

MONITOR HOSPODÁRSKEJ POLITIKY

2019, Č.1 / MAREC
KHP, NHF, EUBA

TÉMA ČÍSLA:

**NÂRODNÍ
DOPRAUCOVIA**



- **OBMEDZENÉ MOŽNOSTI ZRIAĐOVANIA NÂRODNÝCH DOPRAUCOU**
- **PROBLÉMY S OBSADZOVANÍM PRACOVNÝCH MIEST VO VEREJNEJ SPRÂVE**
- **HROZÍ BUDÚCNOSŤ BEZ PRÂCE?**

EDITORIÁL

Milí naši čitatelia,

Zastávame názor, že žiadne hospodárskopolitické rozhodnutie nemá padnúť bez predchádzajúcich analýz a prognóz. Je len prejavom profesionalizmu štátnej správy, ak si zadá vypracovanie takýchto podkladov aj v akademickej sfére. A pravdaže, akademická sféra by mala byť pripravená takéto výzvy prijať. V téme čísla prinášame náhľad do dvoch štúdií, ktoré na Národohospodárskej fakulte vznikli pre potreby Ministerstva dopravy a výstavby SR. Ide o tému zriaďovania či nezriaďovania národných dopravcov. Téma, ktorej sa v médiách ušlo veľa pozornosti a veľa povrchných komentárov. Mali sme ambíciu preskúmať to dôsledne. Preštudovať možné aj nemožné alternatívy, urobiť odhady, modely a prepočty. Až potom posúdiť. Výsledok tohto snaženia má na stole decízna sféra, tu prinášame aspoň vybrané časti – krátke zhrnutia.

Horúcou témou súčasných ekonomických debát je trh práce: existujú tak obavy zo stále viditeľnejšieho nedostatku pracovných síl aj otázky ohľadne povahy budúcej zamestnanosti. V sekcii „Aktuality“ sa príspevky venujú takýmto témam. V „Zaujímavostiach“ sa dočítate, ako to vyzerá s konvergenciou, ak sa trochu vylepší metodika jej vykazovania. A prinášame aj pohľad na to, ako v krajinách V4 po 15 rokoch členstva nazeráme na Európsku úniu.

Vďaka za všetky konštruktívne pripomienky a námety.

Karol Morvay

OBSAH

AKTUALITY

Hrozí nám budúcnosť bez práce?	3
Márny nábor do verejnej správy	6

TÉMA ČÍSLA

K téme čísla: Národní dopravcovia v objektíve nášho výskumu	10
Národný letecký dopravca? Nákladný a riskantný biznis	11
Je zmysluplné vytvárať „národného dopravcu“ v osobnej lodnej doprave?	15

ZAUJÍMAVOSTI

Dobíhanie priemeru – príbeh dvoch bratov	20
Európske postoje v krajinách V4	23
Číslo, ktoré nás zaujalo	27

Názory autorov prezentované v tejto publikácii nemusia reprezentovať názory inštitúcií v ktorých pôsobia.

Príspevky členov Katedry hospodárskej politiky vznikli v rámci projektu ITMS 26240120032: „Vytvorenie excelentného pracoviska ekonomického výskumu pre riešenie civilizačných výziev v 21. storočí“. Projekt bol spolu financovaný zo zdrojov Európskej únie.

Vedecko popularizačný časopis – Monitor hospodárskej politiky – štvrťročná periodicita.

Príspevky jednotlivých autorov prechádzajú recenzným konaním.

Šéfredaktor: Karol Morvay

Výkonný redaktor: Martin Hudcovský

Redakčná rada: Martin Lábaj, Martin Hudcovský, Kristína Petriková, Elena Fífeková, Daniela Pobudová, Richard Kališ.

Vydáva: Katedra hospodárskej politiky, Národohospodárska fakulta, Ekonomická univerzita v Bratislave.

ISSN: 2453-9287

Hrozí nám budúcnosť bez práce?



