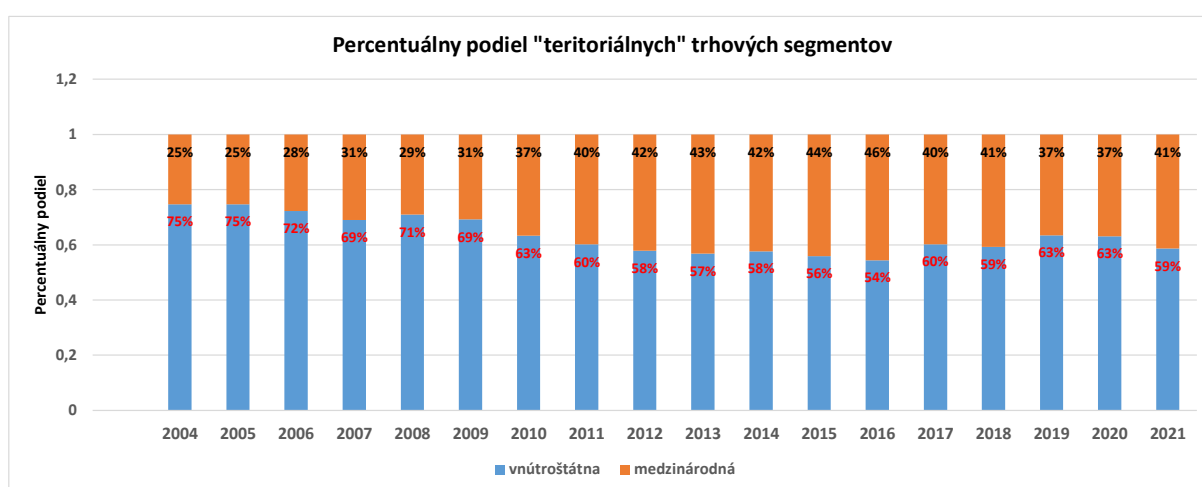
Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke č. 13 a grafe č. 12 je možné vidieť, že jednotlivé „teritoriálne“ segmenty trhu nákladnej dopravy v SR zaznamenali počas sledovaného obdobia rozdielny vývoj. Medziročný vývoj objemu vnútroštátnych prepráv mal v sledovanom období značne kolísavý priebeh s významnými medziročnými odchýlkami. Priemerná hodnota objemu prepravených tovarov vo vnútroštátnej preprave pritom predstavovala v rámci obdobia 135 009 tis. ton. Zároveň je možné konštatovať, že vzhľadom na medziročný vývoj, vnútroštátne prepravy tovarov nie sú citlivé na krízy (viď roky 2008 a 2009 resp. 2020 a 2021, keď objemy prepráv dosahovali dokonca nadpriemerné hodnoty resp. hodnoty tesne pod priemerom).

Segment medzinárodných prepráv, na rozdiel od prepráv vnútroštátnych, počas prvých dvoch tretín sledovaného obdobia v zásade medziročne rástol (s výnimkou rokov 2009 – 2011), z 57 912 tis. ton v roku 2004 až na 94 436 tis. ton v roku 2016. V relatívnom vyjadrení to predstavovalo nárast segmentu o 63 % v porovnaní so začiatkom sledovaného obdobia. Od roku 2017 do roku 2020 objemy prepráv v segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v zásade medziročne klesali (s výnimkou roku

2018 kedy trh medziročne vzrástol o 4 %) priemerným ročným tempom -2 % (na 78 298 tis. ton v roku 2020). V „krízovom“ roku 2021 objemy *medzinárodných* prepráv medziročne paradoxne vzrástli o vyše 9 % (na 85 619 tis. ton). V porovnaní s maximom v roku 2016 to však znamenalo prepád o vyše 9 %. Z globálneho hľadiska segment *medzinárodnej nákladnej dopravy* v SR vzrástol v sledovanom období o takmer 48 % (z 57 912 tis. ton v roku 2004 na 85 619 tis. ton prepraveného tovaru v roku 2021), pričom maximum v rámci sledovaného obdobia dosiahol v roku 2016. V krízových rokoch (2009 resp. 2019 a 2020) prepravné výkony segmentu zaznamenali zakaždým pokles o zhruba 15 %, čo prispieva k potvrdeniu hypotézy prezentovanej v predchádzajúcich podkapitolách, že „globálny“ charakter príslušného segmentu dopravy spôsobuje jeho zvýšenú citlivosť na krízy.

Prehľad o relatívnom podiele jednotlivých trhových segmentov na modifikovanom *trhu nákladnej dopravy* v SR (cestná + železničná doprava) z teritoriálneho hľadiska počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) poskytuje nasledujúci graf č. 13.

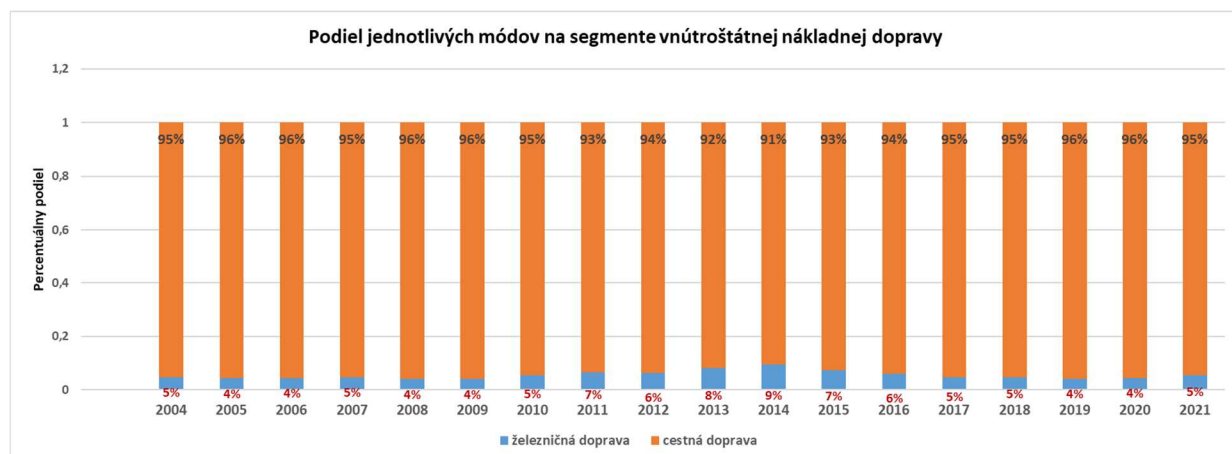


Graf 13: Relatívny podiel trhových segmentov na „modifikovanom“ dopravnom trhu SR z teritoriálneho hľadiska v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov v grafe je možné vidieť, že z teritoriálneho hľadiska mala počas sledovaného obdobia rozhodujúci podiel na modifikovanom *trhu nákladnej dopravy* v SR preprava tovarov realizovaná na území SR resp. *vnútroštátna preprava* (vyjadrená v tis. ton). Ako však bolo konštatované vyššie, segment *medzinárodnej dopravy* v priebehu sledovaného obdobia absolútne rástol (viď tabuľka č. 13), čo sa prejavilo aj na jeho relatívnom podiele na trhu. Ten v zásade rástol až do roku 2016, kedy relatívny podiel *segmentu medzinárodnej dopravy* na modifikovanom dopravnom trhu kulminoval na hodnote 46 %. V porovnaní so začiatkom sledovaného obdobia to znamenalo celkový nárast o 21 p.b (z 25 % v roku 2004). V ďalšom období, relatívny podiel *segmentu medzinárodnej dopravy* postupne klesol celkovo o 9 p.b. na hodnotu 37 % v roku 2020. V roku 2021 podiel segmentu medziročne opäť vzrástol o 4 p.b. na úroveň 41 %. Z globálneho hľadiska, za celé sledované obdobie, relatívny podiel *segmentu medzinárodnej dopravy* na modifikovanom *trhu nákladnej dopravy* vzrástol o 16 p.b. z hodnoty 25 % v roku 2004 na hodnotu 41 % v roku 2021. Maximálny podiel na trhu zaznamenal segment *medzinárodnej nákladnej dopravy* v roku 2016 (46 %).

O relatívnom rozdelení *segmentu vnútroštátnej nákladnej dopravy* z hľadiska podielu jednotlivých módov dopravy (železničná verzus cestná) vypovedá Nasledujúci graf č. 14.



Graf 14: Relatívny podiel jednotlivých módov dopravy na segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy SR v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v grafe vyplýva, že rozhodujúci podiel na *segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy* v SR mala počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) *cestná nákladná doprava*. Ten v priebehu hodnotiaceho obdobia mierne osciloval (maximálne +/- 4 %) okolo hodnoty 95 %. Analogicky, vzhľadom na modifikáciu trhu, podiel *železničnej dopravy* na *segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy* SR bol iba marginálny a počas celého sledovaného obdobia mierne osciloval okolo hodnoty 5 %.

Prehľad o prepravných výkonoch vyjadrených v tis. ton v *segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy* z hľadiska účelu prepravných činností poskytuje nasledujúca tabuľka č. 14. Nakoľko údaje o prepravách vo *vnútroštátnej preprave tovarov* kategorizovaných podľa ich účelu sú v digitálnej forme k dispozícii až od roku 2006, sledované obdobie bolo modifikované na roky 2006 – 2021.

Tabuľka 14: Prepravné výkony v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy podľa účelu prepravných činností za obdobie rokov 2006 – 2021

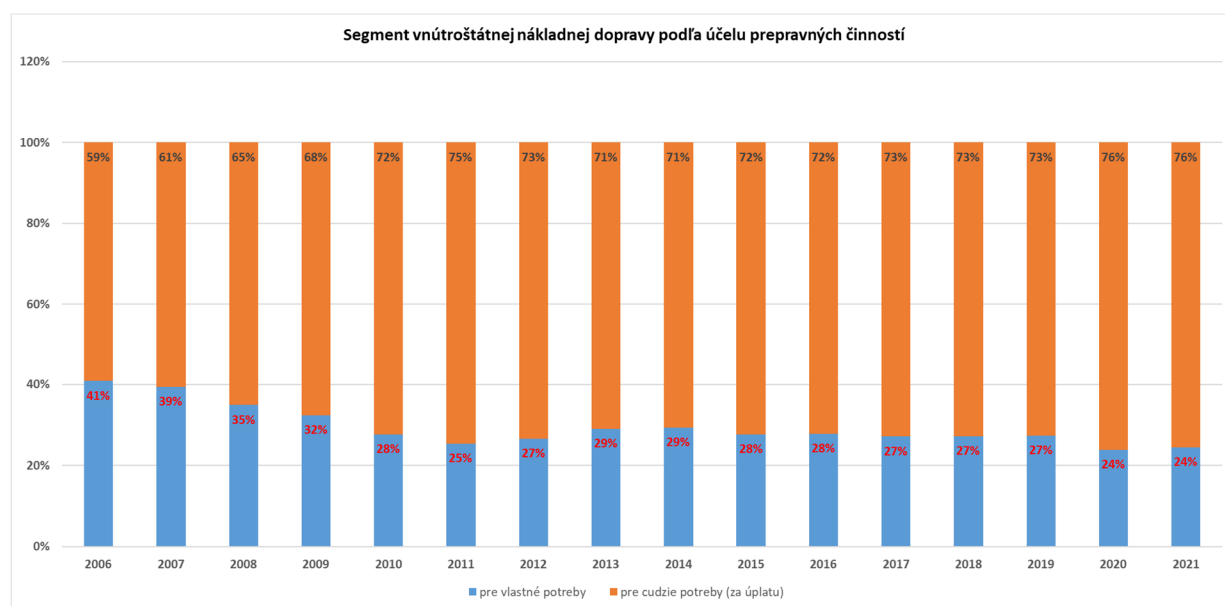
Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
vnútroštátna preprava spolu	tis. ton	168 889	159 603	175 356	138 846	118 614
v tom						
pre vlastné potreby	tis. ton	68 950	62 878	61 189	44 891	32 784
pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	99 939	96 725	114 167	93 955	85 830

Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
vnútroštátna preprava spolu	tis. ton	105 993	101 069	100 599	111 620	108 749
v tom						
pre vlastné potreby	tis. ton	26 929	26 829	29 160	32 763	30 039
pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	79 064	74 240	71 439	78 857	78 710

Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
--	------	------	------	------	------	------	------

vnútroštátna preprava spolu	tis. ton	112 570	135 208	135 262	149 108	133 797	121 474
v tom							
pre vlastné potreby	tis. ton	31 338	36 646	36 775	40 846	31 902	29 700
pre cudzie potreby (za úplatu)	tis. ton	81 232	98 562	98 487	108 262	101 895	91 774

O relatívnom rozdelení segmentu *vnútroštátnej nákladnej dopravy* z hľadiska účelu prepravných činností (pre vlastné resp. cudzie potreby) počas sledovaného obdobia vypovedá nasledujúci graf č. 15.



Graf 15: Relatívne rozdelenie segmentu vnútroštátnej nákladnej dopravy z hľadiska účelu prepravných činností za obdobie rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Údaje, prezentované v grafe jasne ukazujú, že podiel prepráv realizovaných za účelom zabezpečenia vlastného výrobného procesu (vyjadrených v tis. ton) v *segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy* počas sledovaného obdobia postupne klesal. Kým na začiatku hodnotiaceho obdobia tvorili prepravy tovaru pre vlastné potreby až 41 %, na konci obdobia (rok 2021) to bolo už len 24 % všetkých prepráv. Odhliadnuc od „krízových“ rokov 2020 a 2021 podiel týchto prepráv sa v zásade ustálil na úrovni cca 27 %. Aj napriek uvedenej skutočnosti je možné konštatovať, že prepravy realizované za účelom zabezpečenia vlastného výrobného procesu stále tvoria významnú časť *segmentu vnútroštátnej nákladnej dopravy*.

O situácii v *segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy* v SR z hľadiska *priemerných prepravných vzdialeností* počas rokov 2006 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 15. Nakoľko údaje o priemernej prepravnej vzdialenosti vo *vnútroštátnej preprave tovarov* sú v digitálnej forme k dispozícii až od roku 2006, sledované obdobie bolo rovnako ako v predchádzajúcom prípade modifikované na roky 2006 – 2021.

Tabuľka 15: Priemerné prepravné vzdialenosti jednotlivých módov dopravy v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy v období rokov 2006 – 2021

Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou		m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
Priemerná prepravná vzdialenosť	železničná doprava	km	190,4	186,2	194,1	185,2	182,8
	cestná doprava						
	0 - 49 km	tis. ton	130 380	119 853	131 310	100 952	79 802
	50 - 149 km	tis. ton	20 780	20 624	23 794	20 398	21 416
	150 - 499 km	tis. ton	9 793	11 396	12 672	11 443	10 494
	500 km a viac	tis. ton	447	221	511	476	493
	cestná doprava						
	0 - 49 km	%	81 %	79 %	78 %	76 %	71 %
	50 - 149 km	%	13 %	14 %	14 %	15 %	19 %
	150 - 499 km	%	6 %	7 %	8 %	9 %	9 %
	500 km a viac	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou		m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
Priemerná prepravná vzdialenosť	železničná doprava	km	182,1	178,2	175,5	173,1	178,2
	cestná doprava						
	0 - 49 km	tis. ton	68 602	61 526	63 555	67 470	67 456
	50 - 149 km	tis. ton	19 495	22 232	19 215	23 281	22 321
	150 - 499 km	tis. ton	10 448	10 627	9 319	10 195	10 645
	500 km a viac	tis. ton	438	328	328	240	272
	cestná doprava						
	0 - 49 km	%	69 %	65 %	69 %	67 %	67 %
	50 - 149 km	%	20 %	23 %	21 %	23 %	22 %
	150 - 499 km	%	11 %	11 %	10 %	10 %	11 %
	500 km a viac	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou		m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Priemerná prepravná vzdialenosť	železničná doprava	km	179,6	177,6	170,6	177,2	167,3	164,2
	cestná doprava							
	0 - 49 km	tis. ton	69 320	88 172	88 381	99 641	86 677	73 069
	50 - 149 km	tis. ton	24 926	28 021	27 259	30 373	28 408	28 269
	150 - 499 km	tis. ton	11 383	12 277	12 910	12 666	12 653	13 291
	500 km a viac	tis. ton	218	369	355	213	195	252
	cestná doprava							
	0 - 49 km	%	65 %	68 %	69 %	70 %	68 %	64 %
	50 - 149 km	%	24 %	22 %	21 %	21 %	22 %	25 %
	150 - 499 km	%	11 %	10 %	10 %	9 %	10 %	12 %
	500 km a viac	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Údaje prezentované v tabuľke vypovedajú o *priemernej prepravnej vzdialenosti* vo *vnútroštátnej preprave* tovarov. Z pohľadu *železničnej nákladnej dopravy* nie je zo strany Štatistického úradu SR *priemerná prepravná vzdialenosť* tovarov sledovaná na základe jej teritoriálneho členenia. V štatistikách ŠÚ SR sú k dispozícii iba údaje o *priemernej prepravnej vzdialenosti* za segment ako taký. Z údajov v tabuľke č. 14 pritom vyplýva, že v *železničnej doprave* sú tovary premiestňované v priemere na vzdialenosti presahujúce krátku až strednú vzdialenosť 150 km.

V prípade *cestnej dopravy* údaje prezentované v tabuľke ukazujú, že vzhľadom na objemy tovarov vyjadrené v tis. ton, väčšina tovarov (**v priemere 70 %** za celé sledované obdobie) prepravovaných vo *vnútroštátnej nákladnej doprave* bola premiestňovaná na **krátke** vzdialenosti **0 – 49 km**. V priemere 20 % tovarov prepravovaných vo *vnútroštátnej cestnej nákladnej doprave* bolo počas sledovaného obdobia premiestňovaných na stredné vzdialenosti od 50 do 150 km. Iba 10 % z celkového objemu tovarov prepravených vo *vnútroštátnej cestnej doprave* bolo v sledovanom období premiestnených na vzdialenosti dlhšie ako 150 km. Podiel tovarov prepravených vo *vnútroštátnej cestnej doprave* na vzdialenosť 500 km a viac sa počas sledovaného obdobia blížil k nule. Výsledky analýzy, prezentované v tabuľke č. 14 tak v zásade potvrdzujú konštatovanie EK prezentované na začiatku podkapitoly, že „*viac ako polovica všetkého tovaru (z hľadiska hmotnosti) v cestnej doprave sa prepravuje na vzdialenosti nižšie ako 50 km a viac ako tri štvrtiny na vzdialenosti nižšie ako 150 km*“. Situácia na trhu *vnútroštátnej cestnej dopravy* tovarov v SR je teda obdobná situácii v celej EÚ.

O *priemernej prepravnej vzdialenosti* tovarov v segmente *vnútroštátnej nákladnej dopravy* ako celku vypovedá nasledujúca tabuľka č. 16. V tabuľke sú zároveň prepočítané percentuálne podiely jednotlivých kategórií *prepravnej vzdialenosti* na základe objemu tovarov prepravených v rámci príslušnej kategórie. Objem tovarov prepravených *vnútroštátnou železničnou dopravou* je zaradený do kategórie stredných vzdialeností 150 – 499 km.

Tabuľka 16: Priemerná prepravná vzdialenosť v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy v rokoch 2006 – 2021

Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou		m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
Spolu		tis. ton	168 889	159 603	175 356	138 846	118 614
v tom							
Priemerná prepravná vzdialenosť	0 - 49 km	tis. ton	130 380	119 853	131 310	100 952	79 802
	50 - 149 km	tis. ton	20 780	20 624	23 794	20 398	21 416
	150 - 499 km	tis. ton	17 282	18 905	19 741	17 020	16 903
	500 km a viac	tis. ton	447	221	511	476	493
Z toho							
Priemerná prepravná vzdialenosť	0 - 49 km	%	77 %	75 %	75 %	73 %	67 %
	50 - 149 km	%	12 %	13 %	14 %	15 %	18 %
	150 - 499 km	%	10 %	12 %	11 %	12 %	14 %
	500 km a viac	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

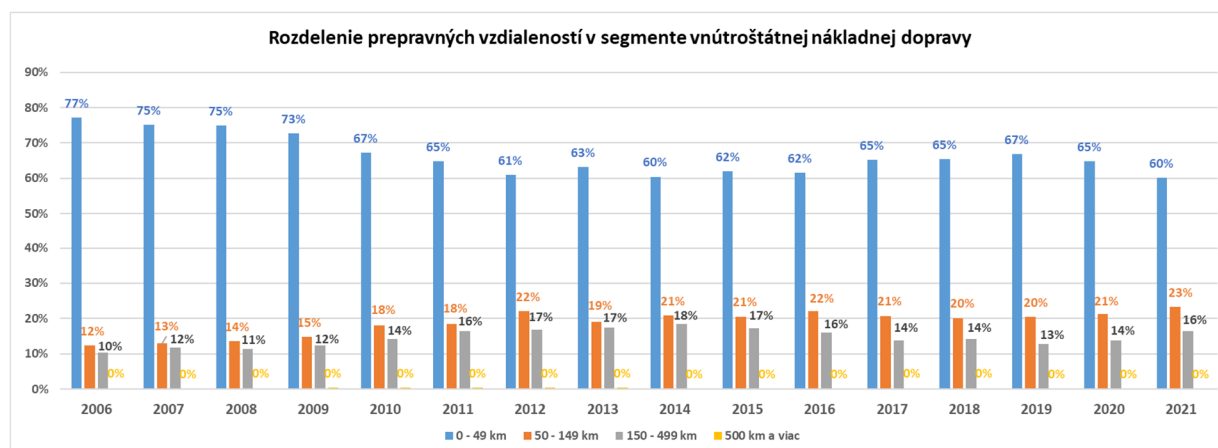
Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
Spolu	tis. ton	105 993	101 069	100 599	111 620	108 749
v tom						

Priemerná vzdialenosť	prepravná	0 - 49 km	tis. ton	68 602	61 526	63 555	67 470	67 456
		50 - 149 km	tis. ton	19 495	22 232	19 215	23 281	22 321
		150 - 499 km	tis. ton	17 458	16 983	17 501	20 629	18 700
		500 km a viac	tis. ton	438	328	328	240	272
Z toho								
Priemerná vzdialenosť	prepravná	0 - 49 km	%	65 %	61 %	63 %	60 %	62 %
		50 - 149 km	%	18 %	22 %	19 %	21 %	21 %
		150 - 499 km	%	16 %	17 %	17 %	18 %	17 %
		500 km a viac	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Preprava tovaru vnútroštátnou nákladnou dopravou		m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Spolu	tis. ton	112 570	135 208	135 262	149 108	133 797	121 474
v tom								
Priemerná prepravná vzdialenosť	0 - 49 km	tis. ton	69 320	88 172	88 381	99 641	86 677	73 069
	50 - 149 km	tis. ton	24 926	28 021	27 259	30 373	28 408	28 269
	150 - 499 km	tis. ton	18 106	18 646	19 267	18 881	18 517	19 884
	500 km a viac	tis. ton	218	369	355	213	195	252
Z toho								
Priemerná prepravná vzdialenosť	0 - 49 km	%	62 %	65 %	65 %	67 %	65 %	60 %
	50 - 149 km	%	22 %	21 %	20 %	20 %	21 %	23 %
	150 - 499 km	%	16 %	14 %	14 %	13 %	14 %	16 %
	500 km a viac	%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Grafický prehľad o percentuálnom rozdelení jednotlivých kategórií prepravnej vzdialenosti v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy v SR poskytuje nasledujúci graf č. 16.



Graf 16: Percentuálny podiel jednotlivých kategórií prepravnej vzdialenosti v segmente vnútroštátnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Vychádzajúc z údajov prezentovaných v tabuľke a grafe č. 16 je možné konštatovať, že *priemerné prepravné vzdialenosti* za segment *vnútroštátnej nákladnej dopravy* ako celok, zhruba kopírujú situáciu v *cestnej vnútroštátnej doprave* opísanú vyššie. Uvedená skutočnosť je v zásade spôsobená marginálnym podielom *železničnej vnútroštátnej dopravy* (cca 5 %) na celkovom objeme tovarov prepravených v rámci segmentu (viď tabuľka č. 13). Stále platí, že viac ako polovica (**v priemere 66 %** za celé sledované obdobie) z celkového objemu tovarov prepravených vo *vnútroštátnej doprave* bola premiestnená na *krátke vzdialenosti* 0 – 49 km. V rámci sledovaného obdobia pritom podiel tovarov prepravených na krátke vzdialenosti na celkovom objeme prepravených tovarov postupne klesal z hodnoty 77 % v roku 2006 na 60 % v roku 2021. V priemere 19 % za celé sledované obdobie tvorili prepravy tovarov na *stredné vzdialenosti* 50 – 149 km. V globále počas sledovaného obdobia pritom podiel prepráv na krátke vzdialenosti na celkových *vnútroštátnych prepravách* tovarov vzrástol takmer dvojnásobne, z 12 % na začiatku obdobia (rok 2006) na 23 % na jeho konci v roku 2021. Podiel prepráv na *dlhé vzdialenosti* 150 – 499 km v rámci *vnútroštátnej nákladnej dopravy* predstavoval v priemere za celé sledované obdobie hodnotu 15 %. Z hľadiska jeho vývoja v čase je možné vidieť postupný nárast z hodnoty 10 % na začiatku sledovaného obdobia (rok 2006) na 16 % na konci obdobia v roku 2021. Počas prvých 9-tich rokov sledovaného obdobia (2006 – 2014) pritom tento podiel rástol kontinuálne až na hodnotu 18 %. Následne už jeho vývoj mierne osciloval (+/- 2 %) okolo priemernej hodnoty 15 %. Podiel tovarov prepravených vo *vnútroštátnej cestnej doprave* na vzdialenosť 500km a viac sa počas sledovaného obdobia blížil k nule, rovnako ako je to možné vidieť u samotnej *cestnej vnútroštátnej dopravy*.

Berúc do úvahy vyššie uvedené skutočnosti súvisiace s *podielom železničnej dopravy* na trhu *vnútroštátnej nákladnej dopravy* a s priemernou prepravnou vzdialenosťou na tomto trhu je možné konštatovať, že ***vnútroštátna preprava tovarov* v SR nepredstavuje trh**, na ktorom by mala ***železničná nákladná doprava*** záujem **navyšovať** svoj doterajší **trhový podiel** resp. vylepšovať svoje konkurenčné postavenie. A to aj napriek skutočnosti, že podiel kategórie prepráv na *stredné až dlhé vzdialenosti* 150 – 499 km, kde realizuje svoje výkony aj *železničná doprava*, počas sledovaného obdobia vzrástol. Priemerný podiel na trhu na úrovni 15 % predstavuje totiž stále iba nevýznamnú minoritnú časť celkového trhu.

Vyššie uvedené konštatovanie je podporované tiež zistením, že dosť významnú časť segmentu zhruba 27 % všetkých prepráv vo *vnútroštátnej nákladnej doprave* tvoria prepravy tovaru realizované pre zabezpečenie vlastného výrobného procesu. Ako už bolo konštatované v predchádzajúcich podkapitolách, v prípade takýchto prepráv sa jedná o „izolovaný trh“, ktorý je pre *železničnú dopravu* v podstate nedostupný.

Zistenie, že *železničná doprava* má iba marginálny podiel na segmente *vnútroštátnej nákladnej dopravy* zároveň potvrdzuje už skôr uvažovanú hypotézu o „globálnom“ charaktere *železničnej nákladnej dopravy*, prezentovanú v predchádzajúcich podkapitolách.

O situácii v *segmente medzinárodnej nákladnej dopravy* z hľadiska účelu realizovaných prepráv vyjadrených v tis. ton vypovedá nasledujúca tabuľka č. 17. Nakoľko údaje o prepravách kategorizovaných podľa ich účelu sú k dispozícii v digitálnej forme až od roku 2006, sledované obdobie bolo modifikované na roky 2006 – 2021.