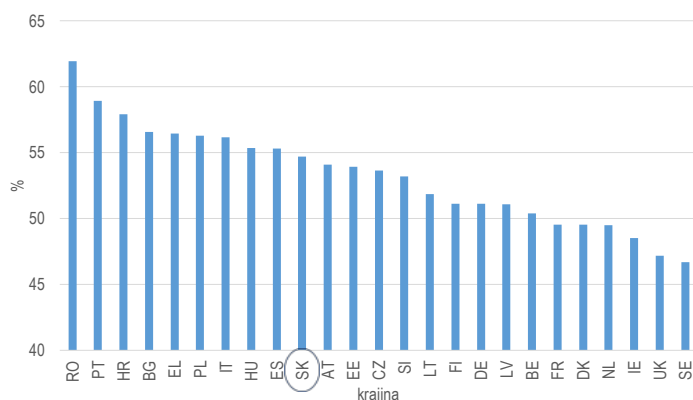
Matej Vitáloš
KHP, NHF, EUBA

V posledných rokoch bolo publikovaných množstvo štúdií, článkov a vo verejnom priestore prebieha neprehliadnuteľná diskusia o negatívnych a v mnohých prípadoch až apokalyptických dopadoch technologického pokroku v podobe industriálnych robotov, umelej inteligencie a strojového učenia na zamestnanosť, rastúce nerovnosti v príjme a bohatstve, a tým aj na politikú a spoločenskú stabilitu. Ako veľmi vážna situácia v skutočnosti je? Hrozí nám bezútešná vízia budúcnosti bez práce? Stručným prehľadom literatúry a upozornením na existujúce obmedzenia pri interpretácii autormi odhadnutých dopadov automatizácie sa snažíme zodpovedať naformulované otázky.

Na začiatok pokladáme za dôležité upozorniť na skutočnosť, že autori všetkých štúdií, ktoré sú v tomto článku spomínané, pracujú s pojmom „technická automatizovateľnosť“. Nimi odhadnuté dopady technologického pokroku na trh práce tak neberú do úvahy ekonomické, spoločenské a iné obmedzenia, ktoré sú so skutočnou implementáciou nových technológií do praxe prirodzene spojené. Autori si túto skutočnosť uvedomujú, upozorňujú na ňu a uvádzajú aj ďalšie obmedzenia, ktoré je pri interpretácii výsledkov ich výskumu potrebné zohľadniť. V závere článku venujeme niekoľko odsekov práve týmto obmedzeniam.

Carl Frey a Michael Osborne (ďalej „FO“)

Graf 1: Podiel pracovnej sily, ktorá bude v najbližších desaťročiach významne zasiahnutá technologickým pokrokom (Bruegel)



Prameň: vlastné spracovanie na základe údajov z Bruegel (2014).

, oxfordskí výskumníci, publikovali v roku 2013 štúdiu, v ktorej odhadujú, že približne 47 % pracovných miest v USA je do roku 2030 ohrozených automatizáciou. Autori implementovali novú a neobvyklú metodológiu, kedy odhadli pravdepodobnosť automatizácie pre všetkých 702 zamestnaní v americkej ekonomike. Na základe tejto metodológie boli v nasledujúcich rokoch odhadnuté podiely pracovných miest ohrozených automatizáciou aj pre ďalšie krajiny. Napríklad, v prípade Fínska ide o hodnotu 35,7 %, v Nórsku je takto ohrozených 33 % pracovných miest, v Nemecku dokonca až 59 %, čo v prípade nemeckej ekonomiky predstavuje 18,3 milióna pracovných miest, ktoré môžu do roku 2030 zaniknúť v dôsledku automatizácie. Okrem spomenutých štúdií, v ktorých autori odhadujú vplyv technologického pokroku a s ním spojenej automatizácie na trh práce vždy pre jednu konkrétnu krajinu, a to prostredníctvom detailných údajov o zamestnanosti, sa o odhad pre všetky členské krajiny EÚ (okrem Cypru, Luxemburska a Malty) pokúsil aj bruselský ekonomický think - tank Bruegel (Graf 1). Tieto odhady sú vypočítané na základe údajov z databázy Medzinárodnej organizácie práce, dá sa teda predpokladať, že budú menej presné a značne skreslené.¹

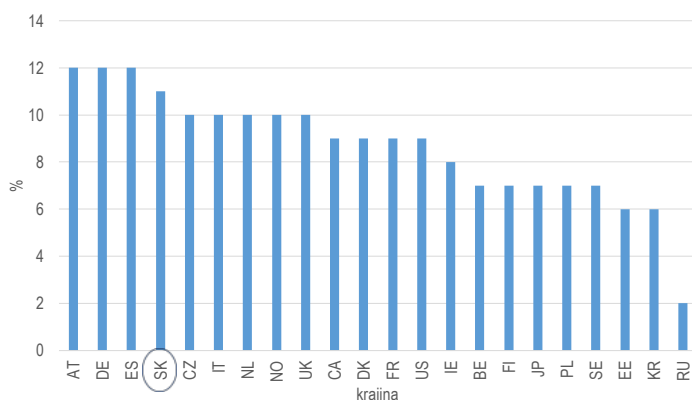
¹ Pri tomto tvrdení vychádzam z predpokladu, že

V roku 2016 publikovala Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (ďalej „OECD“), štúdiu, v ktorej autori Melanie Arntz, Terry Gregory a Ulrich Zierahn (ďalej „AGZ“) argumentujú, že metodológia použitá FO nadhodnocuje nepriaznivé dôsledky automatizácie pre trh práce, keďže pracovné miesta, ktoré sú klasifikované FO ako „s vysokým rizikom automatizácie“, zahŕňajú aj také činnosti, ktoré bude podľa AGZ veľmi náročne automatizovať. Využitím tejto metodológie sa AGZ dopracovali k výrazne nižším číslam ako štúdie vychádzajúce z metodológie FO. Zároveň, v tejto štúdii sa prvýkrát objavuje odhad pre Slovensko, ktoré je s 11 % štvrtou najohrozenejšou krajinou z pohľadu rizika zániku pracovných miest v dôsledku automatizácie. Graf 2 zobrazuje odhady aj pre zvyšných 21 krajín OECD.

V priebehu minulého roka prispeli k skúmanej problematike viaceré ďalšie štúdie. Tá od poradenskej spoločnosti PwC kombinuje metodológie FO a AGZ, ktoré dopĺňa vlastným algoritmom. Ich odhady automatizovateľnosti pracovných miest sa pre skúmané krajiny značne líšia – od 22 % v prípade Fínska a Kórei, až po 44 % v prípade Slovenska (Graf 2).

autor nepracoval s údajmi o zamestnanosti v detailnom členení na vyše 400 zamestnaní, ako ostatní autori, ale pracoval s údajmi v agregovanej forme. Túto skutočnosť indikujú malé rozdiely medzi odhadnutými hodnotami pre jednotlivé krajiny, a taktiež fakt, že v databáze Medzinárodnej organizácie práce sa k údajom v takto detailnom členení dostať nedá. V článku autor detailnejšie informácie o použitých dátach neuvádza.

Graf 2: Podiel pracovných miest s vysokým rizikom automatizácie (AGZ)



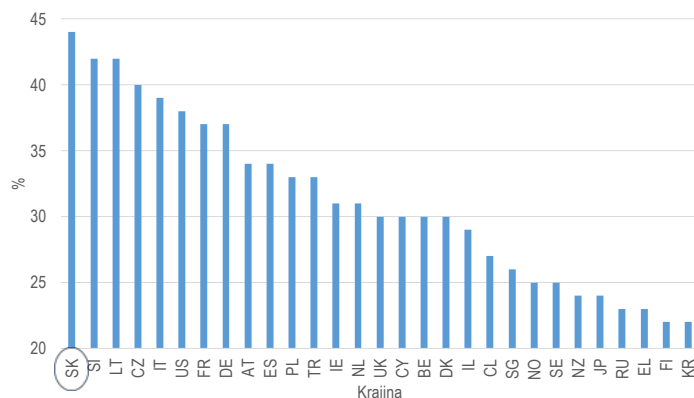
Prameň: vlastné spracovanie na základe údajov z Arntz, Gregory, Zierahn (2016).

V štúdii z marca 2018 OECD odhaduje podiely pracovných miest s vysokým rizikom zániku v dôsledku automatizácie alebo s vysokým rizikom významnej zmeny v štruktúre činností vykonávaných v rámci týchto povolání. V priemere je približne 14 % pracovných miest v krajinách OECD automatizovateľných a ďalších 32 % bude čeliť značnej zmene v tom, ako sú vykonávané. Tak ako v prípade štúdie spoločnosti PwC, tak aj v prípade tejto štúdie, je Slovensko identifikované ako krajina, ktorej trh práce je najviac ohrozený procesom automatizácie, kedy vyše 30 % pracovných miest bude čeliť vysokému riziku ich zániku a v prípade takmer 34 % pracovných miest dôjde k značnej zmene v tom, ako sú vykonávané.