Tabuľka 17: Prepravné výkony v segmente medzinárodnej nákladnej dopravy podľa účelu prepravných činností za obdobie rokov 2006 – 2021

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
------------------------------------	------	------	------	------	------	------

spolu cestná + železničná	tis. ton	233 871	231 109	247 128	200 751	187 398
<i>v tom</i>						
výkony pre vlastné potreby	tis. ton	69 953	64 270	62 685	46 189	33 750
<i>z toho</i>						
vnútroštátna	tis. ton	68 950	62 878	61 189	44 891	32 784
medzinárodná	tis. ton	0	0	0	0	0

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu cestná + železničná	tis. ton	176 279	174 673	177 256	193 619	194 633
<i>v tom</i>						
výkony pre vlastné potreby	tis. ton	27 637	28 180	30 405	33 977	31 616
<i>z toho</i>						
vnútroštátna	tis. ton	26 929	26 829	29 160	32 763	30 039
medzinárodná	tis. ton	0	0	0	0	0

Preprava tovaru nákladnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu cestná + železničná	tis. ton	207 006	224 580	228 153	235 030	212 095	207 093
<i>v tom</i>							
výkony pre vlastné potreby	tis. ton	33 332	38 476	39 010	42 723	33 865	31 015
<i>z toho</i>							
vnútroštátna	tis. ton	31 338	36 646	36 775	40 846	31 902	29 700
medzinárodná	tis. ton	0	0	0	0	0	0

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke vyplýva, že rozdiel medzi celkovými prepravami realizovanými *pre vlastnú potrebu* a prepravami realizovanými *pre vlastnú potrebu* segmentom vnútroštátnej dopravy je iba minimálny (1 467 tis. ton resp. 4 % v priemere za sledované obdobie). Zároveň, je potrebné brať do úvahy skutočnosť, že pri detailnej analýze jednotlivých segmentov spracováva Štatistický úrad SR iba údaje za podniky s počtom zamestnancov viac ako 20. Preto je opodstatnené sa domnievať, že identifikovaný rozdiel medzi *celkovými prepravami pre vlastnú potrebu* a prepravami *pre vlastnú potrebu* realizovanými segmentom vnútroštátnej dopravy je spôsobený týmto metodickým prístupom ŠÚ SR a *všetky prepravy pre vlastnú potrebu* sú realizované v segmente vnútroštátnej dopravy.

Na základe vyššie uvedených faktov bude pre účely predkladanej štúdie uskutočniteľnosti uvažované s **nulovým podielom** preprav realizovaných pre zabezpečenie vlastného výrobného procesu na *segmente medzinárodnej dopravy*, **všetky prepravy** realizované v rámci *segmentu medzinárodnej dopravy budú* pre účely štúdie uskutočniteľnosti považované za prepravy „za úplatu“ resp. **prepravy** realizované **pre cudzie potreby**. *Medzinárodná nákladná doprava* preto z pohľadu účelu realizovaných preprav **predstavuje segment** na ktorom by *železničná doprava* mala mať záujem vylepšovať svoju konkurenčnú pozíciu resp. **zvyšovať svoj trhový podiel**.

Ako už bolo uvedené vyššie, zo strany Štatistického úradu SR nie je *priemerná prepravná vzdialenosť* tovarov v *železničnej nákladnej doprave* sledovaná na základe jej teritoriálneho členenia. V štatistikách ŠÚ SR sú k dispozícii iba údaje o *priemernej prepravnej vzdialenosti* za segment ako taký (viď tabuľka č. 15).

O priemerných prepravných vzdialenostiach v segmente cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy počas rokov 2014 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 18. Nakoľko údaje o priemernej prepravnej vzdialenosti v medzinárodnej doprave sú v publikácii dostupné až od roku 2014, sledované obdobie bolo modifikované na roky 2014 – 2021.

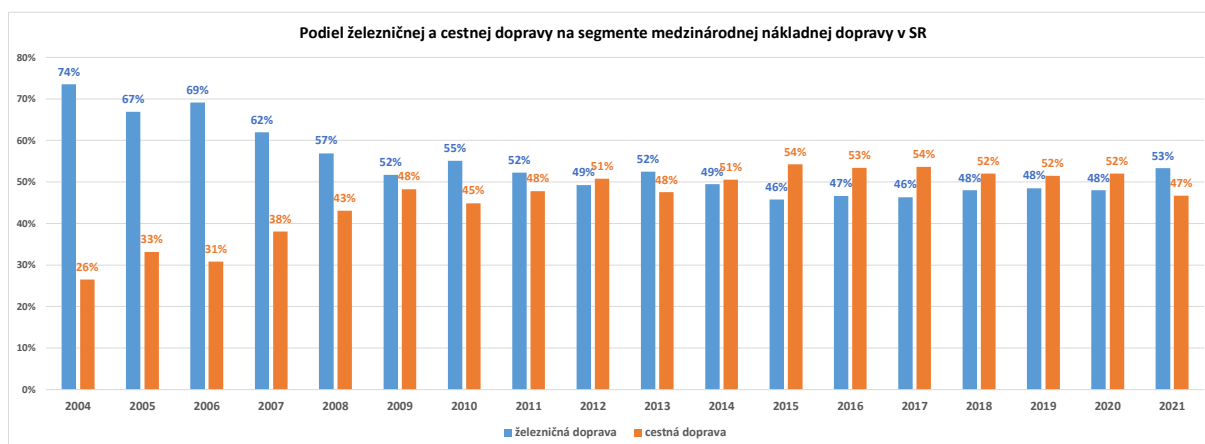
Tabuľka 18: Priemerné prepravné vzdialenosti v segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2014 – 2021

Preprava tovaru medzinárodnou cestnou nákladnou dopravou						
Rok	m.j.	Priemerná prepravná vzdialenosť				
		I.Q	II.Q	III.Q	IV.Q	Ø rok
2014	km	666,5	638,0	564,0	635,6	626,0
2015	km	630,0	607,0	591,0	614,0	610,5
2016	km	630,0	606,0	n.a.	584,0	606,7
2017	km	649,0	621,0	n.a.	601,0	623,7
2018	km	617,0	619,0	613,0	577,0	606,5
2019	km	632,8	655,5	609,1	574,2	617,9
2020	km	608,3	n.a.	620,7	661,0	630,0
2021	km	621,6	631,1	578,0	581,3	603,0
2014 - 2021	km	-	-	-	-	615,5

Zdroj: vlastné spracovanie podľa ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke vyplýva, že medzinárodné prepravy tovarov v segmente cestnej nákladnej dopravy sú realizované na dlhé vzdialenosti, ktoré v priemere prevyšujú vzdialenosť 600 km. Podobne ako v prípade účelu realizovaných prepráv aj z pohľadu priemerných prepravných vzdialeností predstavuje medzinárodná nákladná doprava segment na ktorom by železničná doprava, vzhľadom na svoj charakter, mala vylepšovať svoju konkurenčnú pozíciu resp. zvyšovať svoj trhový podiel.

O rozdelení objemu prepravných výkonov (v tis. ton), realizovaných v rámci segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy v SR, medzi jednotlivé módy dopravy (železničná verzus cestná) vypovedá tabuľka č. 13 vyššie. O relatívnom podiele jednotlivých módov na segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021 vypovedá nasledujúci graf č. 17.

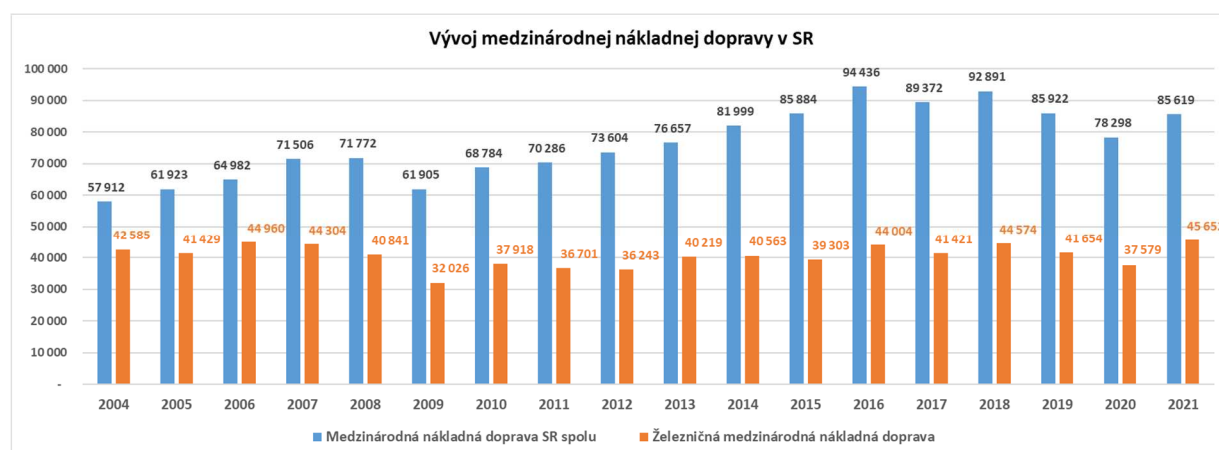


Graf 17: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v grafe je zrejmé, že *železničná doprava* v priebehu sledovaného obdobia postupne strácala svoju silnú konkurenčnú pozíciu v *segmente medzinárodnej nákladnej dopravy*. Kým na začiatku obdobia mala *železničná doprava* dominantné postavenie v rámci segmentu, na konci obdobia už bola situácia značne odlišná. V roku 2004 (začiatok obdobia) boli takmer tri štvrtiny (74 %) medzinárodných prepráv realizované po železnici. Následne došlo k postupnému poklesu podielu *železničnej nákladnej dopravy* na segmente a to až na menšinový podiel na úrovni 46 % v roku 2015. Od roku 2016 do roku 2020 bol podiel *železničnej nákladnej dopravy* na segmente viac menej stabilný a iba mierne (+/-1 %) osciloval okolo hodnoty 47 %. Na konci sledovaného obdobia v roku 2021 došlo k opätovnému obratu v konkurenčnom postavení jednotlivých dopravných módov a podiel *železničnej dopravy* na *segmente medzinárodnej nákladnej dopravy* bol opäť väčšinový, keď vzrástol o 5 p.b. na úroveň 53 %. Rok 2021 je však možné považovať stále za „krízový“ s ohľadom na administratívne opatrenia v súvislosti so šírením ochorenia COVID19, ktoré mohli spôsobiť určité „pokrivenie“ trhu. Berúc do úvahy túto skutočnosť, počas „modifikovaného“ hodnotiaceho obdobia (2004 – 2019) *železničná doprava* jednoznačne stratila svoj dominantný podiel na *segmente medzinárodnej nákladnej dopravy*. Ten v priebehu modifikovaného obdobia poklesol až o 26 p.b. na úroveň 48 %.

Pritom z údajov v tabuľke č. 13 (viď vyššie) je zrejmé, že s ohľadom na objem tovarov (v tis. ton), prepravených v *segmente medzinárodnej nákladnej dopravy*, segment ako taký postupne v priebehu sledovaného obdobia v zásade rástol. Uvedenú skutočnosť graficky zachytáva nasledujúci graf č. 18.



Graf 18: Vývoj medzinárodnej nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2004 - 2021

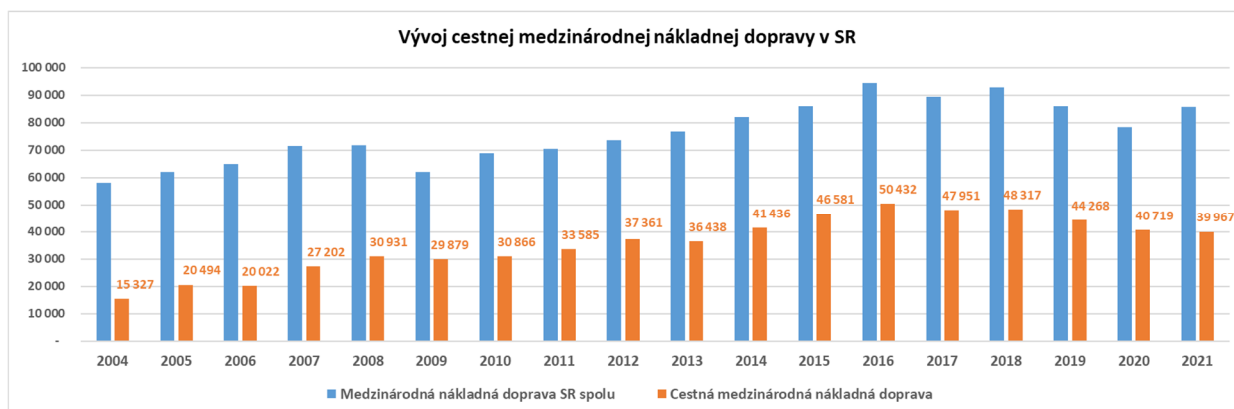
Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z prezentovaného grafu je zrejmé, že *segment medzinárodnej nákladnej dopravy* v SR na začiatku sledovaného obdobia medziročne kontinuálne rástol (z hodnoty 57 912 tis. ton v roku 2004 na 71 772 tis. ton v roku 2008). Celkovo, medzi rokmi 2004 – 2008 segment vzrástol o 24 %. Následne, v „krízovom“ roku 2009 došlo v segmente k poklesu v objeme prepravených tovarov o takmer 14 % v porovnaní s rokom 2008 (na 61 905 tis. ton v roku 2009). Po prekonaní krízy začal segment od roku 2010 opätovne medziročne kontinuálne rásť až do roku 2016 (na 94 436 tis. ton v roku 2016), kedy trh dosiahol svoje maximum za hodnotiace obdobie. V percentuálnom vyjadrení to znamenalo nárast segmentu o takmer 53 % v porovnaní s rokom 2009. V roku 2017 objem prepráv v segmente mierne poklesol (niečo vyššie 5 % oproti roku 2016 na 89 372 tis. ton), aby následne v roku 2018 opäť vzrástol na 92 891 tis. ton, resp. o takmer 4 % oproti roku 2017. V rokoch 2019 a 2020 segment pravdepodobne v dôsledku krízy spôsobenej vírusovým ochorením COVID 19 medziročne kontinuálne klesal až na úroveň 78 298 tis. ton v roku 2020. V percentuálnom vyjadrení to znamenalo pokles objemu prepráv o takmer 16 % oproti roku 2018. Na konci hodnotiaceho obdobia, v roku 2021, segment opätovne vzrástol o niečo vyššie 9 % v porovnaní s rokom 2020 (na 85 619 tis. ton prepraveného tovaru).

Z globálneho hľadiska *segment medzinárodnej nákladnej dopravy* v sledovanom období (2004 – 2021) vzrástol o takmer 48 % (z 57 912 tis. ton v roku 2004 na 85 619 tis. ton v roku 2021). Vývoj segmentu počas „krízových“ rokov (2009 resp. 2019 a 2020) pritom opätovne potvrdil, že globálny charakter dopravy spôsobuje jej zvýšenú citlivosť na krízy.

Vývoj *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* bol v sledovanom období (2004 – 2021) s výnimkou krízových rokov odlišný. Kým segment ako taký na začiatku obdobia (2004 – 2008) kontinuálne rástol, objem prepráv v *železničnej medzinárodnej nákladnej doprave* zaznamenal striedavý vývoj, keď prepravné objemy mierne oscilovali okolo hodnoty cca 43 mil. ton. V roku 2008 pritom objemy prepráv zaznamenali pokles v porovnaní so začiatkom obdobia (rok 2004) o niečo vyššie 4 % (z 42 585 tis. ton v roku 2004 na 40 841 tis. ton v roku 2008). V „krízovom“ roku 2009 objemy prepravených tovarov v *železničnej medzinárodnej nákladnej doprave* opätovne poklesli o takmer 22 % v porovnaní s rokom 2008 (na 32 026 tis. ton prepraveného tovaru). Po prekonaní krízy, v roku 2010, objemy prepráv v *železničnej medzinárodnej doprave* vzrástli o niečo vyššie 18 % na úroveň 37 918 tis. ton. V nasledujúcom období bol medziročný vývoj prepravných objemov až do roku 2018 kolísavý, v zásade však tieto objemy vzrástli v roku 2018 o takmer 18 % v porovnaní s rokom 2010 (na 44 574 tis. ton). Na konci obdobia, počas rokov 2019 – 2021 prepravné objemy v *železničnej medzinárodnej nákladnej doprave* kopírovali vývoj segmentu ako takého. V rokoch 2019 a 2020 medziročne klesali až na úroveň 37 579 tis. ton v roku 2020. V percentuálnom vyjadrení to predstavovalo pokles o takmer 16 % v porovnaní s rokom 2018. V roku 2021 objemy prepráv v *železničnej medzinárodnej doprave* obdobne ako celý segment vzrástli o vyššie 21 % v porovnaní s rokom 2020 (na 45 652 tis. ton). Z globálneho hľadiska prepravné objemy *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* počas hodnotiaceho obdobia vzrástli o niečo vyššie 7 %. Ich medziročný vývoj však bol veľmi kolísavý, pričom maximálnu úroveň 45 652 tis. ton prepraveného tovaru dosiahli paradoxne v roku 2021. Podobné hodnoty (tesne pod 45 mil. ton) boli zaznamenané aj v rokoch 2006, 2007, 2016 a 2018. Vývoj *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* počas „krízových“ rokov (2009 resp. 2019 a 2020) v zásade kopíroval vývoj celého segmentu, čím potvrdzuje hypotézu prezentovanú v predchádzajúcich podkapitolách o vysokej citlivosti *železničnej nákladnej dopravy* na krízy v dôsledku je „globálneho“ charakteru.

Vyššie popísané zistenia o rastúcom vývoji *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy* v SR a takmer stagnujúcom vývoji prepravných výkonov v *železničnej medzinárodnej doprave* prispievajú k vysvetleniu vyššie popísanej straty silnej konkurenčnej pozície *železničnej dopravy* v segmente medzinárodných prepráv. Kým celý segment medzinárodných prepráv s výnimkou krízových „skokov“ počas sledovaného obdobia vzrástol v globále o takmer 48 % (resp. o 63 % v roku 2016), objemy prepráv v *železničnej medzinárodnej nákladnej doprave* vzrástli iba o niečo málo cez 7 %. To sa prejavilo na vývoji *cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy* a jej podiele na segmente medzinárodných prepráv (viď vyššie graf č. 17). Graficky túto skutočnosť znázorňuje nasledujúci graf č. 19.



Graf 19: Vývoj cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Vývoj *cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy* počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) zachytený v grafe ukazuje, že táto počas väčšiny obdobia (2004 – 2016) postupne rástla (z 15 327 tis. ton v roku 2004 na 50 432 tis. ton prepraveného tovaru v roku 2016). V percentuálnom vyjadrení to predstavuje nárast *cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy* o **229 %**! V nasledujúcich rokoch 2017 a 2018 objem prepravených tovarov mierne poklesol o niečo vyše 4 % v porovnaní s rokom 2016 (na 48 317 tis. ton v roku 2018). Na konci hodnotiaceho obdobia v „krízových“ rokoch 2019 – 2021 objemy prepráv v *cestnej medzinárodnej nákladnej doprave* kopírovali vývoj celého segmentu a opätovne klesali. V percentuálnom vyjadrení to bolo vyše 17 % v porovnaní s rokom 2018 (na 39 967 tis. ton v roku 2021). „Krizový“ rok 2009 zasiahol *cestnú medzinárodnú dopravu* na rozdiel od *železničnej* iba mierne, keď prepravné objemy klesli v porovnaní s rokom 2008 iba o cca 3,5 % (oproti 22 % v *železničnej doprave*). Vplyv krízy na *cestnú medzinárodnú dopravu* sa vo väčšom rozsahu prejavil v rokoch 2019 – 2021. Objemy prepráv v *cestnej medzinárodnej doprave* na rozdiel od *železničnej dopravy* klesali počas celého obdobia CORONA krízy. Tempo poklesu pritom bolo u oboch dopravných módov takmer identické (8 % a 16 % resp. 7 % a 16 %).

Nakoľko z doterajších výsledkov analýzy vyplynulo poznanie, že z pohľadu *železničnej nákladnej dopravy* a jej konkurenčnej pozície na trhu je rozhodujúci **segment medzinárodnej nákladnej dopravy** ďalšie kroky v analýze dopravného trhu budú cielené iba na tento segment.

5.2. OSOBNÁ DOPRAVA

Prehľad o prepravných výkonoch *osobnej dopravy* v SR (v tis. osôb) počas obdobia rokov 2006 - 2021, v členení na *vnútroštátnu* a *medzinárodnú* prepravu osôb poskytuje nasledujúca tabuľka č. 19. Tak ako je konštatované v podkapitole 1.1.1.2, za účelom reálnejšieho posúdenia konkurenčného postavenia *železničnej dopravy* na trhu bol na základe doterajších výsledkov *teritoriálnej analýzy* podrobený „modifikovaný“ trh *osobnej dopravy*. V modifikovanom modeli boli navzájom porovnané iba segmenty *cestnej verejnej osobnej dopravy* a *železničnej osobnej dopravy*. Vzhľadom na dostupnosť štatistických údajov bolo adekvátne modifikované tiež hodnotiace obdobie na roky 2006 -2021.

Tabuľka 19: Výkony verejnej osobnej dopravy v SR z hľadiska teritoriálneho členenia za obdobie rokov 2006 – 2021 (v tis. osôb)

Preprava osôb v SR	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
spolu (železničná + cestná verejná doprava)	tis. os.	541 300	519 791	494 795	444 326	433 631
v tom						

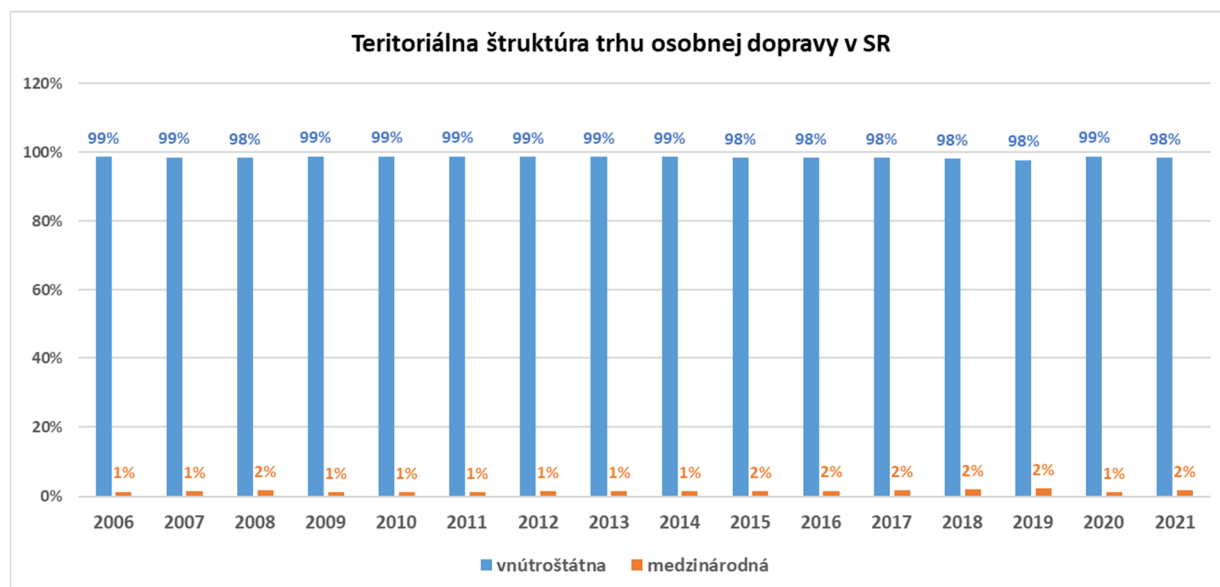
vnútroštátna	tis. os.	534 145	512 059	486 463	438 983	428 459
z toho						
železničná doprava	tis. os.	45 566	43 990	45 591	43 761	43 725
cestná verejná doprava	tis. os.	398 987	379 985	360 340	320 705	310 403
cestná a železničná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	89 592	88 084	80 532	74 517	74 331
medzinárodná	Tis. os.	7 155	7 732	8 332	5 343	5 172
z toho						
železničná doprava	tis. os.	2 872	3 080	3 153	2 906	2 858
cestná verejná doprava	tis. os.	4 283	4 652	5 179	2 437	2 314

Preprava osôb v SR	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu (železničná + cestná verejná doprava)	tis. os.	417 983	403 119	384 570	379 755	382 353
v tom						
vnútroštátna	tis. os.	412 946	397 631	379 331	374 553	376 439
z toho						
železničná doprava	tis. os.	44 591	41 455	42 608	45 706	56 991
cestná verejná doprava	tis. os.	297 482	286 983	268 340	260 626	249 836
cestná a železničná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	70 873	69 193	68 383	68 221	69 612
medzinárodná	tis. os.	5 037	5 488	5 239	5 202	5 914
z toho						
železničná doprava	tis. os.	2 940	3 243	3 456	3 566	3 575
cestná verejná doprava	tis. os.	2 097	2 245	1 783	1 636	2 339

Preprava osôb v SR	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu (železničná + cestná verejná doprava)	tis. os.	404 688	398 285	397 334	397 608	258 215	245 261
v tom							
vnútroštátna	tis. os.	398 129	391 739	389 752	388 589	255 038	241 225
z toho							
železničná doprava	tis. os.	65 807	71 474	73 380	76 488	47 980	43 571
cestná verejná doprava	tis. os.	256 357	243 081	239 524	234 799	154 753	148 564
cestná a železničná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	75 965	77 184	76 848	77 302	52 305	49 090
medzinárodná	tis. os.	6 559	6 546	7 582	9 019	3 177	4 036
z toho							
železničná doprava	tis. os.	3 722	3 896	4 373	4 932	1 597	2 774
cestná verejná doprava	tis. os.	2 837	2 650	3 209	4 087	1 580	1 262

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke je zrejmé, že dominantné postavenie na trhu osobnej dopravy v SR má z teritoriálneho hľadiska vnútroštátna osobná doprava. O percentuálnom zastúpení jednotlivých segmentov (vnútroštátna verzus medzinárodná) na trhu osobnej dopravy v SR počas hodnotiaceho obdobia (2006 – 2021) vypovedá nasledujúci graf č. 20.

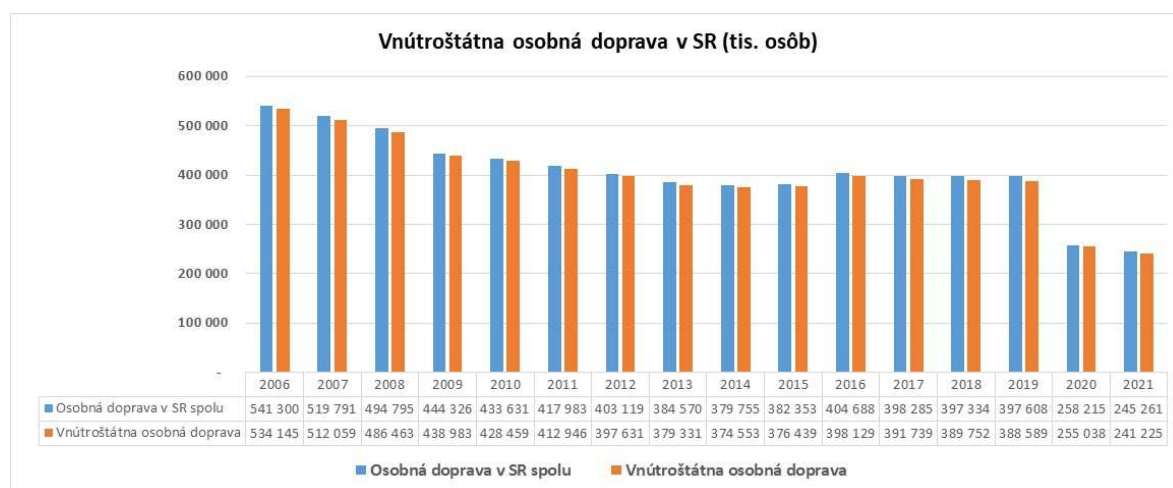


Graf 20: Relatívny podiel „teritoriálnych“ segmentov na trhu osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 -2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Údaje, prezentované v grafe, potvrdzujú predchádzajúce konštatovanie o dominantnom postavení segmentu vnútroštátnej dopravy na trhu osobnej dopravy v SR. Ako je možné vidieť z grafu, počas celého hodnotiaceho obdobia iba niečo vyššie jedného percenta na trhu osobnej dopravy v SR obsluhoval segment medzinárodnej osobnej dopravy. Zvyšných, takmer 99 % cestujúcich (v tis. osôb) prepravených v rámci trhu osobnej dopravy, bolo prepravených na území SR resp. segmentom vnútroštátnej dopravy.