Najčerstvejším príspevkom k problematike je štúdia washingtonského think tanku Brookings Institution, ktorej autori M. Muro, R. Maxim a J. Whiton odhadujú, že počas niekoľkých najbližších desaťročí bude približne 25 % (36 miliónov) amerických pracovných miest čeliť vysokému riziku automatizácie a ďalších približne 36 % (52 miliónov) bude čeliť stredne veľkému riziku automatizácie. Využitá metodológia vychádza z FO, nevyužíva však odhady automatizovateľnosti, ktoré vypočítali FO, ale odhady automatizovateľnosti približne 800 pracovných miest, ktoré vypočítal v roku 2017 McKinsey Global Institute (ďalej „MGI“).

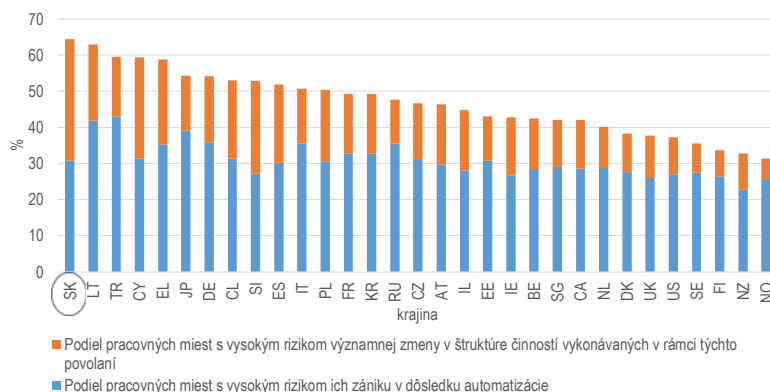
Ako sme už načrtli v úvodne článku, okrem rozlíšenia medzi technickou a skutočne ekonomicky a spoločensky možnou automatizovateľnosťou pracovných miest existujú aj ďalšie zjednodušujúce predpoklady, s ktorými autori pracujú, a ktoré je potrebné pri interpretácii ich odhadov brať do úvahy. Pri odhadoch vychádzajú z aktuálne existujúceho zoznamu zamestnaní, a taktiež predpokladajú, že štruktúra a význam činností vykonávaných v rámci jednotlivých povolání sa nebude meniť.

To, že je dané povolanie (resp. aspoň 70 % činností, ktoré daný pracovník vykonáva) v najbližších rokoch a desaťročiach technicky

Graf 3: Podiel pracovných miest potenciálne ohrozených technologickým pokrokom (PwC)

Prameň: vlastné spracovanie na základe údajov z PwC (2018).

automatizovateľné, ešte neznamená, že takýto krok bude pre podnikateľov ekonomicky výhodný a spoločensky priechodný. Ide o rozpor medzi automatizačným potenciálom a skutočnou implementáciou nových technológií. Odhady autorov hovoria o tom, čo je technicky možné, nie pravdepodobné. Z tohto dôvodu sú odhadnuté hodnoty rizika automatizácie skôr hornou, prípadne až extrémnou hranicou. Okrem toho, 70 % ako hranica, kedy začína byť dané povolanie klasifikované ako „s vysokým rizikom automatizácie“ je zvolená skôr arbitrárne. Think - tank Brookings Institution odhaduje, že realističnejšie zvolená hranica by bola 75 – 85 %. Taktiež, takmer všetci autori pracujú s horizontom najbližších približne 15 rokov. V prípade nových technológií je však veľmi náročné

Graf 4: Podiel pracovných miest s vysokým rizikom ich zániku v dôsledku automatizácie alebo s vysokým rizikom významnej zmeny v štruktúre činností vykonávaných v rámci týchto povolanií (OECD)

Prameň: vlastné spracovanie na základe údajov z OECD (2018).

až nemožné presne odhadnúť, kedy budú aj skutočne implementované. MGI napríklad uvádza, že sice odhadnutý podiel pracovných miest bude technicky automatizovateľných už v období rokov 2030 – 2040, avšak po zohľadnení ekonomických a sociálnych faktorov nebude možná automatizácia všetkých identifikovaných povolanií skôr ako v roku 2065. Dokonca aj v prípade najagresívnejších variantov tak bude trvať niekoľko dekád, kým ekonomiky v plnej miere pocítia dôsledky súčasného technologického pokroku.

Navyše, tak ako v minulosti, tak aj počas nadchádzajúcich dekád, dôjde vďaka technologickému pokroku a ľudskej dômyselnosti k vzniku množstva úplne nových zamestnaní, ktorých podobu si dnes nevieme predstaviť, resp. ktoré budú v budúcnosti potrebné a žiadané v oveľa väčšej miere ako v súčasnosti. Tento argument podporuje aj fakt, že významná časť rastu zamestnanosti počas posledných štyroch dekád je tvorená práve zamestnanosťou v takých povolaniach, ktoré v minulosti neexistovali. Aj napriek tejto skúsenosti sa často objavuje argument, že tentokrát je situácia odlišná a technologický progres nedokáže vytvoriť dostatočné množstvo pracovných miest, aby vyvážil počet tých, ktoré v jeho dôsledku zaniknú. To, kto má

pravdu, ukáže až budúcnosť, nepochybne však politikov a tvorcov hospodárskych politik čakať náročné rozhodnutia a nutnosť vykonania nevyhnutných reforiem na prekonanie aktuálnej ekonomickej a spoločenskej výzvy v podobe prácu ohrozujúho technologického pokroku.

Márny nábor do verejnej správy¹



Patrik Jankovič
KHP, NHF, EUBA



Peter Mandžák
KHP, NHF, EUBA

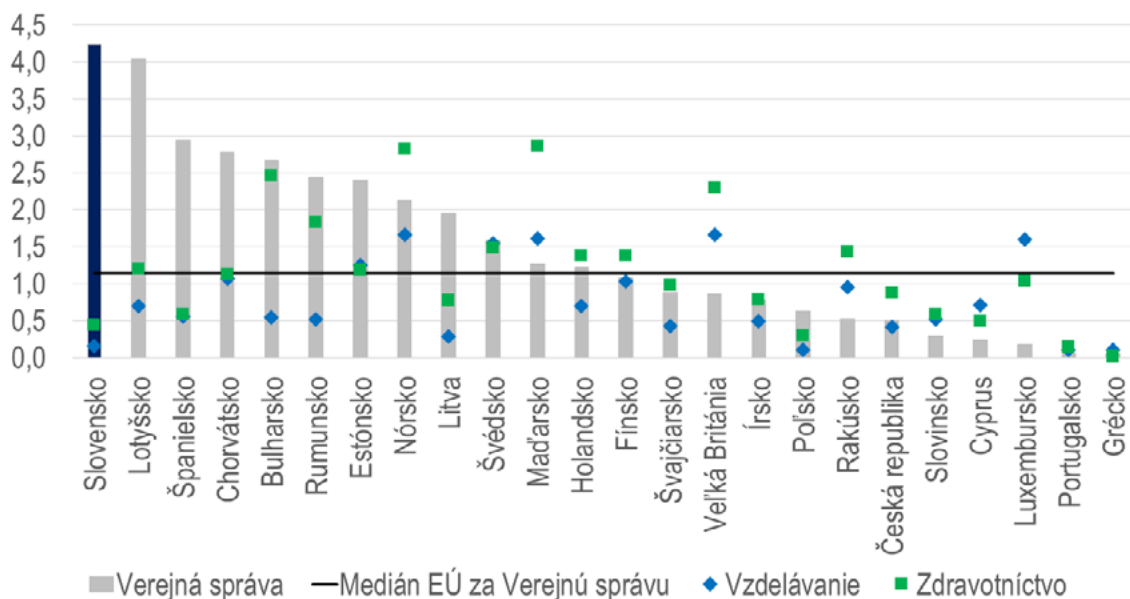
V posledných rokoch sa ekonomike Slovenska darí, miera nezamestnanosti je na historických minimách. V roku 2018 sa pohybovala okolo 6 %, čo predstavuje takmer 170 tisíc nezamestnaných. Ruka v ruku s poklesom nezamestnaných ide tradične aj rast voľných pracovných miest. Ku koncu roka 2018 úrady práce hlásili vyše 70 tisíc voľných pracovných miest. Na jedno voľné pracovné miesto tak pripadalo 2,4 nezamestnaných uchádzačov o zamestnanie. Slovenský trh práce sa v porovnaní s rokom 2008 stal menej efektívnym, pri porovnateľnej miere nezamestnanosti sa miera VPM viac ako strojnásobila. Efektívnosť sa však nemení len v čase, ale odlišuje sa aj medzi odvetviami. V tomto článku sa pokúsime ozrejiť vzťah medzi voľnými pracovnými miestami a nezamestnanosťou v rozdielnych odvetviach pomocou Beveridgeovej krivky. Tú sa pokúsime vyjadriť pre každé odvetvie zvlášť.