O vývoji segmentu vnútroštátnej osobnej dopravy s ohľadom na počty prepravených cestujúcich (v tis. osôb) počas hodnotiaceho obdobia (2006 -2021) vypovedá tabuľka č. 19, vyššie. Graficky túto skutočnosť znázorňuje nasledujúci graf č. 21.



Graf 21: Vývoj vnútroštátnej osobnej dopravy v SR počas rokov 2006 – 2021 (v tis. osôb)

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Na základe vývoja prezentovaného v grafe je možné konštatovať, že v prvej polovici hodnotiaceho obdobia (2006 – 2014) objemy cestujúcich (v tis. osôb) prepravených segmentom vnútroštátnej dopravy medziročne kontinuálne klesali (z 534 145 tis. prepravených osôb v roku 2006 na 374 553 tis.

osôb prepravených v roku 2014). V percentuálnom vyjadrení segment zaznamenal pokles o takmer 30 %. Po miernom náraste v rokoch 2015 a 2016 (na 398 129 tis. osôb resp. o 6 % v roku 2016 oproti roku 2014) v ďalšom období segment opäť medziročne kontinuálne klesal. Do roku 2019 to bol iba minimálny pokles o 2 % oproti roku 2016 (na 388 589 tis. prepravených osôb). V „krízových“ rokoch 2020 a 2021 už bol prepád segmentu značný. V roku 2020 poklesli objemy prepravených cestujúcich o 34 % v porovnaní s rokom 2019 (na 255 038 tis. prepravených osôb). V roku 2021 prepád segmentu pokračoval o ďalších 5 % v porovnaní s rokom 2020 (na 241 225 tis. prepravených osôb). V globále, za celé sledované obdobie, sa *segment vnútroštátnej osobnej dopravy* v SR prepadol o 55 %. Odhliadnuc od „krízových“ rokov (2020 a 2021) bol prepád segmentu miernejší na úrovni 27 % v roku 2019 oproti začiatku hodnotiaceho obdobia (roku 2006).

Vzhľadom na percentuálny podiel *segmentu vnútroštátnej osobnej dopravy* na celom trhu (99 %), vývoj segmentu tesne kopíroval vývoj samotného trhu.

O podiele jednotlivých módov dopravy (železničná verus cestná) na *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* v SR z hľadiska počtu prepravených cestujúcich (v tis. osôb) počas sledovaného obdobia (2006-2021) vypovedá nasledujúca tabuľka č. 20.

Tabuľka 20: Podiel železničnej a cestnej dopravy na *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* SR v období rokov 2006 – 2021.

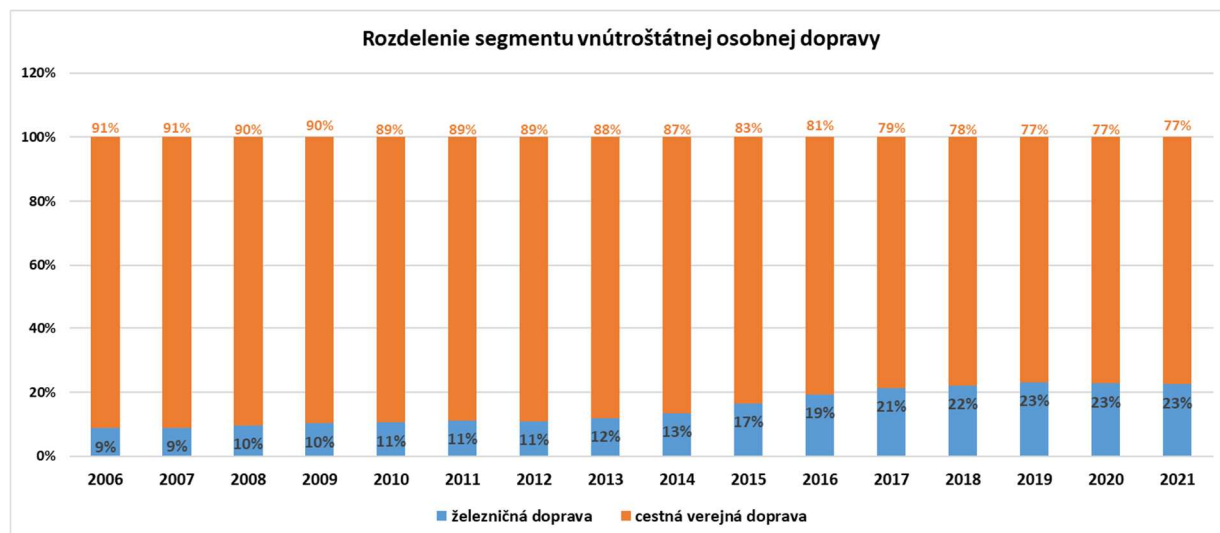
Preprava osôb v SR	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
Vnútroštátna spolu	tis. os.	534 145	512 059	486 463	438 983	428 459
v tom						
železničná doprava	tis. os.	46 968	45 463	47 151	45 293	45 304
cestná verejná doprava	tis. os.	487 177	466 596	439 312	393 690	383 155
z toho						
železničná doprava	%	9 %	9 %	10 %	10 %	11 %
cestná verejná doprava	%	91 %	91 %	90 %	90 %	89 %

Preprava osôb v SR	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
Vnútroštátna spolu	tis. os.	412 946	397 631	379 331	374 553	376 439
v tom						
železničná doprava	tis. os.	46 219	43 083	45 490	50 191	62 166
cestná verejná doprava	tis. os.	366 727	354 548	333 841	324 362	314 273
z toho						
železničná doprava	%	11 %	11 %	12 %	13 %	17 %
cestná verejná doprava	%	89 %	89 %	88 %	87 %	83 %

Preprava osôb v SR	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Vnútroštátna spolu	tis. os.	398 129	391 739	389 752	388 589	255 038	241 225
v tom							
železničná doprava	tis. os.	77 047	83 374	85 880	89 886	58 083	54 283
cestná verejná doprava	tis. os.	321 082	308 365	303 872	298 703	196 955	186 942
z toho							
železničná doprava	%	19 %	21 %	22 %	23 %	23 %	23 %
cestná verejná doprava	%	81 %	79 %	78 %	77 %	77 %	77 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

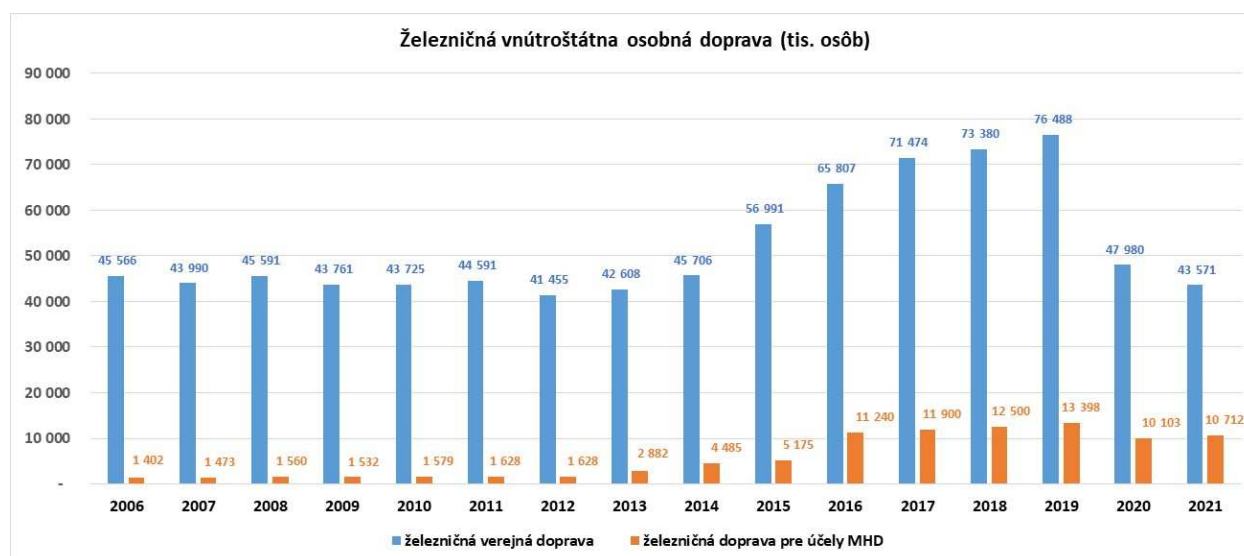
Percentuálny podiel jednotlivých módov dopravy (železničná verus cestná) na *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) je graficky zachytený v nasledujúcom grafe č. 22.



Graf 22: Podiel železničnej a cestnej dopravy na *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* v SR za obdobie rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke č. 20 a grafe č. 22 vyplýva, že dominantné postavenie v *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* v SR má *cestná verejná doprava*. Podiel *železničnej dopravy* na segmente bol na začiatku obdobia (rok 2006) veľmi nízky, na úrovni 9 %. Následne však počas hodnotiaceho obdobia kontinuálne rástol až na úroveň 23 % v roku 2021, pričom túto úroveň si udržiaval už zhruba od roku 2018. O štruktúre *železničnej vnútroštátnej osobnej dopravy* na základe počtu prepravených osôb a jej vývoji počas sledovaného obdobia vypovedá nasledujúci graf č. 23.



Graf 23: Štruktúra a vývoj železničnej vnútroštátnej osobnej dopravy v období rokov 2006 – 2021 (v tis. osôb)

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v grafe vyplýva, že *železničná vnútroštátna osobná doprava* realizovala svoje prepravné výkony na dvoch parciálnych segmentoch – *železničnej verejnej doprave* a *doprave pre účely MHD*. Z pohľadu *železničnej verejnej dopravy* boli podľa výstupov prezentovaných v grafe počas sledovaného obdobia rozhodujúce dva časové míľniky, rok 2015 a rok 2020. Od začiatku obdobia (rok 2006) až do roku 2014 zaznamenali počty prepravených osôb v *železničnej verejnej osobnej doprave* v zásade kolísavý vývoj, keď absolútne hodnoty viac-menej mierne oscilovali okolo hodnoty 44 mil. prepravených osôb. V roku 2015 došlo k prvému skokovému nárastu počtu prepravených osôb o 25 % v porovnaní s rokom 2014 (na 56 991 tis. prepravených osôb). Takýto skokový vývoj *segmentu železničnej verejnej osobnej dopravy* pokračoval až do roku 2019, kedy počty prepravených osôb vzrástli v porovnaní s rokom 2014 o 67 % (na hodnotu 76 488 tis. prepravených osôb). V ďalšom zlomovom roku 2020 došlo naopak k skokovému poklesu v počte prepravených osôb o 37 % v porovnaní s rokom 2019 (na 47 980 tis. prepravených osôb). Pokles prepravných výkonov *segmentu* pokračoval aj v roku 2021 o ďalších 9 % v porovnaní s rokom 2020 (na 43 571 tis. prepravených osôb). Celkovo tak prepravné výkony *segmentu* poklesli o 43 % v porovnaní s rokom 2019, kedy dosiahli maximálnu úroveň za sledované obdobie, pričom sa vrátili zhruba na úroveň pred rokom 2015. V globále, za celé sledované obdobie, prepravné výkony *segmentu železničnej verejnej osobnej dopravy* mierne klesli o 4 % v porovnaní so začiatkom sledovaného obdobia. Berúc do úvahy „krízový“ charakter rokov 2020 a 2021, prepravné výkony *segmentu* počas modifikovaného obdobia (2006 – 2019) významne vzrástli a to až o 68 % v porovnaní s rokom 2006.

Z pohľadu *železničnej dopravy realizovanej pre účely MHD* bol ako prvý rozhodujúci rok 2013. Od začiatku sledovaného obdobia (rok 2006) až do roku 2012 počty osôb prepravených železničnou dopravou na tomto segmente vzrástli o 16 % (z 1 402 tis. prepravených osôb v roku 2006 na 1 628 tis. osôb v roku 2012). V roku 2013 došlo k prvému významnému skokovému nárastu prepravných výkonov, medziročne o 77 % v porovnaní s rokom 2012 (na 2 882 tis. prepravených osôb). Následne v rokoch 2014 a 2015 skokový vývoj *segmentu* pokračoval, pričom prepravné výkony v roku 2015 vzrástli oproti roku 2013 až o 80 % (na 5 175 tis. osôb). Rok 2016 predstavoval pre *segment* ďalší míľnik, keď jeho prepravné výkony vzrástli o 117 %! v porovnaní s rokom 2015 (na 11 240 tis. prepravených osôb). Nárast *segmentu* pokračoval aj v období rokov 2017 – 2019. V roku 2019 zaznamenal *segment* svoje prepravné maximum (13 398 tis. prepravených osôb), pričom jeho objem vzrástol v porovnaní s rokom 2016 o 19 %. Rok 2020 predstavoval, podobne ako v prípade *segmentu železničnej verejnej osobnej dopravy* ďalší míľnik, keď prepravné výkony *segmentu železničnej osobnej dopravy realizovanej pre účely MHD* zaznamenali skokový pokles o 25 % v porovnaní s rokom 2019. Na rozdiel od *segmentu železničnej verejnej osobnej dopravy* *segment železničnej osobnej dopravy pre účely MHD* pokračoval v roku 2021 medziročným nárastom o 6 % v porovnaní s rokom 2020. V globále *segment železničnej osobnej dopravy pre účely MHD* počas sledovaného obdobia vzrástol takmer 7 násobne resp. o **664 %!** v roku 2021 oproti začiatku obdobia (roku 2006). Odhliadnuc od „krízových“ rokov 2020 a 2021, počas modifikovaného hodnotiaceho obdobia (2006 – 2019) *segment* navýšil objem svojich prepráv takmer 9 násobne, resp. o **856 %!**

Napriek tomu, že oba *segmenty železničnej osobnej dopravy* zaznamenali v „krízových“ rokoch významný pokles, jej podiel na *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* zostal zachovaný na úrovni 23 %, rovnako ako tomu bolo v predkrízovom roku 2019. Uvedenú skutočnosť je možné pripísať adekvátnemu poklesu v prepravných objemoch *cestnej verejnej dopravy* (viď tabuľka č. 20), nie strate konkurenčnej schopnosti železničnej osobnej dopravy. Výsledky analýzy tak ukazujú rastový potenciál *železničnej osobnej dopravy* v rámci *segmentu vnútroštátnej osobnej dopravy*, na úrovni cca 1 % za rok.

O situácii v segmente *vnútroštátnej osobnej dopravy* SR ako takom, vzhľadom na jeho čiastkové subsegmenty (*verejná osobná doprava* verzus *doprava realizovaná pre účely MHD*) počas rokov 2006 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 21. V tabuľke je spracovaný podiel jednotlivých subsegmentov na celku s ohľadom na ich objem, vyjadrený v tis. prepravených osôb.

Tabuľka 21: Podiel verejnej osobnej dopravy a verejnej osobnej dopravy pre účely MHD na segmente vnútroštátnej osobnej dopravy v SR v období rokov 2006 – 2021

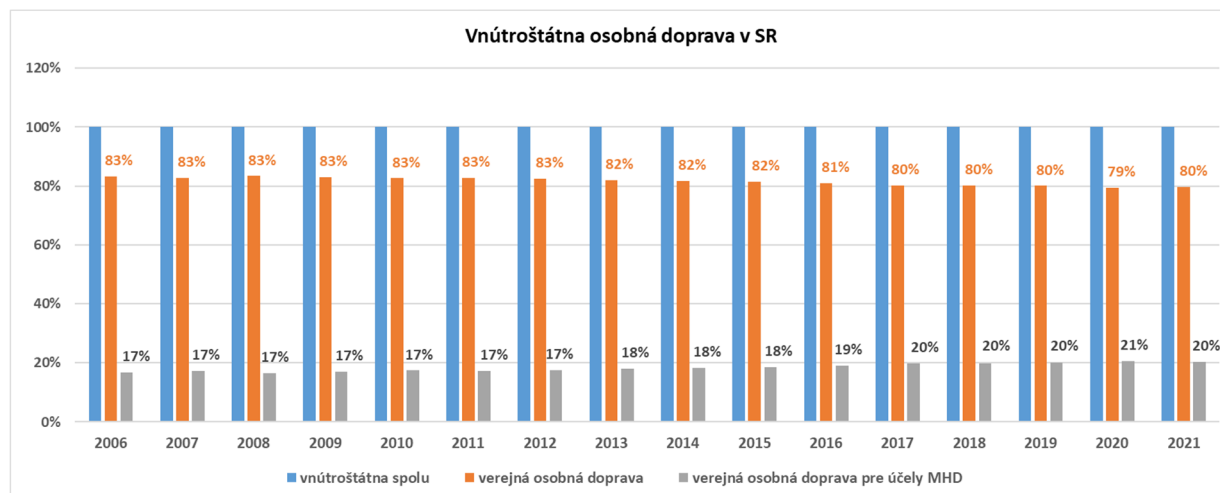
Preprava osôb v SR	m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
Vnútroštatná spolu	tis. os.	534 145	512 059	486 463	438 983	428 459
<i>v tom</i>						
verejná osobná doprava	tis. os.	444 553	423 975	405 931	364 466	354 128
z toho						
železničná doprava	tis. os.	45 566	43 990	45 591	43 761	43 725
cestná doprava	tis. os.	398 987	379 985	360 340	320 705	310 403
verejná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	89 592	88 084	80 532	74 517	74 331
z toho						
železničná doprava	tis. os.	1 402	1 473	1 560	1 532	1 579
cestná doprava	tis. os.	88 190	86 611	78 972	72 985	72 752

Preprava osôb v SR	m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
Vnútroštatná spolu	tis. os.	412 946	397 631	379 331	374 553	376 439
<i>v tom</i>						
verejná osobná doprava	tis. os.	342 073	328 438	310 948	306 332	306 827
z toho						
železničná doprava	tis. os.	44 591	41 455	42 608	45 706	56 991
cestná doprava	tis. os.	297 482	286 983	268 340	260 626	249 836
verejná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	70 873	69 193	68 383	68 221	69 612
z toho						
železničná doprava	tis. os.	1 628	1 628	2 882	4 485	5 175
cestná doprava	tis. os.	69 245	67 565	65 501	63 736	64 437

Preprava osôb v SR	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Vnútroštatná spolu	tis. os.	398 129	391 739	389 752	388 589	255 038	241 225
<i>v tom</i>							
verejná osobná doprava	tis. os.	322 164	314 555	312 904	311 287	202 733	192 135
z toho							
železničná doprava	tis. os.	65 807	71 474	73 380	76 488	47 980	43 571
cestná doprava	tis. os.	256 357	243 081	239 524	234 799	154 753	148 564
verejná osobná doprava pre účely MHD	tis. os.	75 965	77 184	76 848	77 302	52 305	49 090
z toho							
železničná doprava	tis. os.	11 240	11 900	12 500	13 398	10 103	10 712
cestná doprava	tis. os.	64 725	65 284	64 348	63 904	42 202	38 378

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Situáciu v segmente *vnútroštátnej osobnej dopravy* v SR s ohľadom na subsegmenty *verejnej osobnej dopravy* a *osobnej dopravy vykonávanej pre účely MHD* počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) graficky znázorňuje nasledujúci graf č. 24.

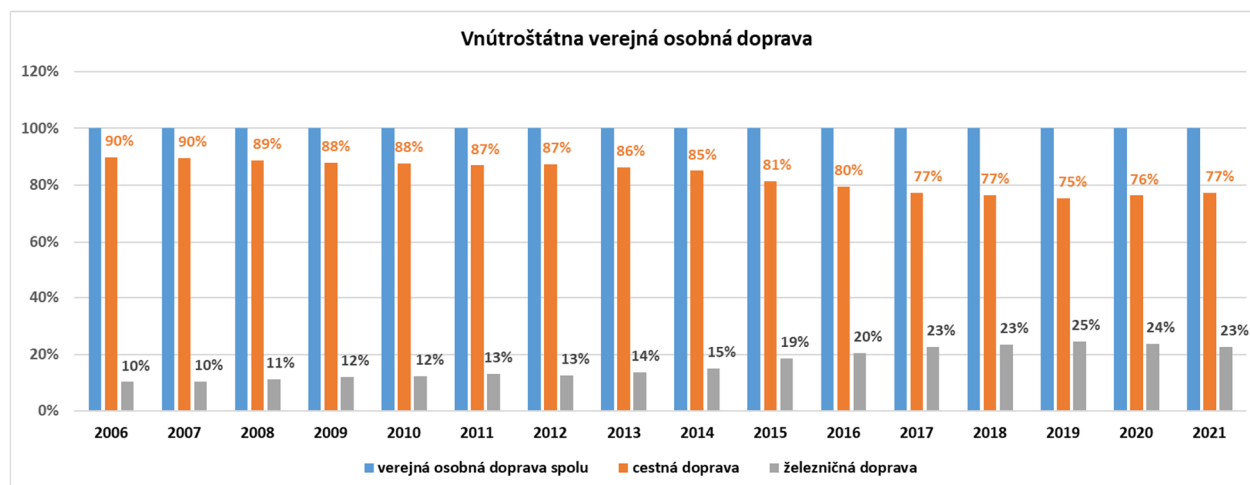


Graf 24: Podiel subsegmentov verejnej osobnej dopravy na segmente vnútroštátnej osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v grafe vyplýva, že rozhodujúce (dominantné) postavenie v rámci *segmentu vnútroštátnej osobnej dopravy* v SR má *subsegment verejnej osobnej dopravy*. Jeho podiel na celku sa v priebehu hodnotiaceho obdobia pohyboval v rozhraní od 83 % po 79 %. Z hľadiska jeho vývoja v čase je pritom možné badať viackrát dve „skokové“ zmeny. Prvá v roku 2013, kedy došlo k poklesu podielu subsegmentu na celom *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* o 1 p.b. na úroveň 82 %. Ako už bolo spomenuté v predchádzajúcej podkapitole, v roku 2013 bol v Bratislavskom samosprávnom kraji spustený systém integrovanej osobnej dopravy čo pravdepodobne viedlo k nárastu podielu subsegmentu *verejnej osobnej dopravy realizovanej pre účely MHD*. Druhá zmena v podiele subsegmentu *verejnej osobnej dopravy* na *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy* nastala v roku 2017, kedy došlo k jeho ďalšiemu poklesu na 80 %. Tento stav pretrval v podstate až do konca hodnotiaceho obdobia (rok 2021) s výnimkou roku 2020. V roku 2020 bol podiel *subsegmentu verejnej osobnej dopravy* na úrovni 79 %. Ten je však možné považovať za „krízový“ nakoľko bol poznačený pandémiou CORONA vírusu. Zároveň sa jedná o obdobie, kedy sa do systému integrovanej osobnej dopravy zapojili aj dva samosprávne kraje na východe republiky (KSK a PSK) a taktiež Žilinský samosprávny kraj.

Z pohľadu *železničnej dopravy*, o jej podiele na jednotlivých subsegmentoch *vnútroštátnej osobnej dopravy* z hľadiska absolútneho počtu prepravených osôb vypovedá tabuľka č. 21, vyššie. O percentuálnom podiele *železničnej dopravy* na subsegmente *vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy* vypovedá nasledujúci graf č. 25.

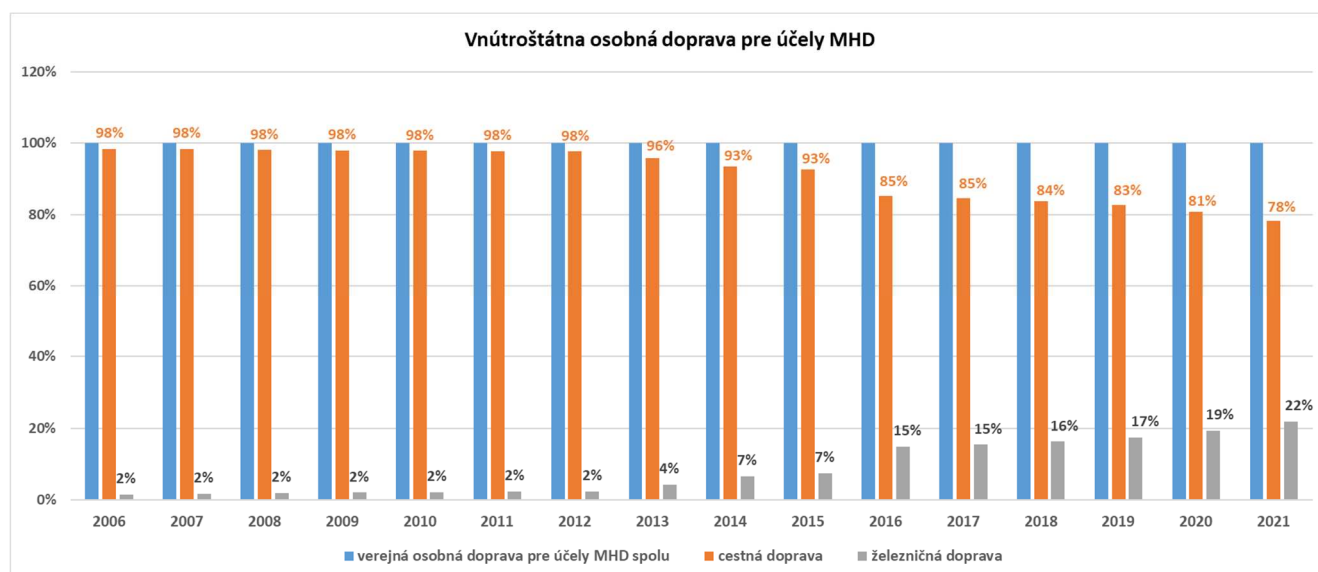


Graf 25: Podiel železničnej dopravy na subsegmente vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy v období rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Vychádzajúc z údajov prezentovaných v grafe je možné konštatovať, že podiel *železničnej dopravy* na *subsegmente vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy* v zásade kopíruje jej podiel na celkovom modifikovanom *trhu osobnej dopravy* (tak ako je to prezentované v podkapitole 1.1.1.2.) aj podiel na *segmente vnútroštátnej osobnej dopravy SR* (tak ako to znázorňuje graf č. 22, vyššie). Podiel *železničnej dopravy* na *subsegmente vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy* počas hodnotiaceho obdobia postupne rástol z hodnoty 10 % v roku 2006 až na hodnotu 25 % v roku 2019. Medziročné tempo rastu podielu *železničnej dopravy* na subsegmente tak predstavuje v priemere 1 % za rok. Výnimkou sú opäť „krízové“ roky 2020 a 2021 kedy podiel *železničnej dopravy* na subsegmente kontinuálne medziročne klesal tempom 1 p.b. za rok, na úroveň 23 % v roku 2021.

O percentuálnom podiele *železničnej dopravy* na *subsegmente vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy realizovanej pre účely MHD* počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) vypovedá nasledujúci graf č. 26.