Ministerstvo financií SR vo svojej analýze (UHP, 2018) poukázalo na v porovnaní so zahraničím vysoký podiel neobsadených

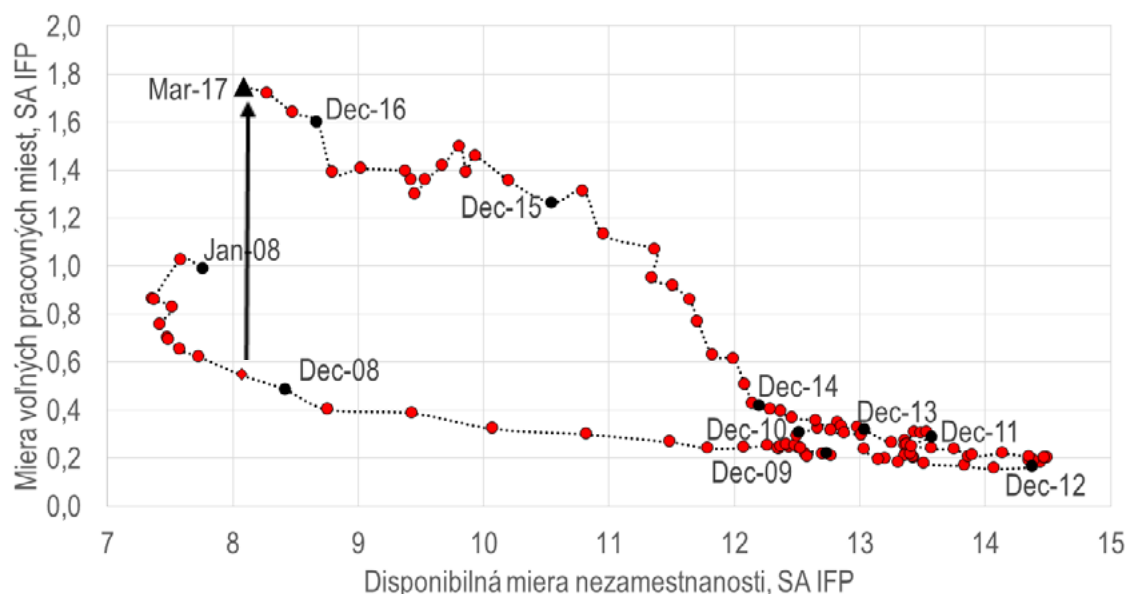
¹ Príspevok vznikol v rámci riešenia výskumného projektu I-19-106-00 „Sociálno-hospodárske výzvy a dopady digitálnej ekonomiky s možnosťami udržateľného rozvoja v SR a krajinách EÚ“.

pracovných miest vo verejnej správe. Podľa údajov Eurostatu má Slovensko v poslednom období oproti mediánu EÚ štvornásobok voľných pracovných miest v odvetví verejnej správy (Graf 1). Autori okrem možného problému s (ne)atraktivitou miest vo verejnej správe naznačujú aj problém s nesprávne stanoveným počtom potrebných pracovníkov.

Graf 1: Miera voľných pracovných miest v subsektoroch verejnej správy, priemer 2011-2017



Prameň: ÚHP, 2018.