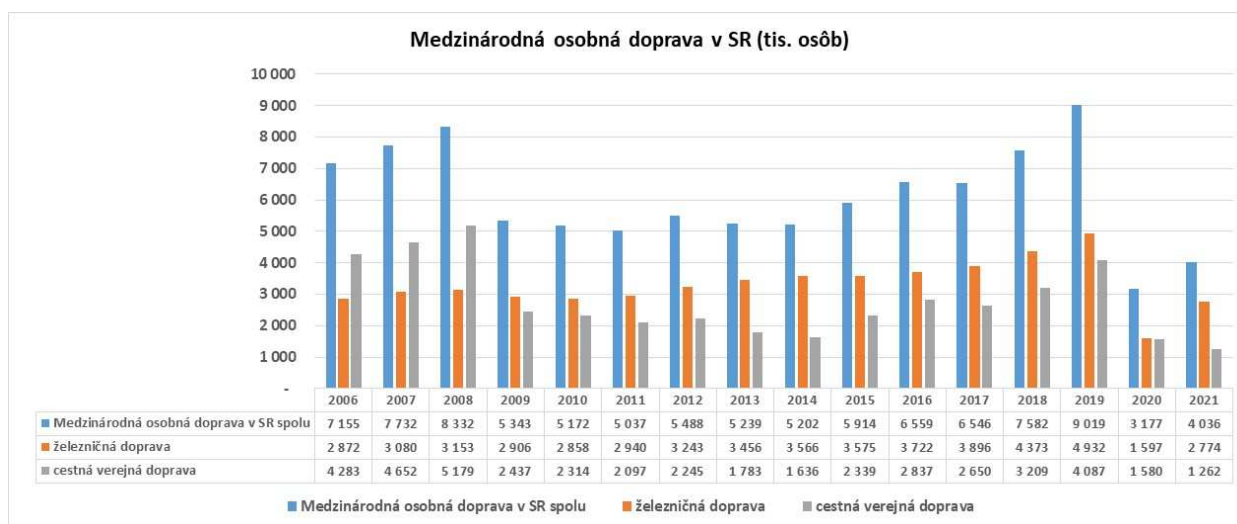


Graf 26: Podiel železničnej dopravy na subsegmente vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy realizovanej pre účely MHD v období rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z vývoja prezentovaného v grafe jednoznačne vyplýva, že rozhodujúcim obdobím z pohľadu *železničnej osobnej dopravy realizovanej pre účely MHD* je v rámci hodnotiaceho obdobia rok 2013. Až do roku 2013 bol podiel železničnej dopravy na subsegmente vnútroštátnej osobnej dopravy vykonávanej pre účely MHD stabilný na úrovni 2 %. Od roku 2013 začal podiel železničnej dopravy na *subsegmente vnútroštátnej osobnej dopravy vykonávanej pre účely MHD* medziročne kontinuálne rásť a to až na hodnotu 22 % na konci hodnotiaceho obdobia (rok 2021). Tempo medziročného rastu pritom predstavovalo v priemere 2,16 %. Ako bolo konštatované v predchádzajúcich podkapitolách, rok 2013 bol prvým rokom, kedy došlo na dopravnom trhu SR k integrácii MHD a ostatných druhov verejnej osobnej dopravy v Bratislavskom samosprávnom kraji. Následne (rok 2019) sa k integrácii osobnej dopravy pridávali ostatné samosprávy (KSK, PSK a ŽSK). Údaje, prezentované v grafe č. 26 tak explicitne potvrdzujú zistenia popísané v predchádzajúcich podkapitolách.

O vývoji segmentu *medzinárodnej osobnej dopravy* s ohľadom na počty prepravených cestujúcich (v tis. osôb) počas hodnotiaceho obdobia (2006 -2021) vypovedá tabuľka č. 19, vyššie. Graficky túto skutočnosť zachytáva nasledujúci graf č. 27.



Graf 27: Vývoj medzinárodnej osobnej dopravy v SR (tis. osôb) v období rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

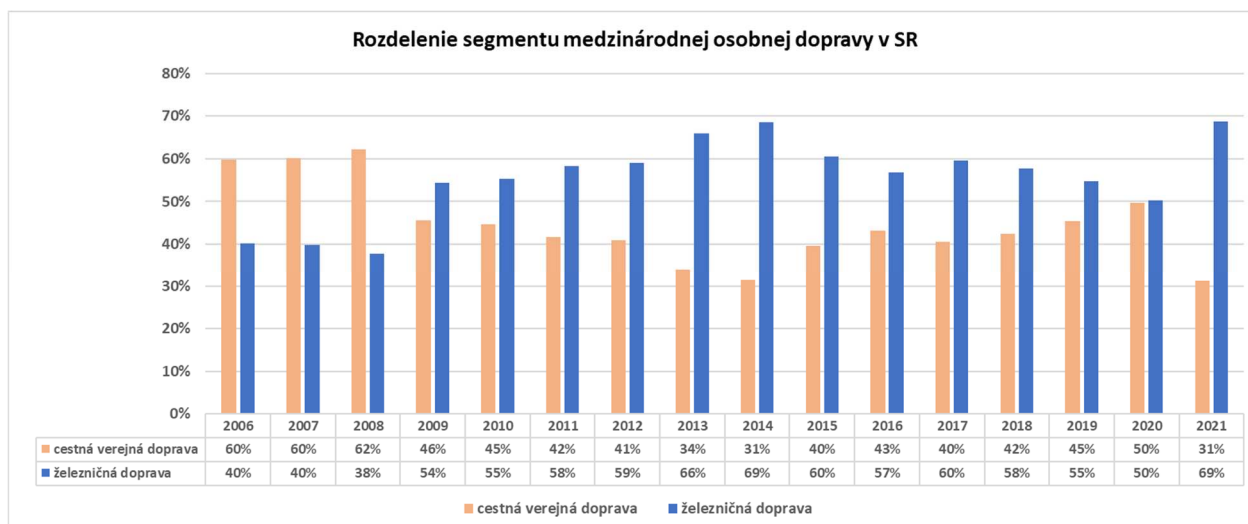
Vývoj segmentu, prezentovaný v grafe, potvrdzuje zistenia o jeho citlivosti na krízy, uvedené v predchádzajúcich podkapitolách. Ako je vidieť z grafu, *medzinárodná osobná doprava* v SR počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) reagovala na krízové stavy zakaždým (rok 2009 a 2010 resp. 2020 a 2021) významným poklesom v počte prepravených osôb. Kým v prvých troch rokoch hodnotiaceho obdobia (2006 – 2008) počty prepravených osôb v *medzinárodnej osobnej doprave* medziročne kontinuálne rástli (celkovo o 16 % oproti roku 2006 na 8 332 tis. prepravených osôb v roku 2008), v „krízových“ rokoch (2009 a 2010) počty prepravených osôb prudko poklesli (v sumáre až o 38 % v porovnaní s rokom 2008, na 5 172 tis. prepravených osôb v roku 2010). Pokles *medzinárodnej osobnej dopravy* v SR pokračoval, aj keď iba mierne, aj v roku 2011 (-3 % oproti roku 2010 na 5 037 tis. osôb). Do roku 2014 medzinárodná preprava osôb v zásade stagnovala okolo úrovne 5,3 mil. prepravených osôb. Následne od roku 2015 počty prepravených osôb v *medzinárodnej doprave* opätovne rástli a to až do roku 2019. Celkovo nárast segmentu v roku 2019 predstavoval až 73 % v porovnaní s rokom 2014 (na 9 019 tis. prepravených osôb). V „krízových“ rokoch 2020 a 2021 došlo opätovne k významnému prepadu prepravných výkonov. V roku 2020 to bol prepád až o 65 % v porovnaní s rokom 2019 (na 3 177 tis. prepravených osôb). V roku 2021 síce prepravné výkony v porovnaní s rokom 2020 vzrástli o 27 % (na 4 036 tis. osôb), v porovnaní s predkrízovým rokom 2019

to bol stále prepád o 55 %. Celkovo za sledované obdobie (2006 – 2021) prepravné výkony v *segmente medzinárodnej osobnej dopravy* v SR poklesli o 44 % (zo 7 155 tis. prepravených osôb v roku 2006 na 4 036 tis. osôb v roku 2021). Odhliadnuc od „krízových“ rokov 2020 a 2021, počas „modifikovaného“ obdobia (2006 – 2019) segment vzrástol o 26 % na 9 019 tis. prepravených osôb v roku 2019. Priemerné tempo rastu za „modifikované“ obdobie tak predstavovalo 3 % za rok.

Medzinárodná cestná osobná doprava, na základe výstupov prezentovaných v grafe, v zásade kopírovala vývoj segmentu ako takého. Počas prvých troch rokov jej prepravné výkony postupne vzrástli, celkovo o 21 % (na 5 179 tis. prepravených osôb v roku 2008). V roku 2010 došlo, obdobne ako v celom segmente k ich poklesu. Na rozdiel od segmentu ako takého to bolo až o 55 % v porovnaní s rokom 2008 (na 2 314 tis. osôb). S výnimkou roku 2012 pokles počtu prepravených osôb pokračoval až do roku 2014. Celkovo o 29 % v porovnaní s rokom 2010 (na 1 636 tis. osôb). Od roku 2015 *medzinárodná cestná osobná doprava* podobne ako celý segment postupne rástla až do roku 2019. V sumáre pritom došlo k jej nárastu až o 150 %! (na 4 087 tis. prepravených osôb v roku 2019). V „krízovom“ roku 2020 *medzinárodná cestná osobná doprava* tak ako celý segment opäť významne klesla o 61 % v porovnaní s rokom 2019 (na 1 580 tis. prepravených osôb). V ďalšom „krízovom“ roku 2021 jej prepravné výkony na rozdiel od celého segmentu ďalej klesali na úroveň 1 262 tis. prepravených osôb, resp. o 20 % v porovnaní s rokom 2020. V globále, za celé sledované obdobie, zaznamenala *medzinárodná cestná osobná doprava* pokles prepravných výkonov až o 71 % v porovnaní so začiatkom obdobia (na 1 262 tis. prepravených osôb v roku 2021 oproti 4 283 tis. prepravených osôb v roku 2006). Odhliadnuc od „krízových“ rokov 2020 a 2021, prepravné výkony *medzinárodnej osobnej dopravy* počas „modifikovaného“ hodnotiaceho obdobia (2006 – 2019) poklesli o 5 %.

Medzinárodná železničná osobná doprava sa na základe údajov prezentovaných v grafe počas sledovaného obdobia vyvíjala rozdielne od *cestnej dopravy*. V prvých troch rokoch rástla miernejším tempom. Keď v porovnaní s rokom 2006 vzrástla o 10 % (na 3 153 tis. prepravených osôb v roku 2008). Rovnako miernejší však bol aj pokles jej prepravných výkonov v „krízových“ rokoch 2009 a 2010. Celkovo iba o 9 % oproti roku 2008 (na 2 858 tis. prepravených osôb v roku 2010). Na rozdiel od *cestnej dopravy* aj celého segmentu, v ďalšom období od roku 2011 až do roku 2019 medziročne kontinuálne rástla priemerným tempom 6 % za rok. Najvýznamnejší medziročný nárast pritom zaznamenala v rokoch 2018 (12 %) a 2019 (13 %). Celkovo, medzi rokmi 2010 až 2019, počet osôb prepravených *medzinárodnou železničnou dopravou* vzrástol o 73 % (na 4 932 tis. osôb v roku 2019 v porovnaní s 2 858 tis. osôb v roku 2010). V „krízovom“ roku 2020 sa prepravné výkony *medzinárodnej železničnej osobnej dopravy* podobne ako u *cestnej dopravy* významne prepádli a to až o 68 % v porovnaní s rokom 2019 (na 1 597 tis. prepravených osôb). V ďalšom „krízovom“ roku 2021, však na rozdiel od *cestnej dopravy*, počet osôb prepravených v *medzinárodnej železničnej doprave* vzrástol a to až o 74 % v porovnaní s rokom 2020 (na 2 774 tis. osôb), tzn. zhruba na úroveň zo začiatku sledovaného obdobia. V porovnaní s rokom 2019 (maximálny prepravný výkon) to bol stále prepád o 44 %. V sumáre, za celé sledované obdobie (2006 – 2021), prepravné výkony *medzinárodnej železničnej osobnej dopravy* mierne klesli o 3 % v porovnaní so začiatkom obdobia (z 2 872 tis. prepravených osôb v roku 2006 na 2 774 tis. osôb v roku 2021). Berúc do úvahy „modifikované“ hodnotiace obdobie (2006 – 2019) prepravné výkony *medzinárodnej železničnej osobnej dopravy* v roku 2019 vzrástli v porovnaní s rokom 2006 o 72 %. Priemerné medziročné tempo rastu pritom predstavovalo 4 % za rok.

O percentuálnom podiele jednotlivých módov (*železničná* verzus. *cestná*) na *segmente medzinárodnej osobnej dopravy* v SR počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) vypovedá nasledujúci graf č. 28. Percentuálny podiel jednotlivých módov je stanovený na základe počtu prepravených cestujúcich (tis. osôb) v priebehu sledovaného obdobia.



Graf 28: Podiel železničnej a cestnej dopravy na segmente medzinárodnej osobnej dopravy v SR za obdobie rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Nakoľko analýza porovnáva „modifikovaný“ trh osobnej dopravy, tzn. iba *železničnú* a *cestnú osobnú dopravu* navzájom, percentuálne rozdelenie *segmentu medzinárodnej osobnej dopravy* v zásade kopíruje situáciu v segmente s ohľadom na počty prepravených osôb popísanú vyššie. Dominantné postavenie v rámci segmentu mala počas prvých troch rokov (2006 – 2008) *medzinárodná cestná doprava* v pomere cca 60/40 v prospech *cestnej dopravy*. Vďaka rozdielnej miere poklesu prepravných výkonov v „krízovom“ roku 2009 (viď vyššie) nastal v segmente obrat čo sa týka percentuálneho podielu jednotlivých módov. Vyšší podiel v rámci segmentu (54/46) už mala v uvedenom roku *železničná doprava*. Tento trend pokračoval až do roku 2014 kedy *železničná doprava* dosiahla maximálny podiel na segmente (69 %) v rámci sledovaného obdobia. Od roku 2015 sa podiel jednotlivých módov na segmente začal postupne vyrovnávať až do roku 2020 kedy si *železničná* a *cestná* doprava rozdelili segment rovnakým dielom, v pomere 50/50. Na konci sledovaného obdobia, v druhom „krízovom“ roku (2021), však došlo k rozdielnemu vývoju v počte prepravených osôb (viď komentár vyššie) čo sa analogicky prejavilo aj v percentuálnom rozdelení segmentu. Dominantné postavenie v rámci segmentu (69 %), obdobné tomu z roku 2014, mala opäť *železničná medzinárodná doprava*. **V globále**, za celé sledované obdobie, predstavoval **podiel jednotlivých módov** na prepravných výkonoch *segmentu medzinárodnej osobnej dopravy* v SR (v tis. osôb) v priemere úroveň **55/45 v prospech železničnej dopravy**.

O situácii v *osobnej doprave* SR z hľadiska *priemerných prepravných vzdialeností* počas obdobia rokov 2006 – 2021 pojednáva nasledujúca časť podkapitoly. Údaje o *priemernej prepravnej vzdialenosti* v osobnej doprave sú vo výkazoch ŠÚ SR sledované iba za *verejnú osobnú dopravu*. Pokiaľ ide o *teritoriálne členenie* osobnej dopravy v SR, údaje o *priemernej prepravnej vzdialenosti* podľa teritoriálneho členenia sú vo výkazoch ŠÚ SR k dispozícii iba za *železničnú verejnú osobnú dopravu*. Vzhľadom na skutočnosť, že údaje o *priemernej prepravnej vzdialenosti* sú v digitálnej forme k dispozícii až od roku 2006, sledované obdobie bolo náležite modifikované. V tabuľke č. 22 nižšie, sú prezentované priemerné prepravné vzdialenosti jednotlivých módov *verejnej osobnej dopravy* počas obdobia rokov 2006 – 2021, vyjadrené v km. V prípade železničnej dopravy sú priemerné prepravné vzdialenosti zároveň členené z teritoriálneho hľadiska (vnútroštátna resp. zahraničná doprava).

Tabuľka 22: Priemerné prepravné vzdialenosti vo verejnej osobnej doprave SR za obdobie rokov 2006 – 2021

Verejná osobná doprava v SR		m.j.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Priemerná prepravná vzdialenosť	Železničná doprava	km	45,6	46,0	47,1	48,5	49,6	51,1	55,0	53,9
	v tom									
	vnútroštátna	km	44,8	44,8	45,9	47,5	48,5	49,8	54,1	52,9
	zahraničná	km	58,8	63,3	64,1	63,7	65,8	71,1	66,6	66,6
	Cestná verejná doprava	km	19,0	19,7	17,6	14,0	14,2	15,4	15,8	16,2
	MHD	km	3,5	3,6	3,4	2,9	2,9	2,8	2,9	3,1

Verejná osobná doprava v SR		m.j.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Priemerná prepravná vzdialenosť	Železničná doprava	km	52,4	56,3	51,7	51,4	50,4	50,3	44,0	44,3
	v tom									
	vnútroštátna	km	51,4	56,3	51,4	51,1	50,2	50,3	43,7	42,4
	zahraničná	km	65,6	56,8	57,0	57,1	53,4	50,3	53,2	73,5
	Cestná verejná doprava	km	17,1	17,9	19,3	20,6	22,2	22,5	20,3	17,9
	MHD	km	2,9	2,9	3,2	3,5	3,5	3,5	3,5	3,6

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov v tabuľke vyplýva, že pre najdlhšie *priemerné prepravné vzdialenosti* využívajú cestujúci v SR *železničnú dopravu*. Tie sú v priemere viac ako dvojnásobne dlhšie v porovnaní s *cestnou dopravou* a viac ako 15 násobne dlhšie ako prepravné vzdialenosti v MHD. Kým v *železničnej doprave* predstavovala *priemerná prepravná vzdialenosť* v priemere za celé sledované obdobie hodnotu 49,9 km, v *cestnej doprave* to bolo iba 18,1 km. V MHD boli počas sledovaného obdobia cestujúci prepravovaní v priemere na vzdialenosť 3,2 km.

Priemerné prepravné vzdialenosti v osobnej doprave SR sú z teritoriálneho hľadiska sledované Štatistickým úradom SR iba za *železničnú osobnú dopravu*. Z údajov prezentovaných v tabuľke pritom vyplýva, že vo *vnútroštátnej železničnej doprave* boli cestujúci počas sledovaného obdobia prepravovaní v priemere na vzdialenosť 49,1 km. V *medzinárodnej železničnej doprave* predstavovala *priemerná prepravná vzdialenosť* cestujúcich v priemere za sledované obdobie 61,7 km.

V *cestnej verejnej osobnej doprave* sleduje Štatistický úrad SR počty prepravených osôb (v tis.) z hľadiska ich prepravy na *krátke vzdialenosti* (do 100 km) a *dlhé vzdialenosti* (nad 100 km), tak ako je to zadefinované na začiatku podkapitoly. Pritom sú brané do úvahy iba prepravné výkony za podniky s počtom zamestnancov 20 a viac. O počte osôb prepravených týmito podnikmi v *cestnej verejnej doprave* na *krátke* resp. *dlhé vzdialenosti* počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) vypovedá nasledujúca tabuľka č. 23. Vzhľadom na dostupnosť údajov v digitálnej forme bolo sledované obdobie modifikované na roky 2006 -2021.

Tabuľka 23: Počty prepravených osôb v cestnej verejnej doprave (podnikmi s počtom zamestnancov 20 a viac) z hľadiska dĺžky prepravnej vzdialenosti za obdobie rokov 2006 – 2021

Cestná verejná osobná doprava		m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
spolu	podniky 20 a viac zamestnancov	tis.osôb	400 005	382 981	361 163	321 478	310 744
v tom							
počet prepravených osôb	na krátke vzdialenosti	tis.osôb	381 034	365 170	348 196	311 524	302 661
	na dlhé vzdialenosti	tis.osôb	18 971	17 811	12 967	9 954	8 083
z toho							
	krátke vzdialenosti	%	95 %	95 %	96 %	97 %	97 %

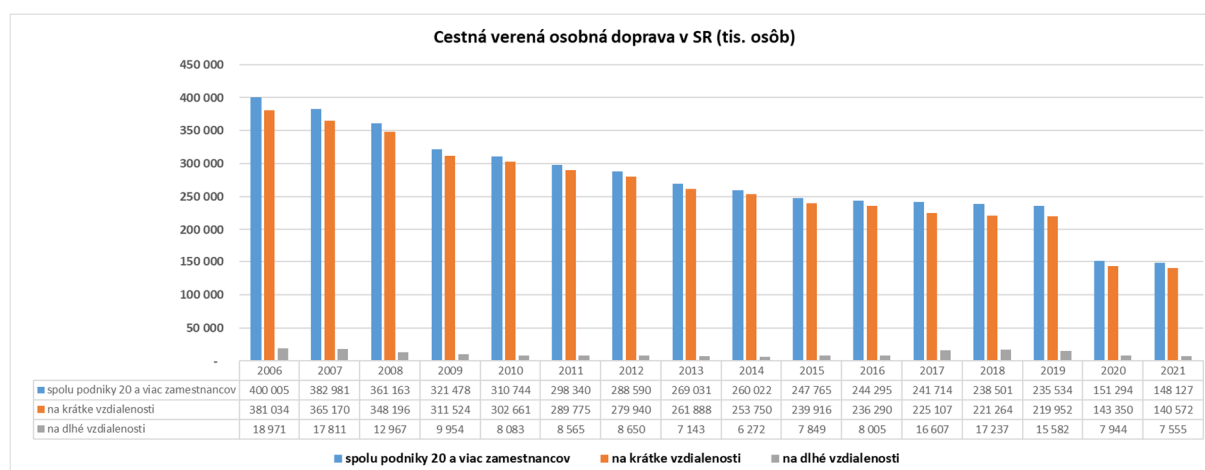
počet prepravených osôb	dlhé vzdialenosti	%	5 %	5 %	4 %	3 %	3 %
-------------------------	-------------------	---	-----	-----	-----	-----	-----

Cestná verejná osobná doprava		m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	podniky 20 a viac zamestnancov	tis.osôb	298 340	288 590	269 031	260 022	247 765
v tom							
počet prepravených osôb	na krátke vzdialenosti	tis.osôb	289 775	279 940	261 888	253 750	239 916
	na dlhé vzdialenosti	tis.osôb	8 565	8 650	7 143	6 272	7 849
z toho							
počet prepravených osôb	krátke vzdialenosti	%	97 %	97 %	97 %	98 %	97 %
	dlhé vzdialenosti	%	3 %	3 %	3 %	2 %	3 %

Cestná verejná osobná doprava		m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu	podniky 20 a viac zamestnancov	tis.osôb	244 295	241 714	238 501	235 534	151 294	148 127
v tom								
počet prepravených osôb	na krátke vzdialenosti	tis.osôb	236 290	225 107	221 264	219 952	143 350	140 572
	na dlhé vzdialenosti	tis.osôb	8 005	16 607	17 237	15 582	7 944	7 555
z toho								
počet prepravených osôb	krátke vzdialenosti	%	97 %	93 %	93 %	93 %	95 %	95 %
	dlhé vzdialenosti	%	3 %	7 %	7 %	7 %	5 %	5 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

O vývoji cestnej verejnej osobnej dopravy z hľadiska prepravných vzdialeností počas sledovaného obdobia (2006 – 2021) prehľadnejšie vypovedá nasledujúci graf č. 29.



Graf 29: Počet osôb prepravených v cestnej verejnej doprave SR na krátke a dlhé vzdialenosti počas rokov 2006 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke č. 23 resp. grafe č. 29 je možné vidieť, že rozhodujúci (dominantný) podiel na *cestnej verejnej preprave osôb* počas sledovaného obdobia mali prepravy na *krátke vzdialenosti* (do 100 km). V priemere za celé sledované obdobie až 96 % prepráv v *cestnej verejnej doprave* bolo realizovaných na vzdialenosti do 100 km. Zvyšné 4 %, v priemere za celé sledované obdobie, tvorili prepravy osôb nad 100 km.

Z hľadiska celkového vývoja prepráv v *cestnej verejnej osobnej doprave* počas sledovaného obdobia tieto medziročne kontinuálne klesali, priemerným tempom 6 % za rok. Najvýznamnejší medziročný prepád zaznamenali prepravy osôb v *cestnej verejnej doprave* medzi rokom 2019 a „krízovým“ rokom 2020, a to až 36 %. V ostatných rokoch pokles prepráv osciloval medziročne okolo hodnoty cca 3 %. Vzhľadom na podiel *prepráv realizovaných na krátke vzdialenosti* na celkovom objeme prepráv (v priemere 96 %), ich vývoj počas sledovaného obdobia bol v zásade identický. Prepravy osôb v *cestnej verejnej doprave* realizované na *dlhé vzdialenosti* zaznamenali počas sledovaného obdobia striedavý vývoj. Kým počas prvých piatich rokov medziročne kontinuálne klesali priemerným tempom až 19 % za rok, následne počas rokov 2011 a 2012 mierne vzrástli v sumáre o 7 %. V rokoch 2013 a 2014 prepravy osôb *cestnou verejnou dopravou na dlhé vzdialenosti* medziročne opäť klesali priemerným tempom 15 % za rok. Následne od roku 2015 do roku 2018 medziročne opätovne rástli priemerným tempom 35 %. Medzi rokmi 2016 a 2017 to bol pritom nárast až o 107 %! Po roku 2018 počty osôb prepravených *cestnou verejnou dopravou na dlhé vzdialenosti* opätovne klesali, v priemere medziročne o 21 %. Medzi rokom 2019 a „krízovým“ rokom 2020 to bol, podobne ako v prípade prepráv na *krátke vzdialenosti*, významný pokles až o 49 %.

Berúc do úvahy teritoriálne hľadisko (*vnútroštátna* verzus. *medzinárodná doprava*), porovnaním grafov č. 21, 25 a 29 je možné dospieť k záveru, že v *cestnej verejnej doprave* sú *prepravy osôb na krátke vzdialenosti* (do 100 km) realizované v zásade vo *vnútroštátnej doprave*. Z grafov totiž vyplýva, že rovnako ako počas sledovaného obdobia medziročne kontinuálne klesal rozsah *vnútroštátnej osobnej dopravy* (viď graf č. 21), resp. podiel *cestnej verejnej dopravy* na subsegmente *vnútroštátnej osobnej dopravy* (viď graf č. 25), klesal aj podiel *prepráv na krátke vzdialenosti* v *cestnej verejnej osobnej doprave* (viď graf č. 29).

Na základe výstupov prezentovaných v tabuľke č. 22 a zistení prezentovaných v predchádzajúcom odseku je možné za **rozhodujúci trh** z pohľadu **konkurenčného postavenia železničnej osobnej dopravy** považovať **subsegment medzinárodnej osobnej dopravy** spolu s **prepravami na dlhé vzdialenosti (nad 100 km)**. Z výstupov prezentovaných v tabuľke č. 22 je totiž zrejmé, že pre *prepravy na dlhšie vzdialenosti* si cestujúci v SR volia *železničnú dopravu*. Zároveň, z výsledkov prezentovaných v tabuľke č. 23 vyplýva, že dominantný podiel v *cestnej verejnej osobnej doprave* majú prepravy osôb na *krátke vzdialenosti* (do 100 km), ktoré sú v zásade realizované v rámci subsegmentu *vnútroštátnej cestnej osobnej dopravy*.

Vyššie uvedené konštatovanie je podporené tiež Bielou knihou EK, kde je konštatované, že „do roku 2050 by sa mala väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovať po železnici“ (Biela kniha EK 2011, s. 9).

Rovnako **Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II (2016)** konštatuje, že „*Charakteristickým rysom železničnej dopravy je jej vysoká prepravná kapacita, čo železnici predurčuje úlohu chrbtice verejnej dopravy. Pre efektívne plnenie nosnej role je pri väčšine tratí nutné cestujúcich na železnici vhodne nasmerovať. Zároveň však nie je možné, aby železnica zaistovala plošnú obsluhu príliš veľkého počtu prepravných bodov, pretože by sa tým neúmerne zvyšovali cestovné doby. Nutné je železnici previazať v prestupových uzloch s ostatnými druhmi dopravy (autobusovou, mestskou*

hromadnou, ale aj individuálnou automobilovou prostredníctvom parkovísk P+R, pešou a cyklistickou dopravou)“.

Nakoľko tabuľka č. 23 pojednáva „iba“ o počte osôb prepravených podnikmi s počtom zamestnancov 20 a viac, o kompletom trhu, teda o počte osôb (v tis.) prepravených *cestnou verejnou osobnou dopravou* ako takou (všetky podniky bez ohľadu na počet zamestnancov) vypovedá nasledujúca tabuľka č. 24. Pre rozdelenie celého trhu *cestnej verejnej osobnej dopravy* (tis. osôb) z hľadiska dĺžky prepravných vzdialeností (*krátke* verzus. *dlhé*) bol použitý percentuálny pomer zistený u podnikov s počtom zamestnancov 20 a viac, samostatne pre každý rok sledovaného obdobia (viď tabuľka č. 23, vyššie).

Tabuľka 24: Počty prepravených osôb v cestnej verejnej doprave z hľadiska dĺžky prepravnej vzdialenosti za obdobie rokov 2006 – 2021

Cestná verejná osobná doprava		m.j.	2006	2007	2008	2009	2010
spolu		tis. osôb	403 270	384 637	365 519	323 142	312 717
v tom							
počet prepravených osôb	na krátke vzdialenosti	tis.osôb	384 144	366 749	352 396	313 136	304 583
	na dlhé vzdialenosti	tis.osôb	19 126	17 888	13 123	10 006	8 134

Cestná verejná osobná doprava		m.j.	2011	2012	2013	2014	2015
spolu		tis. osôb	299 579	289 228	270 123	262 262	252 175
v tom							
počet prepravených osôb	na krátke vzdialenosti	tis.osôb	290 978	280 559	262 951	255 936	244 186
	na dlhé vzdialenosti	tis.osôb	8 601	8 669	7 172	6 326	7 989

Cestná verejná osobná doprava		m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu		tis. osôb	259 194	245 731	242 733	238 886	156 333	149 826
v tom								
počet prepravených osôb	na krátke vzdialenosti	tis.osôb	250 701	228 848	225 190	223 082	148 124	142 184
	na dlhé vzdialenosti	tis.osôb	8 493	16 883	17 543	15 804	8 209	7 642

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Na základe vyššie uvedených konštatovaní a záverov, z pohľadu zvyšovania konkurenčnej schopnosti *železničnej dopravy* v rámci *segmentu verejnej osobnej dopravy* v SR, je rozhodujúci **subsegment** definovaný počtom osôb (v tis.) prepravených na **dlhé vzdialenosti (nad 100 km)**, tak ako je prezentovaný v tabuľke.

6 ŠTRUKTURÁLNA ANALÝZA MEDZINÁRODNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

Tak ako je konštatované v predchádzajúcej podkapitole, z doterajších výsledkov analýzy vyplynulo poznanie, že z pohľadu *železničnej nákladnej dopravy* a jej konkurenčnej pozície na dopravnom trhu SR je rozhodujúci *segment medzinárodnej nákladnej dopravy*. Ďalším krokom v analýze dopravného trhu SR je preto *štrukturálna analýza* segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy. Cieľom analýzy je nájsť spoločný **prienik**, resp. tú časť *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy*, **kde si môžu železničná a cestná doprava navzájom konkurovať**.

Pre účely štatistického zisťovania a vykazovania je *medzinárodná nákladná doprava* v databázach ŠÚ SR štruktúrovaná nasledovne:

- Dovoz.
- Vývoz.
- Tranzitná doprava.
- Preprava v tretích krajinách.
- Medzinárodná kabotáž.

Podrobnejšie sú jednotlivé štrukturálne časti (subsegmenty) segmentu *medzinárodnej nákladnej dopravy* popísané v predchádzajúcej podkapitole 1.1.1.3. V ďalšej časti tejto podkapitoly budú *štrukturálnej analýze*, s ohľadom na vyššie uvedené subsegmenty, podrobené rozhodujúce módy dopravného trhu SR identifikované v podkapitole 1.1.1.1 – *železničná a cestná doprava*.

6.1. ŽELEZNIČNÁ MEDZINÁRODNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA

O prepravných výkonoch (v tis. ton) v *železničnej medzinárodnej nákladnej doprave* počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) podľa vyššie uvedeného štrukturálneho členenia vypovedá nasledujúca tabuľka č. 25. Vzhľadom na dostupnosť štatistických dát bolo sledované obdobie modifikované na roky 2004 – 2021.

Tabuľka 25: Štruktúra železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy v období rokov 2004 – 2021

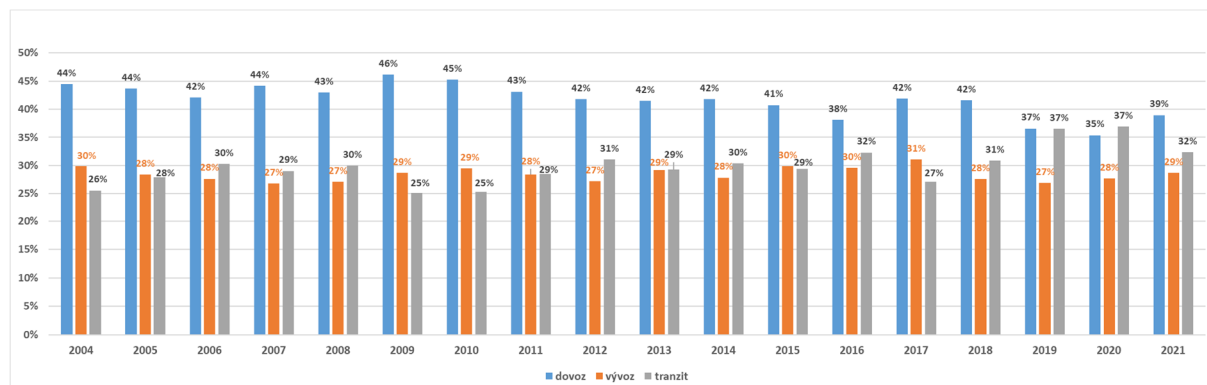
Preprava tovaru železničnou medzinárodnou nákladnou dopravou	m.j.	2004	2005	2006	2007	2008	2009
spolu	tis. ton	42 585	41 429	44 960	44 304	40 841	32 026
v tom							
dovoz	tis. ton	18 944	18 083	18 924	19 567	17 538	14 785
vývoz	tis. ton	12 749	11 767	12 431	11 875	11 070	9 182
tranzit	tis. ton	10 892	11 579	13 605	12 862	12 233	8 059
z toho							
dovoz	%	44 %	44 %	42 %	44 %	43 %	46 %
vývoz	%	30 %	28 %	28 %	27 %	27 %	29 %
tranzit	%	26 %	28 %	30 %	29 %	30 %	25 %

Preprava tovaru železničnou medzinárodnou nákladnou dopravou	m.j.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	tis. ton	37 918	36 701	36 243	40 219	40 563	39 303
v tom							
dovoz	tis. ton	17 142	15 825	15 135	16 693	16 958	16 010
vývoz	tis. ton	11 166	10 407	9 852	11 728	11 299	11 743
tranzit	tis. ton	9 610	10 469	11 256	11 798	12 306	11 550
z toho							
dovoz	%	45 %	43 %	42 %	42 %	42 %	41 %
vývoz	%	29 %	28 %	27 %	29 %	28 %	30 %
tranzit	%	25 %	29 %	31 %	29 %	30 %	29 %

Preprava tovaru železničnou medzinárodnou nákladnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu	tis. ton	44 004	41 421	44 574	41 654	37 579	45 652
v tom							
dovoz	tis. ton	16 762	17 332	18 522	15 237	13 296	17 778
vývoz	tis. ton	13 026	12 857	12 300	11 200	10 410	13 113
tranzit	tis. ton	14 216	11 232	13 752	15 217	13 873	14 761
z toho							
dovoz	%	38 %	42 %	42 %	37 %	35 %	39 %
vývoz	%	30 %	31 %	28 %	27 %	28 %	29 %
tranzit	%	32 %	27 %	31 %	37 %	37 %	32 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Grafický prehľad o podiele jednotlivých subsegmentov na segmente medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) poskytuje nasledujúci graf č. 30.



Graf 30: Štruktúrne rozdelenie železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov, prezentovaných v tabuľke č. 24 a grafe č. 30, je možné vidieť, že najvýznamnejšou zložkou *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* bol subsegment *dovozu*. Ten, počas väčšiny sledovaného obdobia (2004 – 2018) tvoril v priemere 43 % všetkých medzinárodných prepráv v *železničnej nákladnej doprave*. Podiel zvyšných dvoch subsegmentov *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* zaznamenal do roku 2018 striedavý vývoj. Keď raz bol vyšší u vývozu a inokedy u tranzitu. V zásade pritom podiel oboch subsegmentov osciloval okolo hodnoty 29 %. Zhodný podiel na *segmente železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* zaznamenali oba subsegmenty počas sledovaného obdobia dva krát. V roku 2005 to bola úroveň 28 % a v roku 2013 úroveň 29 %. V roku 2019 došlo v *železničnej medzinárodnej nákladnej doprave* k štruktúrálnej zmene. Podiel subsegmentov *dovozu* a *tranzitu* sa vyrovnal na úroveň 37 %. Podiel vývozu zostal tesne pod jeho priemernou hodnotou na úrovni zhruba 27 %. V „krízovom“ roku 2020 si *tranzit* udržal svoj predchádzajúci podiel (37 %), zatiaľ čo podiel *dovozu* klesol o viac ako 1 p.b. na úroveň zhruba 35 %. Tento pokles sa analogicky prejavil na náraste vývozu o rovnakú hodnotu, na úroveň cca 28 %. V roku 2021 už bolo rozdelenie podielu jednotlivých subsegmentov obdobné tomu spred roka 2019. Najvýznamnejšiu zložku *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* predstavoval subsegment *dovozu* s podielom 39 %. V subsegmente *tranzitu* bolo prepravených 32 % medzinárodných tovarov. A v rámci vývozu zvyšných 29 % tovarov.

6.2. CESTNÁ MEDZINÁRODNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA

O prepravných výkonoch (v tis. ton) v *cestnej medzinárodnej nákladnej doprave* počas sledovaného obdobia (2004 – 2021), podľa štruktúrneho členenia prezentovaného na začiatku podkapitoly, vypovedá nasledujúca tabuľka č. 26. Sledované obdobie bolo vzhľadom na dostupnosť štatistických dát modifikované na roky 2004 – 2021, rovnako ako v prípade *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy*.

Tabuľka 26: Štruktúra cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy v období rokov 2004 – 2021

Preprava tovaru cestnou medzinárodnou nákladnou dopravou	m.j.	2004	2005	2006	2007	2008	2009
spolu	tis. ton	15 327	20 494	20 022	27 202	30 931	29 879
v tom							
dovoz	tis. ton	5 243	6 528	6 041	8 347	8 608	7 499
vývoz	tis. ton	6 690	8 773	7 910	10 245	9 942	9 744
preprava v tretích krajinách	tis. ton	2 911	4 676	5 502	7 340	9 482	10 432
medzinárodná kabotáž	tis. ton	483	517	569	1 270	2 899	2 204
z toho							
dovoz	%	34 %	32 %	30 %	31 %	28 %	25 %
vývoz	%	44 %	43 %	40 %	38 %	32 %	33 %
preprava v tretích krajinách	%	19 %	23 %	27 %	27 %	31 %	35 %
medzinárodná kabotáž	%	3 %	3 %	3 %	5 %	9 %	7 %

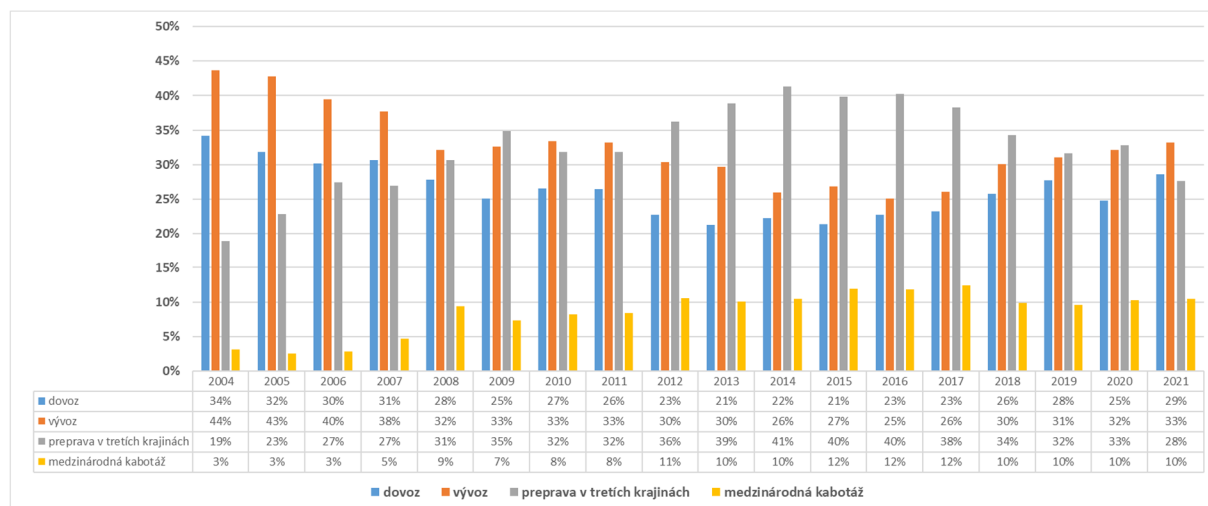
Preprava tovaru cestnou medzinárodnou nákladnou dopravou	m.j.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
spolu	tis. ton	30 866	33 585	37 361	36 438	41 436	46 581
v tom							
dovoz	tis. ton	8 207	8 888	8 515	7 762	9 229	9 958
vývoz	tis. ton	10 300	11 164	11 347	10 836	10 760	12 506

preprava v tretích krajinách	tis. ton	9 819	10 711	13 545	14 167	17 101	18 561
medzinárodná kabotáž	tis. ton	2 540	2 822	3 954	3 673	4 346	5 556
z toho							
dovoz	%	27 %	26 %	23 %	21 %	22 %	21 %
vývoz	%	33 %	33 %	30 %	30 %	26 %	27 %
preprava v tretích krajinách	%	32 %	32 %	36 %	39 %	41 %	40 %
medzinárodná kabotáž	%	8 %	8 %	11 %	10 %	10 %	12 %

Preprava tovaru cestnou medzinárodnou nákladnou dopravou	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu	tis. ton	50 432	47 951	48 317	44 268	40 719	39 967
v tom							
dovoz	tis. ton	11 474	11 168	12 461	12 262	10 100	11 439
vývoz	tis. ton	12 671	12 496	14 522	13 764	13 086	13 293
preprava v tretích krajinách	tis. ton	20 302	18 347	16 560	14 012	13 373	11 047
medzinárodná kabotáž	tis. ton	5 985	5 940	4 774	4 230	4 160	4 188
z toho							
dovoz	%	23 %	23 %	26 %	28 %	25 %	29 %
vývoz	%	25 %	26 %	30 %	31 %	32 %	33 %
preprava v tretích krajinách	%	40 %	38 %	34 %	32 %	33 %	28 %
medzinárodná kabotáž	%	12 %	12 %	10 %	10 %	10 %	10 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Grafický prehľad o podiele jednotlivých subsegmentov na segmente medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) poskytuje nasledujúci graf č. 31.



Graf 31: Štrukturálne rozdelenie cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v grafe je možné počas obdobia rokov 2004 – 2021 vidieť veľmi rozdielny a striedavý vývoj v štrukturálnom rozdelení cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy v SR. Kým na začiatku sledovaného obdobia mal dominantný podiel na segmente subsegment vývozu (44 % v roku 2006), jeho podiel postupne klesal až do roku 2016 na úroveň 25 %, čo predstavuje minimálnu hodnotu

za celé sledované obdobie. Následne, podiel vývozu na *cestnej medzinárodnej nákladnej doprave* až do konca sledovaného obdobia medziročne kontinuálne rástol na úroveň 33 % v roku 2021. Druhý najvyšší podiel na segmente mal na začiatku sledovaného obdobia (rok 2006) subsegment *dovozu*, na úrovni 34 %. Jeho vývoj počas sledovaného obdobia zaznamenal podobný priebeh ako tomu bolo v predchádzajúcom prípade. Až do roku 2015 postupne klesal na hodnotu 21 %, čo predstavuje jeho minimum za celé sledované obdobie. Od roku 2016 až do konca obdobia opäťovne rástol na úroveň 29 % v roku 2021. Ďalší subsegment *cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy preprava v tretích krajinách* zaznamenala v priebehu sledovaného obdobia presne opačný vývoj ako tomu bolo v prípade vývozu či dovozu. Jej podiel na segmente od začiatku sledovaného obdobia postupne rástol až do roku 2014 (z 19 % v roku 2006 na 41 % v roku 2014), kedy dosiahol svoje maximum. Od roku 2015 už podiel *prepráv v tretích krajinách* na segmente *cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy* až do konca sledovaného obdobia postupne klesal, na úroveň 28 % v roku 2021. V období rokov 2012 – 2018 pritom mali *prepravy v tretích krajinách* v rámci segmentu dominantné postavenie. Posledný z vykazovaných subsegmentov, *medzinárodná kabotáž*, mala v rámci *segmentu cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy* na začiatku sledovaného obdobia iba marginálny podiel na úrovni 3 %. Ten v priebehu obdobia postupne rástol až na úroveň 12 % v roku 2017. Následne, v roku 2018 podiel *medzinárodnej kabotáže* na segmente klesol na 10 % a túto úroveň si udržal až do konca sledovaného obdobia.

Z výsledkov štrukturálnej analýzy *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy* v SR, prezentovaných vyššie vyplýva, že **rozhodujúce subsegmenty** z pohľadu *železničnej a cestnej dopravy* predstavujú v SR **dovoz** a **vývoz**. Kým subjekty podnikajúce v oblasti *cestnej medzinárodnej nákladnej dopravy* počas sledovaného obdobia nerealizovali svoje výkony v rámci subsegmentu *tranzitných prepráv*, subjekty podnikajúce v oblasti *železničnej medzinárodnej nákladnej dopravy* nerealizovali svoje výkony v rámci subsegmentov *prepravy v tretích krajinách* a *medzinárodnej kabotáže*. Hľadaný prienik, ktorý vytvára **priame konkurenčné prostredie** pre *železničnú a cestnú dopravu* v rámci *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy* tak **predstavujú** subsegmenty **dovozu** a **vývozu**. Pre poznanie reálnej konkurenčnej pozície jednotlivých módov na *segmente medzinárodnej nákladnej dopravy* bol tento modifikovaný v súlade s predchádzajúcimi zisteniami a to tak, že zahŕňa iba subsegmenty *dovozu* a *vývozu*. O prepravných výkonoch (v tis. ton) v rámci takto modifikovaného *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy* (dovoz + vývoz) v priebehu rokov 2004 -2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 27.

Tabuľka 27: „Modifikovaný“ segment medzinárodnej nákladnej dopravy v SR za obdobie rokov 2004 - 2021

„Modifikovaná“ medzinárodná nákladná doprava	m.j.	2004	2005	2006	2007	2008	2009
spolu (cestná + železničná)	tis. ton	43 626	45 151	45 306	50 034	47 158	41 210
v tom							
dovoz	tis. ton	24 187	24 611	24 965	27 914	26 146	22 284
z toho							
železničná doprava	tis. ton	18 944	18 083	18 924	19 567	17 538	14 785
cestná verejná doprava	tis. ton	5 243	6 528	6 041	8 347	8 608	7 499
vývoz	tis. ton	19 439	20 540	20 341	22 120	21 012	18 926
z toho							
železničná doprava	tis. ton	12 749	11 767	12 431	11 875	11 070	9 182
cestná verejná doprava	tis. ton	6 690	8 773	7 910	10 245	9 942	9 744

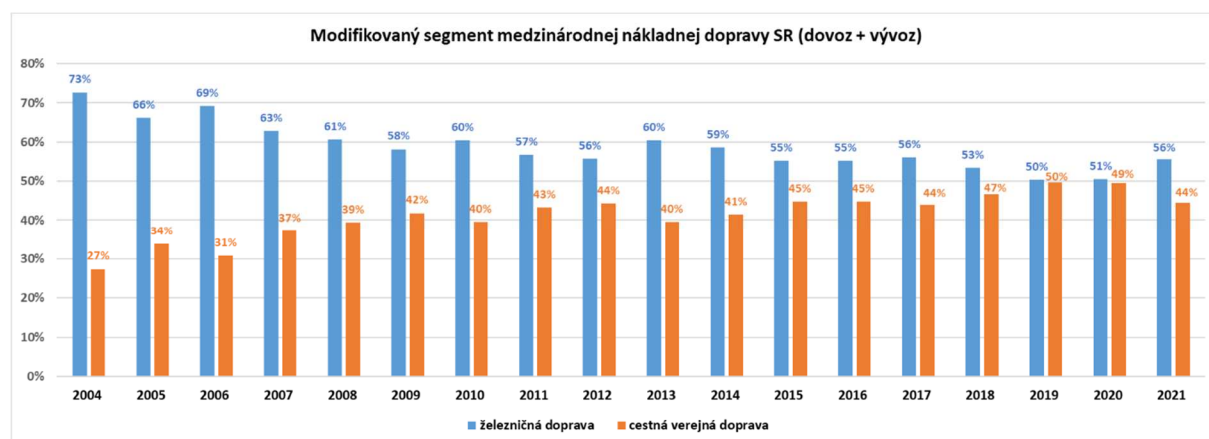
„Modifikovaná“ medzinárodná nákladná doprava	m.j.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
spolu (cestná + železničná)	tis. ton	46 815	46 284	44 849	47 019	48 246	50 217
v tom							

dovoz	tis. ton	25 349	24 713	23 650	24 455	26 187	25 968
z toho							
železničná doprava	tis. ton	17 142	15 825	15 135	16 693	16 958	16 010
cestná verejná doprava	tis. ton	8 207	8 888	8 515	7 762	9 229	9 958
vývoz	tis. ton	21 466	21 571	21 199	22 564	22 059	24 249
z toho							
železničná doprava	tis. ton	11 166	10 407	9 852	11 728	11 299	11 743
cestná verejná doprava	tis. ton	10 300	11 164	11 347	10 836	10 760	12 506

„Modifikovaná“ medzinárodná nákladná doprava	m.j.	2016	2017	2018	2019	2020	2021
spolu (cestná + železničná)	tis. ton	53 933	53 853	57 805	52 463	46 892	55 623
v tom							
dovoz	tis. ton	28 236	28 500	30 983	27 499	23 396	29 217
z toho							
železničná doprava	tis. ton	16 762	17 332	18 522	15 237	13 296	17 778
cestná verejná doprava	tis. ton	11 474	11 168	12 461	12 262	10 100	11 439
vývoz	tis. ton	25 697	25 353	26 822	24 964	23 496	26 406
z toho							
železničná doprava	tis. ton	13 026	12 857	12 300	11 200	10 410	13 113
cestná verejná doprava	tis. ton	12 671	12 496	14 522	13 764	13 086	13 293

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

O konkurenčnom postavení železničnej a cestnej dopravy na „modifikovanom“ segmente medzinárodnej nákladnej dopravy (dovoz + vývoz) v období rokov 2004 – 2021 vypovedá nasledujúci graf č. 32.



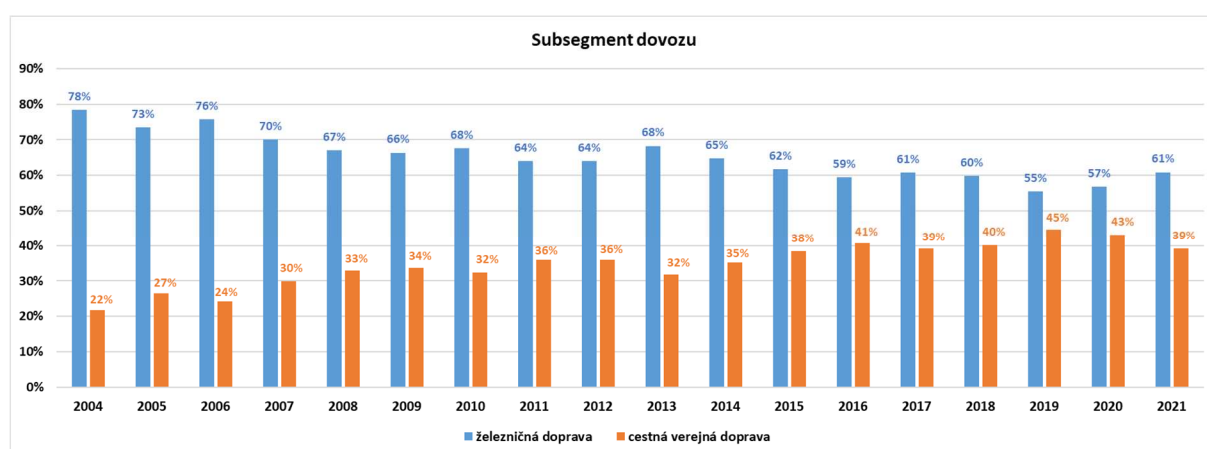
Graf 32: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na „modifikovanom“ segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR (dovoz + vývoz) v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Situácia na „modifikovanom“ segmente medzinárodnej nákladnej dopravy v SR, prezentovaná v grafe, v zásade tesne kopíruje situáciu na segmente ako takom, popísanú v predchádzajúcej podkapitole (viď graf č. 17). Z výsledkov prezentovaných v grafe je pritom zrejmé, že železničná doprava počas

sledovaného obdobia stratila svoje dominantné postavenie na *modifikovanom segmente medzinárodnej nákladnej dopravy* (obdobne ako je tomu v segmente ako takom). Kým na začiatku obdobia (rok 2004) až 73 % tovarov v medzinárodnej doprave bolo prepravených po železnici, na konci obdobia (rok 2021) to bolo už iba 56 %. Podiel *železničnej dopravy* na „modifikovanom“ segmente medzinárodnej nákladnej dopravy pritom od začiatku obdobia postupne klesal až na úroveň cca 50 % v roku 2019. Takáto úroveň podielu *železničnej dopravy* predstavuje minimálnu hodnotu počas celého hodnotiaceho obdobia. Po roku 2019 podiel *železničnej dopravy* na „modifikovanom“ segmente *medzinárodnej nákladnej dopravy* opäť rástol. V „krízovom“ roku 2020 to bol nárast o 1 p.b. a v ďalšom „krízovom“ roku (2021) podiel *železničnej dopravy* vzrástol o ďalších 5 p.b., na úroveň 56 %.

Pre dôkladnejšie zhodnotenie vývoja na „modifikovanom“ *segmente medzinárodnej nákladnej dopravy* bola štrukturálna analýza rozšírená o analýzu jednotlivých subsegmentov (*dovoz* resp. *vývoz*) tvoriacich „modifikovaný“ segment. O situácii v *subsegmente dovozu*, počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) vypovedá nasledujúci graf č. 33.

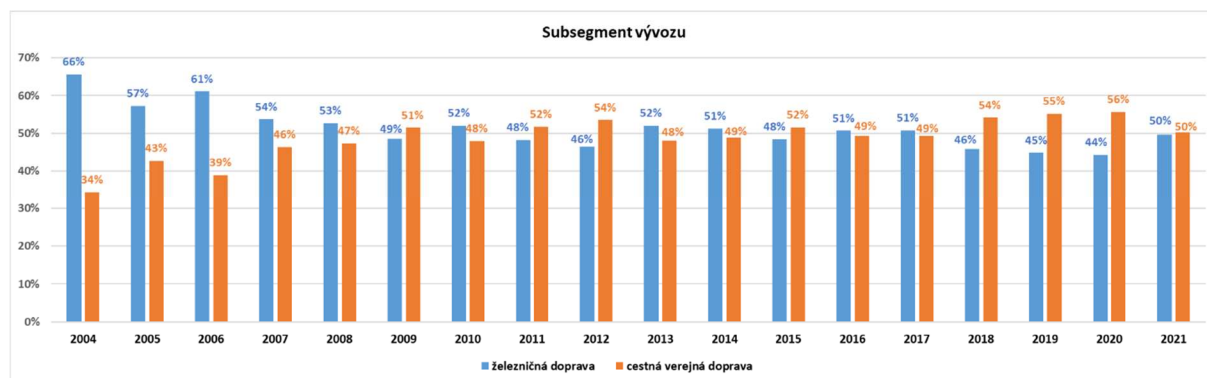


Graf 33: Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na subsegmente dovozu v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v grafe vyplýva, že konkurenčná pozícia *železničnej dopravy* na *subsegmente dovozu* bola v sledovanom období (2004 – 2021) ešte výraznejšia ako tomu bolo na „modifikovanom“ segmente ako takom (viď graf č. 32). Obdobne ako na „modifikovanom“ segmente však *železničná doprava* svoju konkurenčnú pozíciu v rámci *dovozu* počas sledovaného obdobia postupne strácala. Kým na začiatku obdobia (rok 2004) až 78 % tovarov v rámci *dovozu* bolo prepravených *železničnou dopravou*, v roku 2019 to bolo už iba 55 %. V „krízovom“ roku 2020 podiel *železničnej dopravy* na *dovoze* opätovne vzrástol o 2 p.b. na úroveň 57 %. Uvedený trend pokračoval aj v ďalšom „krízovom“ roku 2021, kedy podiel *železničnej dopravy* na *dovoze* vzrástol o ďalšie 4 p.b. na úroveň 61 %.