Graf 2: Beveridgeova krivka v Slovenskej republike, 2008-2017

Prameň: Útvar hodnoty za peniaze 2017, Revízia výdavkov na politiky trhu práce a sociálne politiky.

Z pohľadu celej ekonomiky alebo iných odvetví verejnej zamestnanosti s menšou priamou kontrolou štátu (vzdelávanie a zdravotníctvo), patrí Slovensko medzi krajiny s nižšou mierou voľných pracovných miest.

Vzťah medzi nezamestnanosťou a voľnými pracovnými miestami opisuje Beveridgeova krivka. Jej negatívny sklon vyjadruje, ako s rastom miery nezamestnanosti klesá miera voľných pracovných miest. Keď sa ekonomike darí, vznikajú nové pracovné pozície, ktoré sa v prípade dostupnosti voľnej a vhodnej pracovnej sily zaplňujú. Nezamestnanosť tak klesá. Pohyb po krivke opisuje ekonomický cyklus. Keď je ekonomika na vrchole, na trhu práce je prirodzene mnoho pracovných príležitostí a súčasne nízka nezamestnanosť. V prípade ekonomického dna je vysoká nezamestnanosť spojená s malým počtom voľných pracovných miest (Barnichon a kol., 2012).

Umiestnenie a posun Beveridgeovej krivky na grafe určuje efektívnosť daného trhu práce. V prípade nesúladu voľných pracovných miest a disponibilných pracovných síl, sa Beveridgeova krivka posúva smerom von (doprava hore). Čím viac vpravo hore sa krivka nachádza, tým je trh práce menej efektívny, keďže voľné pracovné miesta nie sú párované s vhodnou pracovnou silou (Lubyová a kol., 2016). Takáto situácia nastala na Slovenskom trhu práce medzi rokmi 2008 až

2017. Graf 2 znázorňuje zmenu na slovenskom trhu práce smerom k nižšej efektívnosti (UHP/Hellebrandt, 2017).

Slovenský trh práce sa v porovnaní s rokom 2008 stal menej efektívnym, pri porovnateľnej miere nezamestnanosti sa miera VPM viac ako stonásobila. V novembri 2008 pri 8% miere nezamestnanosti dosahovala miera VPM 0,5 %, v marci 2017 pri rovnakej miere nezamestnanosti až 1,75 %. Voľné pracovné miesta sú tak zaplňané menej efektívne.

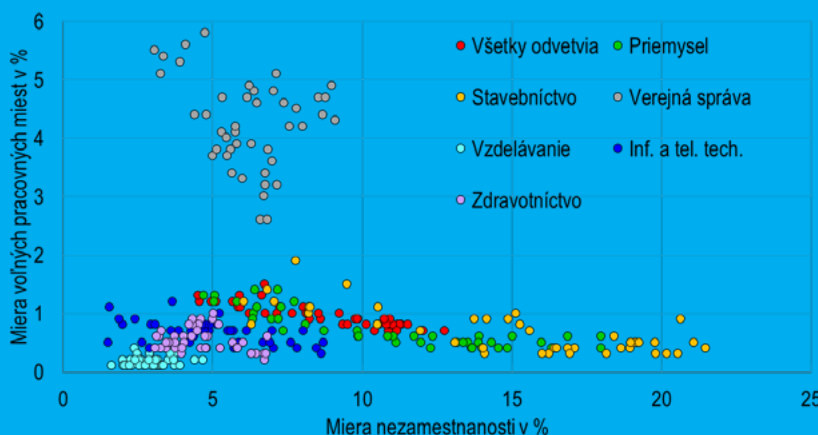
V ďalšej analýze sa pozrieme na charakteristiky indikatívnych Beveridgeových kriviek špecifických pre jednotlivé odvetvia. Ich základné črty môžu prispieť k vysvetleniu, prečo dochádza k výrazným rozdielom v miere voľných pracovných miest v sektoroch slovenskej ekonomiky (pozri Box 1).

Rozhodnutia odvetví verejnej správy, zdravotníctva a školstva neopisujú trhové správanie. Na Grafe Box je rozoznateľné, že v prípade verejnej správy, školstva a zdravotníctva sú čiastkové situácie na trhoch práce výrazne rozptýlené a neopisujú vzťah medzi mierou nezamestnanosti a mierou voľných pracovných miest tak jasne ako v prípade priemyslu, stavebníctva, či ekonomiky ako celku.