O situácii v *subsegmente vývozu*, počas sledovaného obdobia (2004 – 2021) vypovedá nasledujúci graf č. 34.



Graf 34: : Relatívny podiel železničnej a cestnej dopravy na subsegmente vývozu v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Na základe údajov prezentovaných v grafe je možné konštatovať, že situácia v *železničnej nákladnej doprave* bola z pohľadu jej konkurenčnej pozície na subsegmente vývozu počas sledovaného obdobia ešte nepriaznivejšia ako v prípade *dovozu*. *Železničná nákladná doprava* totiž počas sledovaného obdobia úplne stratila svoje dominantné postavenie v rámci subsegmentu. Kým na začiatku obdobia (rok 2004) bolo v rámci vývozu až 66 % tovarov prepravených po železnici, po piatich rokoch (rok 2009) už bola situácia opačná. *Železničná doprava* postupne strácala svoje postavenie na trhu a v roku 2009 už bolo v rámci vývozu 51 % tovarov prepravených *cestnou verejnou dopravou*. Následne, až do konca hodnotiaceho obdobia bol vývoj z pohľadu konkurenčnej pozície jednotlivých módov kolísavý. *Železničná a cestná nákladná doprava* svoje konkurenčné postavenie v rámci vývozu striedavo vylepšovali a následne strácali, pričom ich podiel na subsegmente osciloval (+/- 5 %) okolo úrovne 50 %. Na konci obdobia (rok 2021) bol pritom podiel jednotlivých módov zhodný 50/50.

Z výsledkov štruktúrálnej analýzy *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy*, prezentovaných vyššie vyplýva, že pre posúdenie konkurenčného postavenia jednotlivých módov (*železničná* verzus. *cestná doprava*), realizujúcich svoje prepravné výkony v rámci segmentu, sú rozhodujúce subsegmenty *dovozu* a *vývozu*. V súlade s týmto zistením bol segment náležite modifikovaný tak, aby poskytoval prehľad o výkonoch prináležiacich iba uvedeným subsegmentom. Z pohľadu *železničnej nákladnej dopravy* štruktúrna analýza „modifikovaného“ trhu ukázala, že táto počas hodnotiaceho obdobia (2004 – 2021) postupne strácala svoje dominantné postavenie na trhu (73 %), zaznamenané na jeho začiatku (rok 2004). Pred koncom obdobia (rok 2019) už bola konkurenčná pozícia jednotlivých módov vyrovnaná na úrovni 50 %. Dôvodom uvedenej skutočnosti je predovšetkým vývoj v subsegmente vývozu, kde *železničná doprava* stratila svoje dominantné postavenie už po piatich rokoch od začiatku sledovaného obdobia (z 66 % v roku 2004 na 49 % v roku 2009). Na konci obdobia bol pritom podiel jednotlivých módov vyrovnaný na úrovni 50 %. To, že si *železničná doprava* udržala aj keď tesný väčšinový podiel na „modifikovanom“ segmente je možné pripísať situácii v subsegmente *dovozu*. Tu síce *železničná doprava* počas sledovaného obdobia postupne stratila svoj dominantný podiel, avšak jej podiel na subsegmente zostal až do konca sledovaného obdobia v každom roku väčšinový.

7 KOMODITNÁ ANALÝZA MEDZINÁRODNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

Ako už bolo uvedené na začiatku kapitoly, prvoradou ambíciou projektu TTR je zvýšenie podielu *železničnej dopravy* na dopravnom trhu prostredníctvom efektívnejšieho manažmentu kapacity železničnej infraštruktúry. Na to, aby bolo možné vylepšiť konkurenčnú pozíciu (podiel) *železničnej dopravy* na dopravnom trhu SR je potrebné poznať v prvom rade jej súčasnú úroveň. O súčasnej úrovni konkurenčného postavenia *železničnej dopravy* na trhu vypovedajú výsledky parciálnych častí analýzy, spracované a prezentované v predchádzajúcich podkapitolách.

Aby bolo možné vylepšiť konkurenčnú pozíciu *železničnej dopravy* na trhu, je rovnako potrebné poznať komodity, ktoré by mala *železničná doprava* prepravovať. Predmetom prezentovanej podkapitoly je preto *komoditná analýza* segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy ako tej časti trhu, ktorá bola identifikovaná ako rozhodujúca z hľadiska vylepšovania konkurenčnej pozície *železničnej nákladnej dopravy*. Na základe výsledkov prezentovaných v podkapitole 1.1.1.1, rozhodujúce módy pre analýzu dopravného trhu SR predstavujú *železničná* a *cestná* doprava.

Cieľom *komoditnej analýzy* je preto nájsť **prienik** resp. tú časť komoditnej štruktúry *medzinárodnej nákladnej dopravy*, ktorá je **pre oba hodnotené módy spoločná** a kde môže potom *železničná doprava* sústrediť svoju pozornosť **pri vylepšovaní konkurenčnej pozície** na trhu.

O komoditnej štruktúre *železničnej nákladnej dopravy* podľa jednotlivých druhov tovaru počas obdobia rokov 2004 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 28. Komoditná analýza posudzuje *železničnú nákladnú dopravu* ako celok, bez ohľadu na jej teritoriálne členenie (*vnútroštátna* verzus. *medzinárodná*), nakoľko Štatistický úrad SR vo svojich databázach (výkazoch) uvedené členenie neuplatňuje. Pre zvolené sledované obdobie (2004 – 2021) zároveň nie je k dispozícii jednotná (konzistentná) štruktúra sledovaných tovarových komodít. V rokoch 2004 – 2007 bola vo výkazoch a databázach Štatistického úradu SR použitá odlišná forma komoditnej štruktúry ako pre zvyšok sledovaného obdobia (viď zdrojové materiály). Zároveň, údaje o komoditnej štruktúre *železničnej nákladnej dopravy* (prezentované v tabuľke) sú v databázach ŠÚ SR k dispozícii iba za podniky s počtom zamestnancov 20 a viac.

Tabuľka 28: Komoditná štruktúra železničnej nákladnej dopravy v SR v období rokov 2004 – 2021

Železničná verejná nákladná doprava podľa tovarových skupín ¹⁾						
Ukazovateľ (v tis. ton)	2004*	2005*	2006*	2007*	2008	2009
Preprava tovaru spolu vrátane tranzitu	49 756	47 745	50 055	49 890	45 643	35 647
<i>v tom</i>						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	566	512	505	417	1 499	1 709
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	7 716	7 361	6 447	7 371	5 912	5 418
Kovové rudy; rašelina; urán, tórium	10 714	9 280	11 267	10 061	9 240	7 693
potravínové výrobky, nápoje a tabak	555	484	377	312	279	146
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	13	7	5	1	0	0

drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	2 503	3 003	2 033	1 983	461	272
koks a rafinérské ropné výrobky	3 335	2 827	2 946	3 420	4 147	3 972
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	2 937	2 675	2 727	2 983	2 482	1 875
ostatné nekovové minerálne výrobky	1 389	996	903	658	630	397
základné kovy; kovové výrobky	3 796	3 615	3 716	4 055	4 474	2 962
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektr. stroje; komunikačné zariadenia	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	48	23
dopravné zariadenia	685	560	768	803	609	382
nábytok; ostatné výrobky inde neuved.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	61	36
druhotné suroviny; odpad	630	715	923	787	1 912	1 340
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	207	194
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0	0
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	7	1
neidentifikovateľný tovar	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1 678	1 565
ostatný tovar inde neuvedený	3 041	2 915	3 250	3 398	1	33
tranzit	11 699	12 673	14 188	13 641	11 996	7 629
¹⁾ za podniky zapísané v obchodnom registri s prevažujúcou dopravnou činnosťou, s 20 a viac zamestnancami						
* vo výkazoch a databázach ŠÚ SR je použitá odlišná forma komoditnej štruktúry						

Železničná verejná nákladná doprava podľa tovarových skupín ¹⁾						
Ukazovateľ (v tis. ton)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Preprava tovaru spolu vrátane tranzitu	40 100	40 203	37 657	40 064	38 951	37 841
v tom						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	2 121	2 153	1 766	2 216	2 540	3 036
čierna uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	4 259	4 905	4 625	4 297	3 953	3 234
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	9 780	9 201	8 881	9 377	9 434	9 389
potravínové výrobky, nápoje a tabak	98	117	61	98	58	54
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	1	1	1	0	0	0
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	289	314	254	260	257	255
koks a rafinérské ropné výrobky	3 592	3 446	3 032	3 338	2 379	2 052
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	1 932	2 096	1 605	1 832	1 623	2 073
ostatné nekovové minerálne výrobky	309	296	245	417	318	362
základné kovy; kovové výrobky	3 857	3 493	3 509	3 719	3 623	3 646

stroje a zariadenia inde neuvedené; kancel. stroje a počítače; elektr. stroje; komunikačné zariadenia	17	15	15	11	9	9
dopravné zariadenia	446	585	808	869	758	844
nábytok; ostatné výrobky inde neuved.	56	4	5	2	3	3
druhotné suroviny; odpad	1 648	1 789	2 043	1 906	1 657	1 617
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	325	568	350	298	255	179
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina	0	0	0	0	0	1
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	0	1	0	2	64	0
neidentifikovateľný tovar	2 173	1 729	1 411	1 580	1 449	1 238
ostatný tovar inde neuvedený	5	144	186	611	1 028	1 223
tranzit	9 192	9 346	8 860	9 231	9 543	8 626
¹⁾ za podniky zapísané v obchodnom registri s prevažujúcou dopravnou činnosťou, s 20 a viac zamestnancami						

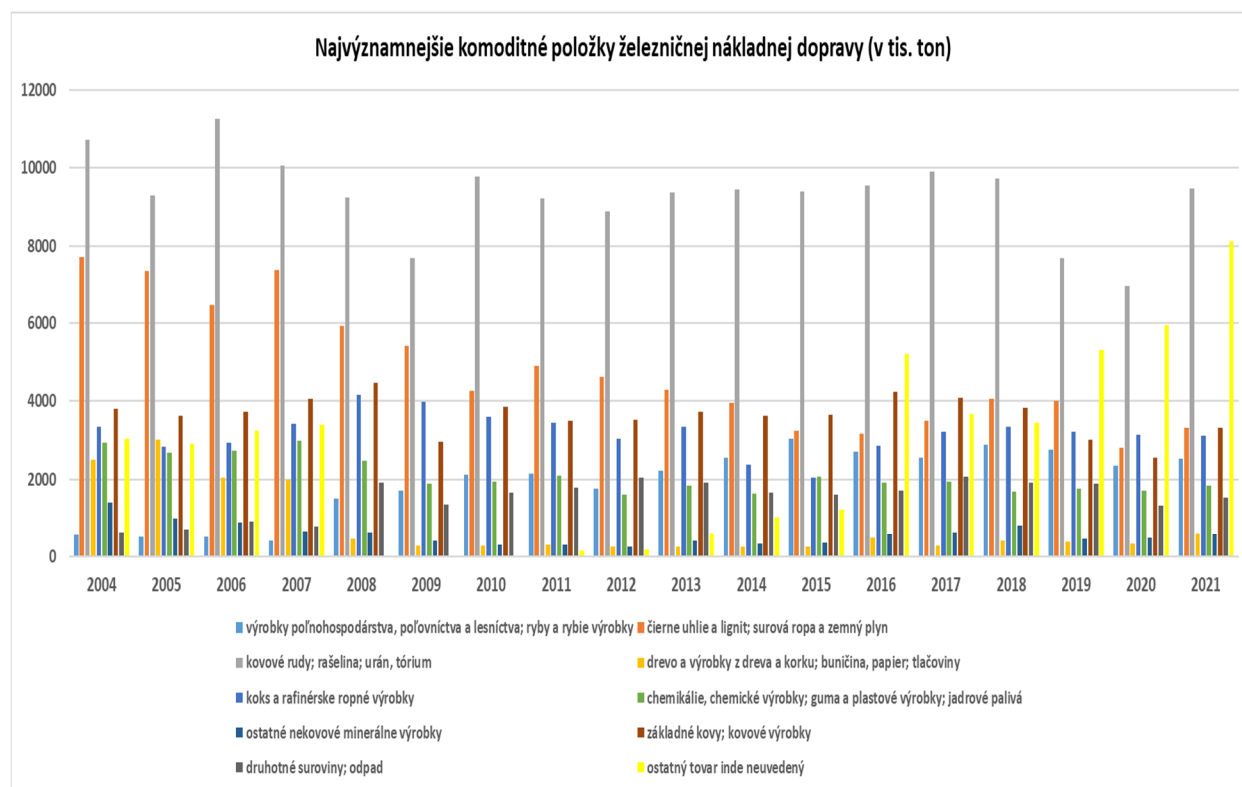
Železničná verejná nákladná doprava podľa tovarových skupín ¹⁾						
Ukazovateľ (v tis. ton)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Preprava tovaru spolu vrátane tranzitu	47 982	42 846	45 927	46 218	41 606	50 398
v tom						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	2 713	2 549	2 881	2 753	2 334	2 517
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	3 170	3 489	4 048	4 009	2 814	3 305
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	9 539	9 901	9 732	7 685	6 944	9 473
potravínové výrobky, nápoje a tabak	224	190	103	100	86	69
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	0	0	0	0	0	0
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	482	274	408	369	335	604
koks a rafinérské ropné výrobky	2 868	3 223	3 354	3 217	3 144	3 122
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	1 903	1 950	1 679	1 763	1 720	1 838
ostatné nekovové minerálne výrobky	595	634	803	446	482	597
základné kovy; kovové výrobky	4 230	4 094	3 827	3 006	2 543	3 315
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancel. stroje a počítače; elektr. stroje; komunikačné zariadenia	9	7	9	3	2	2
dopravné zariadenia	787	755	687	847	849	915
nábytok; ostatné výrobky inde neuved.	2	4	8	5	232	104
druhotné suroviny; odpad	1 705	2 055	1 921	1 898	1 313	1 523
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	167	137	151	113	102	94
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina;	1	0	1	2	6	0
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	0	0	145	0	0	0

neidentifikovateľný tovar	1 091	952	991	862	777	619
ostatný tovar inde neuvedený	5 211	3 679	3 437	5 302	5 954	8 112
tranzit	13 285	8 953	11 742	13 838	11 969	14 189

¹⁾ za podniky zapísané v obchodnom registri s prevažujúcou dopravnou činnosťou, s 20 a viac zamestnancami

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov prezentovaných v tabuľke vyplýva, že rozhodujúce komoditné položky v *železničnej nákladnej doprave* predstavujú hromadné substráty ako sú *kovové rudy, uhlie, koks* a následne *výrobky z týchto rúd, vrátane druhotných surovín a odpadu*. Významnú položku komoditnej štruktúry predstavujú tiež *ropné a palivové produkty, chemické výrobky a základné chemikálie* a taktiež hromadné sypké substráty ako *piesok, štrk, škvara, soľ, síra, sadra a ostatné kamene a minerály*. Ďalšiu významnú položku počas sledovaného obdobia tvoria ešte *výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva, vrátane rýb*. Na začiatku sledovaného obdobia, významnú komoditnú položku predstavovalo *drevo a korok vrátane výrobkov z dreva a korku*. V priebehu obdobia však prepravné objemy u tejto komoditnej položky významne klesli. O vývoji najvýznamnejších komoditných položiek *železničnej nákladnej dopravy* počas sledovaného obdobia vypovedá nasledujúci graf č. 35. Ako najvýznamnejšie komoditné položky boli brané skupiny tovarov u ktorých bolo počas sledovaného obdobia prepravených aspoň 1 mil. ton za rok. Komoditná položka *neidentifikovateľný tovar* síce uvedenú podmienku spĺňa, avšak do analýzy nie je zahrnutá. Nakoľko tovar nie je jednoznačne identifikovaný, nie je korektné s položkou ďalej analyticky pracovať.



Graf 35: Najvýznamnejšie komoditné položky železničnej nákladnej dopravy a ich vývoj v období rokov 2004 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov v grafe vyplýva, že objem prepráv u väčšiny komoditných položiek zaznamenal počas sledovaného obdobia klesajúci trend. Najvýznamnejší prepád pritom zaznamenala preprava *dreva a korku a výrobkov z nich* (z 2,5 mil. ton v roku 2004 na 604 tis. ton v roku 2021). Významný prepád

v objeme prepravených ton po železnici je možné pozorovať tiež u *uhlia*, u ktorého prepravné objemy poklesli z úrovne takmer 8 mil. ton v roku 2004 na niečo vyše 3 mil. ton v roku 2021. Výnimku zo sledovaného trendu predstavujú *výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva, lesníctva a rybolovu*, u ktorých došlo v priebehu sledovaného obdobia k významnému nárastu prepravených objemov (z 0,6 mil. ton v roku 2004 na 2,5 mil. ton v roku 2021). Rovnako u *ostatného tovaru* došlo počas hodnotiaceho obdobia k významnému nárastu v prepravených objemoch (z 3 mil. prepravených ton v roku 2004 na 8 mil. ton prepravených v roku 2021).

V prípade *cestnej nákladnej dopravy* sleduje Štatistický úrad SR, na rozdiel od železničnej nákladnej dopravy, prepravné výkony aj na základe teritoriálneho hľadiska, tzn. zvlášť za *vnútroštátnu* a zvlášť za *medzinárodnú* nákladnú dopravu. Údaje o prepravných výkonoch v *medzinárodnej cestnej nákladnej doprave* sú Štatistickým úradom SR ďalej členené podľa subsegmentov prezentovaných v predchádzajúcej podkapitole (1.1.1.4) na:

- dovoz,
- vývoz,
- prepravu v tretích krajinách, a
- medzinárodnú kabotáž.

V súlade s výstupmi štrukturálnej analýzy *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy* v SR, prezentovanými v predchádzajúcej podkapitole, boli *komoditnej analýze* podrobené rozhodujúce subsegmenty z pohľadu železničnej a cestnej dopravy a to *dovoz* a *vývoz*. O komoditnej štruktúre *dovozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave* podľa jednotlivých druhov tovaru počas obdobia rokov 2004 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 29. Pre zvolené sledované obdobie zároveň nie je k dispozícii jednotná (konzistentná) štruktúra vykazovaných tovarových komodít, obdobne ako v prípade železničnej dopravy. Údaje o komoditnej štruktúre *dovozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave* v rokoch 2004 a 2005 nie sú k dispozícii vôbec (iba údaj o celkovom dovoze). Pre roky 2006 – 2011 bola Štatistickým úradom SR použitá odlišná (zredukovaná) forma komoditnej štruktúry ako pre zvyšok sledovaného obdobia (viď zdrojové materiály).

Tabuľka 29: Komoditná štruktúra dovozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave v období rokov 2004 – 2021

Medzinárodná cestná doprava tovarov podľa tovarových skupín						
Dovoz (v tis. ton)	2004	2005	2006 *	2007 *	2008 *	2009 *
Preprava tovaru spolu (bez tranzitu, prepravy v tretích krajinách a medzinárodnej kabotáže)	5 243	6 528	6 041	8 347	8 608	7 499
v tom						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1 036	1 105
potravinové výrobky, nápoje a tabak	n.a.	n.a.	465	544	628	572
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	n.a.	n.a.	1 897	2 394	n.a.	n.a.
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	804	630
koks a rafinérské ropné výrobky	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	n.a.	n.a.	173	228	n.a.	n.a.
ostatné nekovové minerálne výrobky	n.a.	n.a.	474	860	935	943

základné kovy; kovové výrobky	n.a.	n.a.	806	1 135	1 264	1 138
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektr. stroje; komunikačné zariadenia	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
dopravné zariadenia	n.a.	n.a.	553	645	586	369
nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
druhotné suroviny; odpad	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
listy, balíky	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina; ostat. nepredaj. tovar i. n.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	974	734
neidentifikovateľný tovar	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ostatný tovar inde neuvedený	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Medzinárodná cestná doprava tovarov podľa tovarových skupín						
Dovoz (v tis. ton)	2010 *	2011 *	2012	2013	2014	2015
Preprava tovaru spolu (bez tranzitu, prepravy v tretích krajinách a medzinárodnej kabotáže)	8 207	8 888	8 515	7 762	9 229	9 958
v tom						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	n.a.	n.a.	772	542	796	592
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	n.a.	n.a.	0	109	72	0
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	696	684	563	387	621	389
potravinové výrobky, nápoje a tabak	714	808	694	577	757	863
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	n.a.	n.a.	115	215	94	100
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	326	427	490	443	395	497
koks a rafinérské ropné výrobky	n.a.	n.a.	98	38	156	81
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	n.a.	n.a.	316	584	676	767
ostatné nekovové minerálne výrobky	681	968	941	713	751	1 217
základné kovy; kovové výrobky	1 589	1 907	1 824	1 681	1 707	1 984
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektr. stroje; komunikačné zariadenia	n.a.	n.a.	312	269	387	462
dopravné zariadenia	447	387	521	543	647	951
nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	n.a.	n.a.	68	71	257	269
druhotné suroviny; odpad	n.a.	n.a.	58	49	241	99
listy, balíky	n.a.	n.a.	49	12	22	11
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	n.a.	n.a.	471	352	395	463
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina; ostat. nepredaj. tovar i. n.	n.a.	n.a.	0	6	0	0
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	780	1 053	1 175	1 020	1 240	1 198
neidentifikovateľný tovar	n.a.	n.a.	11	100	15	15
ostatný tovar inde neuvedený	n.a.	n.a.	37	51	0	0

Medzinárodná cestná doprava tovarov podľa tovarových skupín

Dovoz (v tis. ton)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Preprava tovaru spolu (bez tranzitu, prepravy v tretích krajinách a medzinárodnej kabotáže)	11 474	11 168	12 461	12 262	10 100	11 439
v tom						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	945	487	870	1 385	1 319	812
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	0	78	5	74	56	22
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	1 081	1 467	1 101	633	470	1 169
potravinové výrobky, nápoje a tabak	726	985	638	816	626	769
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	215	166	114	176	109	71
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	370	510	488	654	442	433
koks a rafinérské ropné výrobky	245	307	651	269	255	736
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	792	946	839	979	739	675
ostatné nekovové minerálne výrobky	1 306	993	1 104	1 028	1 020	962
základné kovy; kovové výrobky	1 873	1 621	2 088	1 767	1 232	1 632
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektr. stroje; komunikačné zariadenia	717	333	396	431	394	401
dopravné zariadenia	829	1 163	1 234	1 453	1 064	1 222
nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	330	316	512	298	481	262
druhotné suroviny; odpad	146	169	260	356	77	150
listy, balíky	34	36	67	43	28	62
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	662	529	737	591	536	524
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina; ostat. nepredaj. tovar i. n.	0	1	25	13	1	1
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	1 203	1 026	1 271	1 278	1 229	1 477
neidentifikovateľný tovar	0	35	61	0	22	59
ostatný tovar inde neuvedený	0	0	0	18	0	0

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

* vo výkazoch a databázach ŠÚ SR je použitá odlišná forma komoditnej štruktúry

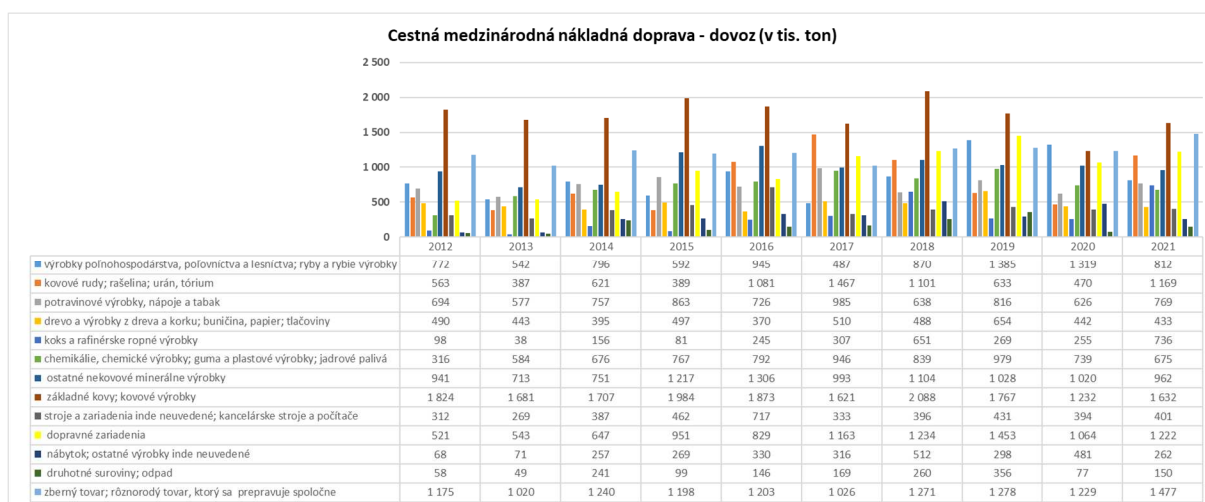
- n.a. („not available“) – údaj nie je dostupný

Na základe údajov v tabuľke je možné identifikovať najvýznamnejšie komoditné položky dovozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave. V zásade sa jedná o nasledujúce komodity:

- výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky,
- kovové rudy; rašelina; urán, tórium,
- potravinové výrobky, nápoje a tabak,
- drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny,
- koks a rafinérské ropné výrobky,
- chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá,
- ostatné nekovové minerálne výrobky,
- základné kovy; kovové výrobky,

- stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia,
- dopravné zariadenia,
- nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené,
- druhotné suroviny; odpad,
- zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne.

Ako najvýznamnejšie boli brané do úvahy tie komoditné položky u ktorých ročný objem prepráv dosiahol úroveň aspoň 1 mil. ton alebo položky u ktorých došlo k významnému nárastu medzi rokmi 2013 – 2019. Roky 2013 a 2019 totiž predstavujú míľniky z hľadiska trhového podielu *železničnej* a *cestnej* dopravy. Od roku 2012 sú k dispozícii štatistické výkazy s jednotnou (konzistentnou) štruktúrou komoditných položiek, pričom práve v roku 2013 bol zaznamenaný maximálny podiel *železničnej dopravy* na segmente dovozu (68 %) v rámci modifikovaného hodnotiaceho obdobia (2012 – 2019). V roku 2019 bol zaznamenaný naopak najnižší podiel *železničnej dopravy* na dovoze (55 %), vid' graf č. 33. O vývoji vyššie uvedených najvýznamnejších položiek počas modifikovaného sledovaného obdobia (2012 – 2021) vypovedá nasledujúci graf č. 36.



Graf 36: Najvýznamnejšie komoditné položky dovozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave SR v období rokov 2012 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z údajov v grafe je zrejmé, že v roku 2019 všetky významné komoditné položky dovozu v cestnej nákladnej doprave v porovnaní s rokom 2013 vzrástli a to v rozmedzí od 5 % až do 627 %!. Najvýznamnejší nárast 627 % zaznamenala komodita *druhotné suroviny a odpad*, jej absolútne hodnoty však nepredstavovali významný podiel na subsegmente *dovozu*, nakoľko v roku 2019 dosiahli úroveň iba 356 tis. prepravených ton. Obdobnú situáciu je možné pozorovať u položky *koks a rafinérské ropné výrobky*, ktorá síce v roku 2019 zaznamenala 608 % nárast oproti roku 2013, v absolútnych hodnotách však taktiež nedosiahla hranicu 1 mil. prepravených ton (reálny objem prepravených ton činil iba 269 tis. prepravených ton). Významný nárast relatívny aj absolútny je možné pozorovať u komoditnej položky *dopravné zariadenia*. Tá v roku 2019 vzrástla oproti roku 2013 o 168 %, pričom aj v absolútnom vyjadrení predstavovala komoditnú položku s významným podielom, keď z úrovne 0,5 mil. prepravených ton v roku 2013 vzrástla na takmer 1,5 mil. ton prepravených v roku 2019. Ďalšou takouto komoditnou položkou sú v prípade *dovozu* v cestnej medzinárodnej doprave *výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky*. Objem prepravených ton u tejto položky vzrástol v roku 2019 o 156 % v porovnaní s rokom 2013. V absolútnom vyjadrení

komodita vzrástla z 0,5 mil. prepravených ton v roku 2013 na takmer 1,4 mil. ton prepravených v roku 2019.

Z výsledkov analýzy zároveň vyplýva, že *komoditná štruktúra železničnej nákladnej dopravy sa vo významnej miere (77 %) prekrýva s komoditnou štruktúrou dovozu v cestnej nákladnej doprave*. Výnimku tvoria iba *textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky, stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia, tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina; ostatný nepredajný tovar i. n. a zberný tovar; rôznorodý tovar ktorý sa prepravuje spoločne* u ktorých boli v rámci železničnej dopravy počas sledovaného obdobia zaznamenané nulové prepravné hodnoty.

O komoditnej štruktúre vývozu v *cestnej medzinárodnej nákladnej doprave* podľa jednotlivých druhov tovaru počas obdobia rokov 2004 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 30. Pre zvolené sledované obdobie zároveň nie je rovnako ako v prípade železničnej dopravy či dovozu k dispozícii jednotná (konzistentná) štruktúra vykazovaných tovarových komodít. Údaje o komoditnej štruktúre vývozu v *cestnej medzinárodnej nákladnej doprave* v rokoch 2004 a 2005 nie sú k dispozícii vôbec (iba údaj o celkovom vývoze). Pre roky 2006 – 2011 bola Štatistickým úradom SR použitá odlišná (zredukovaná) forma komoditnej štruktúry ako pre zvyšok sledovaného obdobia (viď zdrojové materiály).

Tabuľka 30: Komoditná štruktúra vývozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave v období rokov 2004 – 2021

Medzinárodná cestná doprava tovarov podľa tovarových skupín						
Vývoz (v tis. ton)	2004	2005	2006*	2007*	2008*	2009*
Preprava tovaru spolu (bez tranzitu, prepravy v tretích krajinách a medzinárodnej kabotáže)	6 690	8 773	7 910	10 245	9 942	9 744
v tom						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	941	1 256
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	694	453
potravínové výrobky, nápoje a tabak	n.a.	n.a.	423	568	n.a.	n.a.
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	n.a.	n.a.	2 269	3 344	n.a.	n.a.
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	n.a.	n.a.	753	704	1 105	1 003
koks a rafinérské ropné výrobky	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	n.a.	n.a.	179	287	n.a.	n.a.
ostatné nekovové minerálne výrobky	n.a.	n.a.	888	906	843	916
základné kovy; kovové výrobky	n.a.	n.a.	1 318	1 231	1 932	1 834
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	797	842
dopravné zariadenia	n.a.	n.a.	753	741	n.a.	n.a.
nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
druhotné suroviny; odpad	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
listy, balíky	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina; ostat. nepredaj. tovar i. n.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1 086	753
neidentifikovateľný tovar	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ostatný tovar inde neuvedený	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Medzinárodná cestná doprava tovarov podľa tovarových skupín						
Vývoz (v tis. ton)	2010*	2011*	2012	2013	2014	2015
Preprava tovaru spolu (bez tranzitu, prepravy v tretích krajinách a medzinárodnej kabotáže)	10 300	11 164	11 347	10 836	10 760	12 506
v tom						
výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	1 681	1 659	1 770	1 404	1 321	1 960
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	n.a.	n.a.	28	15	0	0
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	508	385	355	341	287	310
potravínové výrobky, nápoje a tabak	n.a.	n.a.	935	509	899	866
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	n.a.	n.a.	116	336	150	143
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	744	785	747	878	1 005	808
koks a rafinérské ropné výrobky	n.a.	n.a.	139	24	124	68
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	n.a.	n.a.	484	800	560	831
ostatné nekovové minerálne výrobky	693	715	1 172	902	657	1 331
základné kovy; kovové výrobky	2 348	2 326	2 252	2 479	2 120	2 684
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia	662	916	737	661	909	706
dopravné zariadenia	n.a.	n.a.	768	570	609	831
nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	n.a.	n.a.	239	147	300	335
druhotné suroviny; odpad	n.a.	n.a.	211	97	303	62
listy, balíky	n.a.	n.a.	56	24	10	9
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	n.a.	n.a.	334	433	493	443
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina; ostat. nepredaj. tovar i. n.	n.a.	n.a.	0	0	15	0
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	988	900	912	1 088	971	1 105
neidentifikovateľný tovar	n.a.	n.a.	42	84	24	14
ostatný tovar inde neuvedený	n.a.	n.a.	50	44	3	0

Medzinárodná cestná doprava tovarov podľa tovarových skupín						
Vývoz (v tis. ton)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Preprava tovaru spolu (bez tranzitu, prepravy v tretích krajinách a medzinárodnej kabotáže)	12 671	12 496	14 522	13 764	13 086	13 293
v tom						

výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	2 144	1 662	2 339	2 169	2 245	2 201
čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	0	2	0	0	0	0
kovové rudy; rašelina; urán, tórium	115	375	425	508	294	356
potravínové výrobky, nápoje a tabak	606	596	785	741	701	791
textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	206	229	207	132	102	96
drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	886	931	1 067	744	804	728
koks a rafinérské ropné výrobky	157	90	255	60	557	443
chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	791	666	1 112	803	914	710
ostatné nekovové minerálne výrobky	831	972	1 016	1 141	1 136	1 364
základné kovy; kovové výrobky	2 669	2 450	2 319	2 587	1 558	2 118
stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektr. stroje; komunikačné zariadenia	768	954	866	813	582	687
dopravné zariadenia	1 191	1 455	1 615	1 453	1 447	1 196
nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	513	366	609	480	484	373
druhotné suroviny; odpad	86	62	166	166	78	280
listy, balíky	30	20	64	33	45	44
zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	439	591	453	465	523	509
tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina; ostatné nepredaj. tovar i. n.	3	0	0	0	1	0
zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	1 216	1 052	1 192	1 413	1 594	1 349
neidentifikovateľný tovar	20	23	28	54	20	42
ostatný tovar inde neuvedený	0	0	4	2	1	6

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

* vo výkazoch a databázach ŠÚ SR je použitá odlišná forma komoditnej štruktúry

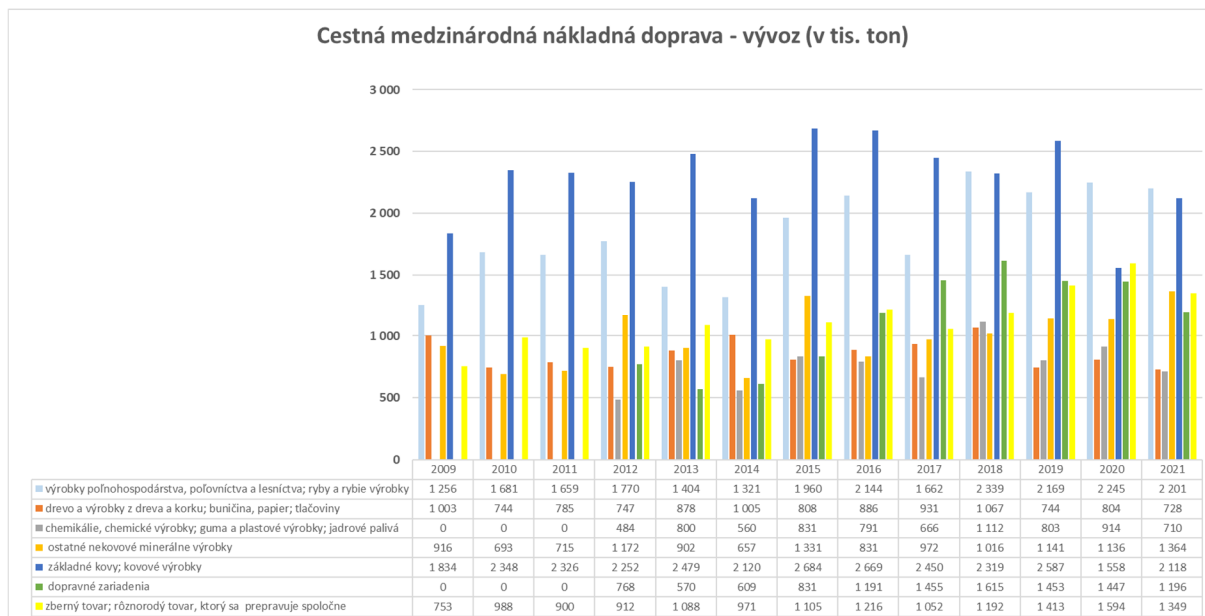
- n.a. („not available“) – údaj nie je dostupný

Na základe údajov v tabuľke je možné identifikovať najvýznamnejšie komoditné položky vývozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave. V zásade sa jedná o nasledujúce komodity:

- výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky,
- drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny
- chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá,
- ostatné nekovové minerálne výrobky,
- základné kovy; kovové výrobky,
- dopravné zariadenia,
- zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne.

Ako najvýznamnejšie položky boli brané do úvahy, rovnako ako v predchádzajúcich prípadoch, tie komodity u ktorých ročný objem prepráv dosiahol úroveň aspoň 1 mil. ton alebo položky u ktorých došlo k významnému nárastu medzi rokmi 2009 – 2020. Roky 2009, 2011, 2012, 2015, 2018, 2019 a

2020 totiž predstavujú mílniky z hľadiska trhového podielu *železničnej* a *cestnej* dopravy na *subsegmente vývozu* (*cestná nákladná doprava* mala v uvedených rokoch väčšinový podiel na trhu, vid' graf č. 34). Ako už bolo konštatované skôr, štatistické výkazy s jednotnou (konzistentnou) štruktúrou komoditných položiek sú k dispozícii až od roku 2012. U väčšiny vyššie identifikovaných komoditných položiek sú však k dispozícii historické dáta, ktoré umožňujú sledovať ich vývoj v čase už od roku 2009. O vývoji uvedených komoditných položiek počas modifikovaného sledovaného obdobia (2009 – 2021) vypovedá nasledujúci graf č. 37.



Graf 37: Najvýznamnejšie komoditné položky vývozu v cestnej medzinárodnej nákladnej doprave SR v období rokov 2012 – 2021

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR

Z výsledkov štruktúrálnej analýzy *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy*, prezentovaných v predchádzajúcej podkapitole vyplynulo, že najvyšší podiel na *subsegmente vývozu* mala *cestná nákladná doprava* počas sledovaného obdobia v roku 2020 (56 %, vid' graf č. 34). Väčšinový podiel na subsegmente pritom prvýkrát dosiahla v roku 2009. Uvedené roky boli preto použité ako rozhodujúce obdobia pre zhodnotenie vývoja najvýznamnejších komoditných položiek subsegmentu vývozu v cestnej nákladnej doprave. Výnimku predstavujú položky *chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá* a *dopravné zariadenia* pre ktoré sú v štatistických výkazoch a databázach k dispozícii údaje až od roku 2012. U týchto položiek boli preto ako rozhodujúce obdobia použité roky 2012 a 2020.

Najvyšší nárast medzi identifikovanými komoditnými položkami vývozu počas obdobia rokov 2009 až 2020 dosiahol *zberný tovar a rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne* a to na úrovni 112 % (zo 753 tis. prepravených ton v roku 2009 na 1 594 tis. ton prepravených v roku 2020). Z pohľadu *železničnej dopravy* a jej konkurenčného postavenia v rámci segmentu však táto komoditná položka nemala žiadny vplyv. V prípade *železničnej dopravy* sa totiž jedná o komoditu ktorá bola počas sledovaného obdobia prepravovaná iba sporadicky a v marginálnych objemoch (do 150 tis. ton). Druhou najvýznamnejšie rastúcou komoditnou položkou vývozu počas sledovaného obdobia boli *chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá*, u ktorých prepravné objemy v roku 2020 vzrástli o 89 % v porovnaní s rokom 2012 (údaje za roky 2009 – 2011 nie sú k dispozícii). Aj keď položka nedosahovala v priebehu sledovaného obdobia hodnoty na 1 mil. prepravených ton (s

výnimkou roku 2018) je možné ju považovať za významnú z hľadiska konkurenčného postavenia *železničnej dopravy*. Prvýkrát položka významne vzrástla v roku 2012 (o 69 % v porovnaní s rokom 2007) a druhýkrát v už spomínanom roku 2018 (o 130 % v porovnaní s rokom 2012). Roky 2012 a 2018 pritom predstavujú míľniky, kedy prepravené objemy tejto komodity v rámci *železničnej dopravy* zaznamenali významnejší pokles (23 % v roku 2012 oproti roku 2011 a 14 % v roku 2018 oproti roku 2017). Objemy celkových prepráv v rámci vývozu (železničná + cestná doprava) pritom v roku 2012 medziročne poklesli a v roku 2018 iba mierne vzrástli o 6 %. Na základe uvedených skutočností je možné sa domnievať, že u položky *chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá* došlo k presunu prepravených objemov medzi módmi železničnej a cestnej dopravy v neprospech železničnej dopravy. Tesne pod úrovňou 89 % rástli v cestnej doprave aj prepravné objemy u komodity *dopravné zariadenia*. Medzi rokmi 2012 a 2020 došlo k významnému nárastu ich prepravných objemov o 88 % (zo 768 tis. prepravených ton v roku 2012 na 1 447 tis. ton prepravených v roku 2020). Pre túto komoditnú položku sú rozhodujúcim obdobím roky 2012 a 2020, nakoľko štatistické údaje za roky 2008 až 2011 nie sú k dispozícii. Z pohľadu konkurenčnej pozície v rámci *subsegmentu vývozu* ide podobne ako v prípade chemických výrobkov o významnú komoditnú položku. Kým totiž prepravné objemy dopravných zariadení v *železničnej doprave* počas sledovaného obdobia viac menej stagnovali, resp. oscilovali okolo priemernej hodnoty cca 720 tis. ton, objemy tejto komodity prepravené *cestnou dopravou* vzrástli medzi rokmi 2012 až 2020 na dvojnásobok uvedenej hodnoty. Poslednou z významne rastúcich komoditných položiek boli *výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky*, u ktorých prepravné objemy vzrástli medzi rokmi 2009 až 2020 o 79 % (z 1 256 tis. prepravených ton v roku 2009 na 2 245 tis. ton prepravených v roku 2020). Z pohľadu konkurenčnej pozície na *subsegmente vývozu* je možné u tejto komodity predpokladať istý vplyv. Kým jej prepravné objemy v *železničnej doprave* v zásade postupne rástli až do roku 2015, od roku 2016 až do konca sledovaného obdobia je možné pozorovať ich stagnáciu. V prípade *cestnej dopravy* je pritom možné pozorovať nárast prepravných objemov u tejto komodity až do roku 2018. Práve v roku 2018 potom dochádza k obratu v konkurenčnom postavení v rámci subsegmentu. Vyšší trhovú podiel na subsegmente získava *cestná doprava* (54 %), ktorý až do roku 2020 ešte postupne navyšuje. Prepravné objemy poľnohospodárskych výrobkov však rovnako ako u železničnej dopravy v ďalšom období stagnujú. Poslednou komoditou u ktorej je viditeľný vplyv na konkurenčnú pozíciu jednotlivých módov v rámci *subsegmentu vývozu* sú *ostatné nekovové minerálne výrobky*. Aj keď táto komoditná položka nerástla až tak razantne ako predchádzajúce komodity, jej významnejší nárast je možné badať zakaždým, keď počas sledovaného obdobia došlo k zmene konkurenčnej pozície v prospech *cestnej dopravy*. Zatiaľčo objemy *ostatných nekovových minerálnych výrobkov* prepravené železnicou od začiatku sledovaného obdobia až do roku 2012 postupne klesali (-82 % oproti roku 2004), objemy prepravené *cestnou dopravou* postupne rástli. V rokoch 2011 a 2012 to bolo celkovo o 69 % oproti roku 2010. V uvedenom období pritom *cestná doprava* získala opäť vyšší trhovú podiel v rámci *subsegmentu vývozu* v porovnaní so železničnou dopravou (52 % resp. 54 %). Obdobnú situáciu je možné pozorovať aj v roku 2018, kedy *železničná doprava* stagnovala na priemernej úrovni cca 500 tis. prepravených ton, zatiaľčo *cestná doprava* opäť vzrástla v porovnaní s rokmi 2016 a 2017 o zhruba 20 %. V tom istom roku došlo aj k opätovnému zvýšeniu trhového podielu *cestnej dopravy* (54 %) v porovnaní so *železničnou dopravou* (46 %).

Výsledkom *komoditnej analýzy* v subsegmente vývozu je poznanie, že hľadaný prienik v komoditnej štruktúre *železničnej a cestnej dopravy* v rámci subsegmentu vývozu tvorí až 88 % komoditných položiek. Výnimku z pohľadu *cestnej dopravy* tvoria iba *čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn* u ktorých boli počas sledovaného obdobia zaznamenané nulové prepravné hodnoty. Z pohľadu *železničnej dopravy* sú zo spoločnej komoditnej štruktúry vylúčené *textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky; zberný tovar a rôznorodý tovar ktorý sa prepravuje spoločne*, u ktorých boli rovnako

počas sledovaného obdobia zaznamenané nulové prepravné hodnoty. *Tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií, prepravovaná batožina a ostatný nepredajný tovar* predstavujú komodity, ktoré počas sledovaného obdobia vykazovali marginálne prípadne nulové prepravné objemy tak v železničnej ako aj cestnej nákladnej doprave.

8 TERITORIÁLNA ANALÝZA MEDZINÁRODNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

Tak ako je konštatované v predchádzajúcich podkapitolách, z doterajších výsledkov analýzy dopravného trhu SR vyplynulo poznanie, že z pohľadu *železničnej nákladnej dopravy* a jej konkurenčnej pozície na dopravnom trhu je rozhodujúci *segment medzinárodnej nákladnej dopravy*. Výsledky štrukturálnej analýzy *segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy*, prezentované v podkapitole 1.1.4 pritom ukázali, že pre posúdenie konkurenčného postavenia *železničnej a cestnej dopravy* v rámci segmentu sú rozhodujúce subsegmenty *dovozu a vývozu*. Rovnako je pre vylepšenie konkurenčného postavenia železničnej nákladnej dopravy potrebné poznať komodity, ktoré by mala *železničná doprava* v rámci identifikovaných subsegmentov prepraviť. Z výsledkov komoditnej analýzy, spracovanej v rámci predchádzajúcej podkapitoly vyplynulo, že v subsegmente dovozu je *komoditná štruktúra železničnej nákladnej dopravy* na 77 % identická s *komoditnou štruktúrou dovozu v cestnej nákladnej doprave*. V subsegmente vývozu je *komoditná štruktúra železničnej a cestnej nákladnej dopravy* identická dokonca až na 88 %.

Ako už bolo uvedené na začiatku kapitoly, prvoradou ambíciou projektu TTR je zvýšenie podielu *železničnej dopravy* na dopravnom trhu prostredníctvom efektívnejšieho manažmentu kapacity železničnej infraštruktúry. Na to, aby bolo možné uvedeným spôsobom vylepšiť konkurenčnú pozíciu *železničnej nákladnej dopravy* a určiť jej budúci podiel na dopravnom trhu SR je potrebné poznať tiež destinácie, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska medzinárodnej výmeny tovarových tokov.

Posledným krokom v predkladanej analýze dopravného trhu SR sa tak stáva *teritoriálna analýza segmentu medzinárodnej nákladnej dopravy*. Cieľom analýzy je nájsť najvýznamnejšie destinácie kde končia tovarové toky smerujúce zo SR, resp. najvýznamnejšie destinácie odkiaľ smerujú tovarové toky do SR. Predmetom analýzy sa tak stáva medzinárodná preprava tovarov vo verejnej doprave z hľadiska krajín určenia. Účelom analýzy je poskytnúť relevantný podklad pre identifikáciu budúcej „prevedenej“ dopravy z ciest na železnicu za účelom kvantifikácie socioekonomických prínosov v rámci CBA (spracovanej v kapitole 7 predkladanej štúdie).

Teritoriálna analýza medzinárodnej prepravy tovarov v SR je spracovaná za obdobie rokov 2012 – 2021, a to samostatne pre železničnú a samostatne pre cestnú verejnú dopravu. Vychádza z podkladov Štatistického úradu SR, prezentovaných v rámci dokumentu „Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií“, ktorá je publikovaná na ročnej báze a dostupná na webovom sídle ŠÚ SR. Ročenka vypovedá o objemoch tovaru podľa krajín určenia, vyjadrených v tis. ton, ktoré boli prepravené v rámci segmentu medzinárodnej verejnej dopravy. Hodnotiace obdobie bolo zvolené jednak na základe výsledkov analýzy modifikovaného trhu medzinárodnej nákladnej dopravy prezentovaných v podkapitole 1.1.4. Z výsledkov analýzy vyplýva, že železničná doprava počas sledovaného obdobia stratila svoje dominantné postavenie na modifikovanom segmente medzinárodnej nákladnej dopravy, pričom významnejší prepád podielu bol prvýkrát zaznamenaný práve okolo roku 2012. Zároveň, pre identifikáciu kapacitného potenciálu železničnej infraštruktúry v SR na základe jej reálneho využitia (prezentované v podkapitole 1.2.3) bolo aplikované takmer identické hodnotiace obdobie (2012 – 2022).

8.1. ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

O teritoriálnej štruktúre tovarových tokov prepravovaných medzinárodnou železničnou dopravou v rámci subsegmentu vývozu podľa krajín určenia vypovedá nasledujúca tabuľka č. 31.

Tabuľka 31: Medzinárodná preprava tovaru v železničnej verejnej doprave podľa krajín určenia – vývoz

Tovar naložený v SR – vývoz (tis. ton)	2021	2020	2019	2018	2017
Spolu	12 903,6	10 128,8	10 856,6	11 429,5	11 912,0
z toho					
Belgicko	114,4	81,4	82,3	8,5	5,5
Bielorusko	1,1	5,0	3,1	5,8	5,1
Bosna-Hercegovina	9,6	3,6	-	1,0	-
Bulharsko	147,6	90,3	19,6	22,8	12,1
Česko	2 593,8	2 140,0	2 212,0	2 999,9	1 981,1
Dánsko	13,6	17,3	33,0	27,3	34,8
Estónsko	-	-	-	-	-
Fínsko	-	-	-	-	-
Francúzsko	124,1	101,2	32,6	47,2	113,7
Grécko	85,9	65,3	59,8	34,9	33,5
Holandsko	16,0	9,0	20,3	15,0	104,1
Chorvátsko	149,1	47,6	119,6	71,8	100,5
Litva	-	-	-	-	0,5
Lotyšsko	2,1	2,2	-	0,5	-
Macedónsko	0,2	1,2	1,7	1,9	4,4
Maďarsko	1 600,5	1 371,3	1 404,8	1 290,8	1 320,2
Moldavsko	-	-	0,5	3,2	4,7
Nemecko	2 032,5	1 748,7	1 804,7	1 236,1	1 402,6
Nórsko	0,1	0,3	1,0	0,7	0,4
Poľsko	1 260,1	1 049,3	1 070,7	1 049,1	1 239,3
Rakúsko	1 377,8	1 290,7	1 333,5	1 772,8	2 027,6
Rumunsko	508,6	440,2	643,9	661,2	755,9
Rusko	23,5	22,9	25,5	45,5	92,6
Slovinsko	871,2	750,4	897,5	510,6	523,6
Srbsko	15,0	32,5	16,6	18,4	18,4
Španielsko	-	-	2,2	8,9	4,2
Švajčiarsko	26,6	10,5	29,9	31,9	45,3
Švédsko	13,1	14,8	21,2	28,8	24,1
Taliansko	375,7	392,5	331,1	195,0	211,6
Turecko	6,6	11,7	14,6	18,8	32,3
Ukrajina	253,3	235,0	395,4	616,2	663,9

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Tabuľka 31: Medzinárodná preprava tovaru v železničnej verejnej doprave podľa krajín určenia – vývoz – pokračovanie

Tovar naložený v SR – vývoz (tis. ton)	2016	2015	2014	2013	2012
Spolu	12 693,8	9 357,7	9 446,1	10 007,7	9 295,8
z toho					

Belgicko	17,8	53,1	40,2	33,4	12,5
Bielorusko	3,2	3,4	8,1	6,5	7,0
Bosna-Hercegovina	-	0,7	4,8	14,0	22,4
Bulharsko	25,1	29,9	26,8	16,8	15,7
Česko	3 374,6	2 419,8	2 337,5	2 389,8	1 919,8
Dánsko	29,7	21,8	8,9	8,2	9,2
Estónsko	-	-	-	-	-
Fínsko	-	-	-	-	-
Francúzsko	108,2	95,9	125,2	186,9	197,0
Grécko	26,7	32,2	30,6	23,6	23,7
Holandsko	125,0	23,3	30,6	36,6	27,6
Chorvátsko	149,5	151,0	267,6	406,6	339,3
Litva	-	-	0,5	-	-
Lotyšsko	-	-	-	-	-
Macedónsko	7,0	9,3	8,2	12,7	11,7
Maďarsko	1 272,5	786,2	543,7	744,7	542,8
Moldavsko	2,2	5,2	4,9	4,0	6,1
Nemecko	1 352,4	1 018,8	1 233,2	1 325,9	1 222,9
Nórsko	-	-	-	-	-
Poľsko	1 155,2	829,2	817,0	978,6	1 563,6
Rakúsko	2 119,5	1 982,7	2 209,3	2 090,9	1 762,0
Rumunsko	727,1	248,4	308,2	274,1	252,5
Rusko	156,1	170,5	213,5	254,2	298,1
Slovinsko	994,9	580,9	647,8	620,6	395,4
Srbsko	36,2	22,7	16,8	42,5	30,6
Španielsko	-	-	4,0	8,2	2,3
Švajčiarsko	63,7	25,9	1,9	4,7	1,0
Švédsko	24,5	28,6	35,7	29,8	33,9
Taliansko	282,2	221,2	279,4	229,1	278,6
Turecko	229,8	30,0	29,0	19,6	28,7
Ukrajina	408,0	558,3	-	201,9	227,3

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Údaje, prezentované v tabuľke ukazujú, že tovar naložený v SR a prepravovaný medzinárodnou železničnou nákladnou dopravou bol počas sledovaného obdobia (2012 – 2021) najčastejšie smerovaný do krajín:

- Česko,
- Nemecko,
- Rakúsko,
- Maďarsko; a
- Poľsko.

O relatívnom podiele týchto krajín na celkovom vývoze tovaru prepravovaného železničnou nákladnou dopravou v období rokov 2012 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 32.

Tabuľka 32: Relatívny podiel krajín na celkovom vývoze tovaru prepraveného železničnou nákladnou dopravou v období rokov 2012 - 2021

Krajina určenia	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	Ø
Česko	20 %	21 %	20 %	26 %	17 %	27 %	26 %	25 %	24 %	21 %	23 %
Nemecko	16 %	17 %	17 %	11 %	12 %	11 %	11 %	13 %	13 %	13 %	13 %
Rakúsko	11 %	13 %	12 %	16 %	17 %	17 %	21 %	23 %	21 %	19 %	17 %
Maďarsko	12 %	14 %	13 %	11 %	11 %	10 %	8 %	6 %	7 %	6 %	10 %
Poľsko	10 %	10 %	10 %	9 %	10 %	9 %	9 %	9 %	10 %	17 %	10 %
Spolu	69 %	75 %	72 %	73 %	67 %	73 %	75 %	76 %	75 %	75 %	73 %
Ostatné krajiny	31 %	25 %	28 %	27 %	33 %	27 %	25 %	24 %	25 %	25 %	27 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Na základe údajov prezentovaných v tabuľke je možné konštatovať, že najčastejšie boli tovarové zásielky počas sledovaného obdobia smerované do Českej republiky. V priemere za celé obdobie tvorili tovary smerované do ČR 23 % z celkového vývozu realizovaného železničnou nákladnou dopravou. Druhú najvýznamnejšiu destináciu medzinárodných tovarových tokov vyvezených železničnou dopravou predstavuje Rakúsko s priemerným podielom na celkovom vývoze na úrovni 17 %. Treťou destináciou v poradí je Nemecko, kam smerovalo 13 % z celkového vývozu realizovaného železničnou dopravou. Podľa údajov v tabuľke však po roku 2018 došlo k obratu, keď tovarové toky smerované do Nemecka presiahli objem tovarových tokov smerovaných do Rakúska. Zvyšné dve krajiny Maďarsko a Poľsko zaznamenali identický podiel na celkovom vývoze tovaru prepraveného zo SR železničnou dopravou, a to na úrovni 10 % v priemere za sledované obdobie. Celkovo bolo počas sledovaného obdobia do uvedených krajín smerované v priemere 73 % tovarov vyvezených zo SR železničnou dopravou.

Z pohľadu projektu implementácie TTR v podmienkach SR pritom ide o krajiny, ktoré sú členmi združenia RNE a aktívne sa prihlásili k procesu redizajnu tvorby medzinárodného cestovného poriadku (TTR).

O teritoriálnej štruktúre tovarových tokov prepravovaných medzinárodnou železničnou dopravou v rámci subsegmentu dovozu podľa krajín určenia vypovedá nasledujúca tabuľka č. 33.

Tabuľka 33: Medzinárodná preprava tovaru v železničnej verejnej doprave podľa krajín určenia – dovoz

Tovar vyložený v SR – dovoz (tis. ton)	2021	2020	2019	2018	2017
Spolu	17 547,6	13 043,5	14 984,5	17 645,2	16 735,7
z toho					
Belgicko	45,7	43,4	153,6	115,8	97,1
Bielorusko	0,9	-	-	-	-
Bulharsko	30,5	30,0	137,4	184,7	213,1
Česko	2 548,2	1 933,5	2 129,3	1 929,9	1 397,3
Dánsko	-	-	-	-	-
Fínsko	-	-	-	-	-
Francúzsko	61,9	41,3	23,9	23,9	41,5
Grécko	50,9	44,2	26,2	3,5	6,0
Holandsko	184,0	168,1	209,3	191,8	264,4
Chorvátsko	668,5	731,9	366,7	71,5	4,1
Litva	-	2,8	6,1	6,0	0,5
Lotyšsko	-	-	-	-	-
Luxembursko					

Macedónsko	1,6	-	-	1,1	0,8
Maďarsko	1 009,4	808,9	947,4	718,8	587,0
Moldavsko	5,0	1,0	3,1	7,5	1,7
Nemecko	906,4	706,2	783,7	576,3	342,5
Nórsko	-	-	-	-	-
Poľsko	1 794,2	1 982,7	2 411,7	2 638,3	2 326,3
Rakúsko	305,2	172,6	208,3	273,2	259,3
Rumunsko	35,6	38,5	142,2	111,9	188,8
Rusko	3 216,8	2 694,9	2 368,9	3 181,5	2 711,2
Slovinsko	671,7	642,9	700,3	252,3	299,8
Srbsko	14,5	5,3	0,2	3,0	22,5
Španielsko	-	-	-	-	-
Švajčiarsko	-	-	-	-	-
Švédsko	18,6	22,4	24,0	20,9	10,0
Taliano	170,3	160,4	140,0	8,7	20,6
Ukrajina	4 685,1	2 586,4	4 012,5	5 573,7	6 426,5

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Tabuľka 33: Medzinárodná preprava tovaru v železničnej verejnej doprave podľa krajín určenia – dovoz – pokračovanie

Tovar vyložený v SR – dovoz (tis. ton)	2016	2015	2014	2013	2012
Spolu	16 440,5	14 218,0	15 324,1	15 533,4	14 898,9
z toho					
Belgicko	100,7	57,4	28,7	26,7	39,8
Bielorusko	0,1	8,7	14,4	5,3	51,4
Bulharsko	162,4	224,1	104,1	9,5	18,4
Česko	2 172,7	1 383,2	1 940,8	2 249,0	2 758,4
Dánsko	-	-	-	-	-
Fínsko	-	-	-	-	-
Francúzsko	20,3	14,4	8,1	6,7	11,9
Grécko	1,8	4,9	5,8	-	0,8
Holandsko	269,8	204,8	264,1	176,2	145,3
Chorvátsko	0,6	12,3	12,1	20,2	0,3
Litva	-	-	-	-	-
Lotyšsko	-	-	-	-	-
Luxembursko	-	1,8	3,1	1,0	4,3
Macedónsko	-	-	-	0,3	0,8
Maďarsko	802,9	436,0	458,0	584,1	496,2
Moldavsko	-	0,7	5,6	1,0	0,3
Nemecko	367,2	249,3	256,6	379,4	408,4
Nórsko	-	-	-	-	-
Poľsko	1 912,0	1 723,2	1 756,0	2 293,7	1 278,6
Rakúsko	390,9	220,7	299,0	263,9	230,4
Rumunsko	117,0	151,5	159,4	316,6	93,6
Rusko	3 623,7	3 937,0	3 846,7	2 803,9	3 325,8
Slovinsko	923,5	331,8	393,7	402,5	379,2
Srbsko	9,6	0,1	1,7	2,3	9,9
Španielsko	-	-	0,1	-	-
Švajčiarsko	68,6	38,0	19,7	22,6	0,9

Švédsko	2,9	11,5	2,2	0,1	0,3
Taliani	60,3	20,8	16,7	13,5	30,6
Ukrajina	5 308,8	5 102,6	-	5 858,6	5 496,7

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Údaje, prezentované v tabuľke ukazujú, že tovar prepravovaný medzinárodnou železničnou dopravou a vyložený v SR bol počas sledovaného obdobia (2012 – 2021) najčastejšie dovezený z krajín:

- Ukrajina,
- Rusko,
- Poľsko, a
- Česko.

O relatívnom podiele týchto krajín na celkovom objeme tovaru dovezeného železničnou nákladnou dopravou v období rokov 2012 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 34.

Tabuľka 34: Relatívny podiel krajín na celkovom dovoze tovaru prepraveného železničnou nákladnou dopravou v období rokov 2012 – 2021

Odosielať krajina	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	Ø
Ukrajina	27 %	20 %	27 %	32 %	38 %	32 %	36 %	0 %	38 %	37 %	29 %
Rusko	18 %	21 %	16 %	18 %	16 %	22 %	28 %	25 %	18 %	22 %	20 %
Poľsko	10 %	15 %	16 %	15 %	14 %	12 %	12 %	11 %	15 %	9 %	13 %
Česko	15 %	15 %	14 %	11 %	8 %	13 %	10 %	13 %	14 %	19 %	13 %
Maďarsko	6 %	6 %	6 %	4 %	4 %	5 %	3 %	3 %	4 %	3 %	4 %
Spolu	76 %	77 %	79 %	80 %	80 %	84 %	88 %	52 %	89 %	90 %	79 %
Ostatné krajiny	24 %	23 %	21 %	20 %	20 %	16 %	12 %	48 %	11 %	10 %	21 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Na základe údajov prezentovaných v tabuľke je možné konštatovať, že najčastejšie boli tovarové zásielky počas sledovaného obdobia dovážané do SR z Ukrajiny. V priemere za celé obdobie tvorili tovary dovážané z Ukrajiny 29 % z celkového dovozu realizovaného železničnou nákladnou dopravou. Druhou najvýznamnejšou destináciou odkiaľ prúdili medzinárodné tovarové toky do SR dovezené železničnou dopravou je Rusko, s priemerným podielom na celkovom dovoze na úrovni 20 %. Zvyšné dve krajiny Poľsko a Česká republika zaznamenali identický podiel na celkovom dovoze tovaru prepraveného do SR železničnou dopravou, a to na úrovni 13 % v priemere za sledované obdobie. Uvedené krajiny dopĺňa ešte Maďarsko (identifikované vyššie ako destinácia významná z hľadiska vývozu) odkiaľ boli do SR dovezené tovary na úrovni 4 % z celkového dovozu v priemere za celé sledované obdobie. Celkovo bolo počas sledovaného obdobia z uvedených krajín smerované na Slovensko v priemere 79 % všetkých tovarov dovezených do SR železničnou dopravou.

Z pohľadu projektu implementácie TTR v podmienkach SR, tri z vyššie uvedených krajín (Poľsko, Česko a Maďarsko) sú členmi združenia RNE a aktívne sa prihlásili k procesu redizajnu tvorby medzinárodného cestovného poriadku (TTR).

8.2. CESTNÁ DOPRAVA

O teritoriálnej štruktúre tovarových tokov prepravovaných medzinárodnou cestnou dopravou v rámci subsegmentu vývozu podľa krajín určenia vypovedá nasledujúca tabuľka č. 35.

Tabuľka 35: Medzinárodná preprava tovaru v cestnej verejnej doprave podľa krajín určenia – vývoz

Tovar naložený v SR – vývoz (tis. ton)	2021	2020	2019	2018	2017
Spolu	7 205,2	6 675,7	7 998,9	7 894,4	7 344,6
v tom					
Belgicko	112,7	154,9	135,0	241,1	345,1
Bielorusko	-	-	-	-	-
Bosna-Hercegovina	-	-	-	0,1	0,1
Bulharsko	1,6	0,1	0,6	1,0	1,8
Česko	1 122,9	1 038,3	1 543,7	1 431,8	1 136,5
Dánsko	44,3	30,1	26,6	56,3	14,3
Estónsko	-	3,9	1,0	0,3	-
Fínsko	2,5	25,1	7,7	5,6	10,6
Francúzsko	337,2	337,7	402,2	541,3	589,2
Grécko	7,6	3,0	2,1	0,1	1,4
Holandsko	169,2	193,4	135,1	177,3	170,3
Chorvátsko	10,1	11,0	10,1	20,7	19,4
Irsko	4,1	8,3	4,0	3,7	4,2
Litva	12,2	0,9	0,5	0,5	0,5
Lotyšsko	-	-	-	-	-
Luxembursko	24,0	31,6	24,2	21,1	25,9
Macedónsko	50,4	30,1	8,1	8,7	10,3
Maďarsko	707,9	562,2	723,4	659,1	482,5
Nemecko	1 327,4	1 184,7	1 577,7	1 378,1	1 193,0
Nórsko	6,0	-	-	-	0,2
Poľsko	172,1	238,3	179,6	176,1	204,1
Portugalsko	24,5	22,0	23,8	11,4	3,6
Rakúsko	1 130,2	1 211,4	1 210,2	1 255,6	1 050,3
Rumunsko	20,5	35,0	90,2	110,8	115,0
Rusko	1,6	3,0	3,9	5,4	13,8
Slovinsko	173,5	103,4	181,1	149,8	75,1
Srbsko	1,1	0,2	0,6	3,8	5,6
Španielsko	137,7	140,0	236,0	248,1	128,5
Švajčiarsko	202,8	270,6	255,0	131,2	70,5
Švédsko	45,8	2,8	1,5	6,4	8,2
Taliansko	502,3	519,2	635,3	582,7	449,2
Ukrajina	17,1	17,4	22,4	47,6	28,2
Veľká Británia	108,0	155,3	189,6	183,0	288,9
Ostatné krajiny	727,9	341,8	367,7	435,7	898,3

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Tabuľka 35: Medzinárodná preprava tovaru v cestnej verejnej doprave podľa krajín určenia – vývoz – pokračovanie

Tovar naložený v SR – vývoz (tis. ton)	2016	2015	2014	2013	2012
Spolu	7 259,6	7 187,2	6 277,4	5 595,1	5 074,0
v tom					
Belgicko	177,6	220,6	119,1	111,2	109,0
Bielorusko	-	-	-	0,2	0,8
Bosna-Hercegovina	0,1	2,7	2,5	0,4	0,5
Bulharsko	0,6	0,8	0,2	0,8	2,6

Česko	1 255,1	865,0	752,0	660,7	669,2
Dánsko	9,9	110,8	54,1	88,4	91,1
Estónsko	-	0,3	-	0,1	56,6
Fínsko	22,7	15,4	12,9	6,9	7,1
Francúzsko	483,3	508,4	421,3	347,4	342,4
Grécko	1,6	1,3	0,4	1,8	1,2
Holandsko	183,9	246,3	126,0	137,5	105,4
Chorvátsko	6,0	113,9	17,4	18,3	7,7
Irsko	4,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Litva	-	2,5	41,6	16,8	5,5
Lotyšsko	-	0,3	0,1	0,4	0,2
Luxembursko	20,1	105,9	33,0	42,2	69,2
Macedónsko	10,8	12,1	3,6	14,7	3,0
Maďarsko	509,1	606,3	654,5	578,8	451,5
Nemecko	1 217,7	1 120,5	1 154,1	786,8	775,5
Nórsko	-	3,2	2,0	2,9	0,6
Poľsko	198,8	273,4	242,6	179,2	174,7
Portugalsko	3,5	5,1	4,0	3,5	6,4
Rakúsko	1 183,2	795,3	868,2	959,6	874,2
Rumunsko	78,1	53,7	38,3	61,2	35,2
Rusko	6,2	8,2	9,8	12,7	13,7
Slovinsko	99,3	201,6	136,1	117,8	38,4
Srbsko	4,4	14,3	8,3	7,9	6,4
Španielsko	191,8	199,2	117,5	103,0	97,8
Švajčiarsko	85,4	228,3	63,0	72,2	100,2
Švédsko	25,9	18,0	27,3	24,5	77,6
Taliansko	363,1	428,4	460,4	420,3	426,6
Ukrajina	29,9	31,6	33,1	19,0	12,5
Veľká Británia	467,3	71,6	96,9	96,8	127,4
Ostatné krajiny	619,8	922,2	777,1	701,1	383,8

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Na základe údajov prezentovaných v tabuľke je možné konštatovať, že tovar naložený v SR a prepravovaný medzinárodnou cestnou verejnou dopravou bol počas sledovaného obdobia (2012 – 2021) najčastejšie smerovaný do krajín:

- Nemecko,
- Rakúsko,
- Česko, a
- Maďarsko.

O relatívnom podiele týchto krajín na celkovom vývoze tovaru prepravovaného cestnou verejnou nákladnou dopravou v období rokov 2012 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 36.

Tabuľka 36: Relatívny podiel krajín na celkovom vývoze tovaru prepraveného cestnou verejnou dopravou v období rokov 2012 – 2021

Krajina určenia	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	Ø
Nemecko	18 %	18 %	20 %	18 %	16 %	17 %	16 %	18 %	17 %	17 %	18 %
Rakúsko	16 %	18 %	15 %	16 %	14 %	16 %	11 %	14 %	17 %	17 %	15 %
Česko	16 %	16 %	19 %	18 %	15 %	17 %	12 %	12 %	12 %	13 %	15 %
Maďarsko	10 %	8 %	9 %	8 %	7 %	7 %	8 %	10 %	10 %	9 %	9 %
Spolu	60 %	60 %	63 %	61 %	53 %	58 %	47 %	55 %	56 %	57 %	57 %
Ostatné krajiny	40 %	40 %	37 %	39 %	47 %	42 %	53 %	45 %	44 %	43 %	43 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Z údajov prezentovaných v tabuľke vyplýva, že najčastejšie boli tovarové zásielky počas sledovaného obdobia smerované do Nemecka. V priemere za celé obdobie tvorili tovary smerované do Nemecka 18 % z celkového vývozu realizovaného cestnou verejnou dopravou. Ďalšie významné destinácie pre smerovanie medzinárodných tovarových tokov vyvezených cestnou verejnou dopravou predstavujú Rakúsko a Česká republika, kam bolo smerovaných zhodne po 15 % z celkového objemu tovarov v priemere za sledované obdobie. Uvedené cieľové destinácie dopĺňa ešte Maďarsko, kam bolo cestnou verejnou dopravou vyvezených 9 % z celkového objemu tovarov v priemere za sledované obdobie. Celkovo bolo počas sledovaného obdobia do uvedených krajín smerované v priemere 57 % tovarov vyvezených zo SR cestnou verejnou dopravou.

Z pohľadu projektu implementácie TTR v podmienkach SR pritom ide o krajiny, ktoré sú členmi združenia RNE a aktívne sa prihlásili k procesu redizajnu tvorby medzinárodného cestovného poriadku (TTR).

O teritoriálnej štruktúre tovarových tokov prepravovaných medzinárodnou cestnou verejnou dopravou v rámci subsegmentu dovozu podľa krajín určenia vypovedá nasledujúca tabuľka č. 37.

Tabuľka 37: Medzinárodná preprava tovaru v cestnej verejnej doprave podľa krajín určenia – dovoz

Tovar vyložený v SR – dovoz (tis. ton)	2021	2020	2019	2018	2017
Spolu	5 758,5	5 359,1	6 327,7	6 063,2	6 071,9
v tom					
Belgicko	120,1	133,1	235,4	219,0	213,0
Bielorusko	-	-	-	-	0,7
Bosna-Hercegovina	-	-	-	-	-
Bulharsko	-	0,1	0,2	0,2	0,2
Česko	678,9	659,4	857,3	812,2	696,8
Dánsko	28,1	12,1	12,7	36,1	2,8
Estónsko	-	8,0	2,5	-	-
Fínsko	2,2	24,2	3,0	3,2	6,5
Francúzsko	234,7	210,7	270,4	424,0	414,6
Grécko	4,3	4,2	2,0	-	-
Holandsko	174,6	153,6	170,9	185,0	244,7
Chorvátsko	2,7	7,3	11,9	7,8	6,3
Irsko	4,1	8,3	4,2	4,8	4,8
Litva	0,5	0,9	0,5	0,5	0,5
Lotyšsko	-	-	-	-	0,1
Luxembursko	22,2	33,0	22,3	16,5	22,5
Macedónsko	47,7	20,0	3,5	3,7	4,4

Maďarsko	582,2	537,6	606,3	685,3	582,1
Nemecko	1 126,8	1 078,2	1 306,6	1 113,8	1 008,6
Nórsko	8,5	-	-	-	-
Poľsko	179,3	163,5	186,8	97,1	112,9
Portugalsko	4,3	3,4	2,7	8,0	3,1
Rakúsko	1 058,5	1 156,2	1 330,1	1 032,7	727,3
Rumunsko	6,8	10,9	29,5	22,3	25,0
Rusko	1,0	0,2	0,5	0,4	13,6
Slovinsko	133,5	96,2	170,1	148,5	184,5
Srbsko	1,1	0,4	0,5	3,5	2,5
Španielsko	117,8	103,7	123,9	137,8	101,5
Švajčiarsko	54,1	60,4	67,4	34,2	15,7
Švédsko	14,5	2,5	1,3	3,3	4,1
Taliano	377,9	362,1	432,5	423,5	495,9
Ukrajina	7,3	7,6	10,3	34,4	12,8
Veľká Británia	37,1	119,7	115,0	102,0	235,8
Ostatné krajiny	727,7	381,6	347,4	503,4	928,6

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pošt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Tabuľka 37: Medzinárodná preprava tovaru v cestnej verejnej doprave podľa krajín určenia – dovoz – pokračovanie

Tovar vyložený v SR – dovoz (tis. ton)	2016	2015	2014	2013	2012
Spolu	5 265,4	6 273,0	5 479,2	4 545,0	5 066,5
v tom					
Belgicko	178,7	243,8	112,6	84,5	158,0
Bielorusko	-	-	-	0,1	0,3
Bosna-Hercegovina	-	3,6	2,2	0,2	0,2
Bulharsko	0,5	0,2	-	0,3	1,1
Česko	554,0	582,5	517,6	472,6	532,3
Dánsko	7,1	130,1	64,4	159,8	135,8
Estónsko	-	0,2	-	0,1	73,6
Fínsko	14,3	6,8	11,5	5,6	4,4
Francúzsko	409,1	433,8	331,1	262,9	301,9
Grécko	0,1	0,2	0,2	0,8	18,3
Holandsko	122,9	235,5	121,9	111,0	144,8
Chorvátsko	3,4	154,9	9,4	5,7	3,6
Irsko	4,8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Litva	0,7	1,1	52,9	1,7	2,0
Lotyšsko	-	1,1	0,1	0,1	-
Luxembursko	16,7	148,4	73,7	21,1	130,8
Macedónsko	4,6	5,1	1,7	6,9	0,2
Maďarsko	386,7	403,3	365,9	513,7	427,3
Nemecko	1 037,1	1 015,7	1 197,0	762,4	695,4
Nórsko	-	2,2	1,4	1,4	0,5
Poľsko	113,2	269,5	189,0	119,1	130,1
Portugalsko	4,0	3,8	2,9	2,9	5,8
Rakúsko	728,2	517,6	723,5	601,5	838,5
Rumunsko	12,2	23,2	17,4	19,5	20,0
Rusko	1,3	1,4	0,8	1,4	4,8

Slovensko	91,6	240,5	190,0	152,3	64,4
Srbsko	1,2	3,3	1,3	0,7	0,4
Španielsko	185,9	215,1	113,2	75,2	138,0
Švajčiarsko	17,4	187,8	52,4	29,6	96,2
Švédsko	20,9	11,7	10,4	10,3	124,0
Taliano	354,7	389,1	384,9	340,7	465,5
Ukrajina	14,2	14,2	15,5	9,6	14,3
Veľká Británia	325,3	41,8	111,4	59,6	179,7
Ostatné krajiny	654,6	985,5	802,9	711,7	354,3

Zdroj: Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Údaje, prezentované v tabuľke ukazujú, že tovar prepravovaný medzinárodnou cestnou verejnou dopravou a vyložený v SR bol počas sledovaného obdobia (2012 – 2021) najčastejšie dovezený z krajín:

- Nemecko,
- Rakúsko,
- Česko, a
- Maďarsko.

O relatívnom podiele týchto krajín na celkovom objeme tovaru dovezeného cestnou verejnou dopravou v období rokov 2012 – 2021 vypovedá nasledujúca tabuľka č. 38.

Tabuľka 38: Relatívny podiel krajín na celkovom dovoze tovaru prepraveného cestnou verejnou dopravou v období rokov 2012 – 2021

Odosielacia krajina	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	Ø
Nemecko	20 %	20 %	21 %	18 %	17 %	20 %	16 %	22 %	17 %	14 %	18 %
Rakúsko	18 %	22 %	21 %	17 %	12 %	14 %	8 %	13 %	13 %	17 %	16 %
Česko	12 %	12 %	14 %	13 %	11 %	11 %	9 %	9 %	10 %	11 %	11 %
Maďarsko	10 %	10 %	10 %	11 %	10 %	7 %	6 %	7 %	11 %	8 %	9 %
Spolu	60 %	64 %	65 %	60 %	50 %	51 %	40 %	51 %	52 %	49 %	54 %
Ostatné krajiny	40 %	36 %	35 %	40 %	50 %	49 %	60 %	49 %	48 %	51 %	46 %

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Štatistický úrad SR; Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií - 2022, 2019, 2016, 2015

Vychádzajúc z údajov prezentovaných v tabuľke je možné konštatovať, že počas sledovaného obdobia boli cestnou verejnou dopravou najčastejšie dovážané do SR tovarové zásielky z Nemecka. V priemere za celé obdobie tvorili tovary dovážané z Nemecka 18 % z celkového dovozu realizovaného cestnou verejnou dopravou. Druhou najvýznamnejšou destináciou odkiaľ prúdili medzinárodné tovarové toky do SR dovezené cestnou verejnou dopravou je Rakúsko, s priemerným podielom na celkovom dovoze na úrovni 16 %. Treťou destináciou v poradí je Česká republika. Z ČR smerovalo na Slovensko 11 % z celkového dovozu realizovaného cestnou verejnou dopravou. Uvedené krajiny dopĺňa ešte Maďarsko, odkiaľ boli na Slovensko dovezené tovary na úrovni 9 % z celkového dovozu v priemere za celé sledované obdobie. Celkovo bolo počas sledovaného obdobia z uvedených krajín smerované na Slovensko v priemere 54 % všetkých tovarov dovezených do SR cestnou verejnou dopravou.

Z pohľadu projektu implementácie TTR v podmienkach SR pritom ide o krajiny, ktoré sú členmi združenia RNE a aktívne sa prihlásili k procesu redizajnu tvorby medzinárodného cestovného poriadku (TTR).

Z výsledkov teritoriálnej analýzy medzinárodnej nákladnej dopravy v SR, prezentovaných v rámci podkapitoly vo všeobecnosti vyplýva poznanie, že medzi najvýznamnejšie destinácie tovarových tokov tak z hľadiska vývozu ako aj dovozu patria:

- Nemecko,
- Rakúsko,
- Česko, a
- Maďarsko.

A to tak z pohľadu železničnej ako aj cestnej verejnej dopravy. Z hľadiska účelu analýzy jej výsledky ukazujú, že pri identifikácii budúcej „prevedenej“ dopravy z ciest na železniciu pre účely kvantifikácie socioekonomických prínosov v rámci CBA budú rozhodujúce predovšetkým tovarové toky smerujúce do/z vyššie uvedených destinácií.

POUŽITÁ LITERATÚRA

1. Čiastková zmluva na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení na rok 2023 k Rámcovej zmluve o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry na roky 2023 – 2032
2. D24 – Predpis pre zisťovanie priepustnosti železničných tratí
3. Európska komisia, 2011. *BIELA KNIHA – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*. Brusel: Európska komisia, 28.3.2011.
4. MDV SR, 2018. Metodický rámec pre vypracovanie Štúdie uskutočniteľnosti, verzia 1.0;
5. MDVRR SR, 2016. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II. Bratislava: MDVRR SR, 12/2016.
6. Metodická príručka k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA) – Operačný program Integrovaná Infraštruktúra 2014 – 2020, verzia 3.0
7. MIRRI, 2021. Metodický pokyn k spracovaniu biznis case a cost benefit analýzy informačných technológií verejnej správy.
8. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006 v znení neskorších predpisov.
9. Protokol o vyhodnotení plnenia ZPŽI za rok 2022
10. RailNetEurope, 2019. Redesign of the International Timetabling Process (TTR) – Business Case
11. RailNetEurope, Forum Train Europe, 2019. *Redesign of the International Timetabling Process (TTR)*. Businss Case, Draft version 3.0. Vienna: 2019. Dostupné na internete: https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/TTR_Business_Case.pdf
12. RailNetEurope; Forum Train Europe, Redesign of the International Timetabling Process (TTR), Vienna, Bern, 2022;
13. Rámcová zmluva o prevádzkovaní, rozvoji a modernizácii železničnej infraštruktúry na roky 2023 – 2032
14. Štatistický úrad SR. Aktuálne údaje o doprave. Bratislava: 2014 – 2021. Dostupné na: www.statistics.sk
15. Štatistický úrad SR. Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií. Bratislava: 2006 – 2022. ISBN 978-80-8121-874-3 (online)
16. UIC, 2004. Vyhláška UIC 406 – Kapacita. UIC, Paríž:2004.

17. Zákon č. 106/2018 Z.z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
18. ŽSR – Informačné systémy odboru dopravy (O410)
19. ŽSR, 2019-2023 podkladové materiály projektu č.5/2019 Národná implementácia TTR v SR;
20. ŽSR, 2022. Podmienky používania železničnej siete pre RCP (GVD) 2022/2023. ŽSR, Bratislava: 2022. Dostupná na: www.zsr.sk
21. ŽSR, odbor dopravy GR. Informačné systémy a databázy.
22. ŽSR, odbor financovania, účtovníctva a daní GR. Zoznam majetku IT súvisiaceho s plánovaním a prideľovaním kapacity ŽI.
23. ŽSR, Predpis Sei4. Triedenie a odpisovanie dlhodobého hmotného a nehmotného majetku.
24. ŽSR, Predpis Z1 – Pravidlá železničnej prevádzky.
25. ŽSR/MD SR Harmonogram projekty POO;