Box 1:

Pre hlbšiu analýzu efektívnosti párovacieho procesu v jednotlivých odvetviach ekonomiky by bolo vhodné poznať ich špecifický tvar Beveridgeovej krivky. Konštruujeme pre to indikatívne ukazovatele - špecifické Beveridgeove krivky pre vybrané subsektory ekonomiky podľa klasifikácie NACE. Sledujeme kvartálne údaje od začiatku roku 2008 po koniec roku 2018. Využívame štatistiky zamestnanosti, počtu voľných pracovných miest (VPM) a štatistiky počtu uchádzačov o zamestnanie (UOZ) podľa posledného evidovaného zamestnania zaradeného do NACE. Vďaka odvetvovej špecifikácii týchto údajov tvoríme ukazovatele miery voľných pracovných miest (Eurostat) a miery nezamestnanosti (ŠÚSR - VZPS). Graf BOX znázorňuje situácie na čiastkových trhoch práce. Pomocou nich je napokon možné zostrojiť indikatívne Beveridgeove krivky samostatne pre jednotlivé odvetvia podľa klasifikácie NACE (Graf č. 3).

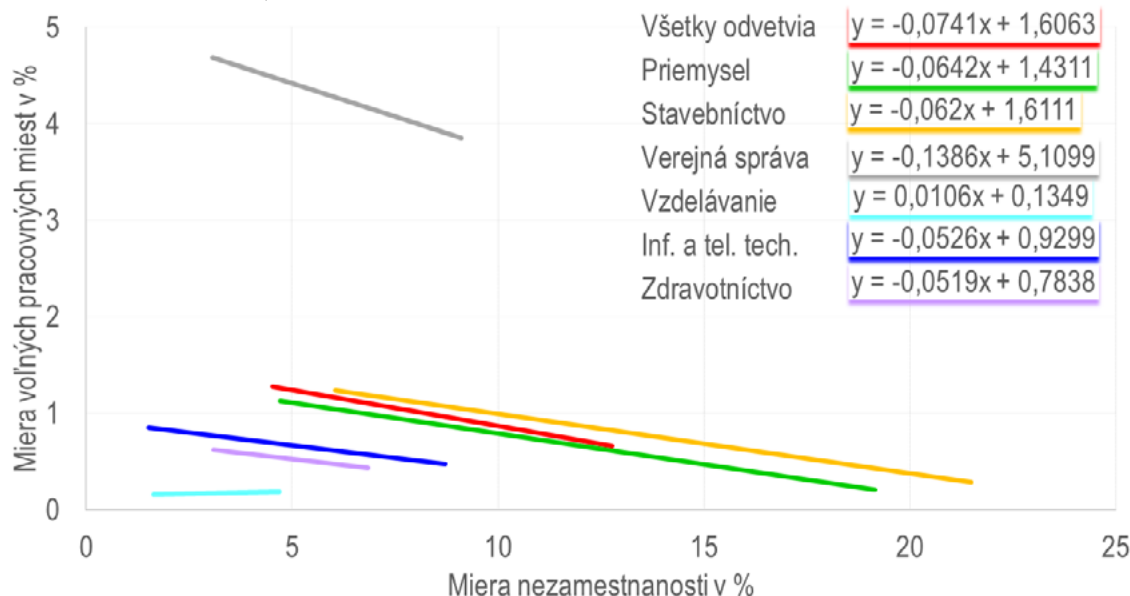
GrafBox: Závislosť medzi mierou nezamestnanosti a mierou voľných pracovných miest pre vybrané odvetvia (kvartálne od 2008 do 2018)



Odhadovanie špecifických Beveridgeových kriviek má určité obmedzenie. Je ním priradovanie uchádzačov o zamestnanie k špecifickým odvetviám podľa NACE. Priradovanie prebieha podľa odvetvového zaradenia posledného zamestnania uchádzača. Za sledované obdobie bolo k NACE priradených takmer 63% UOZ, pred zaradením do evidencie nebolo zamestnaných 23% UOZ a k žiadnej z klasifikácií NACE nebolo z rôznych dôvodov priradených 14% UOZ.

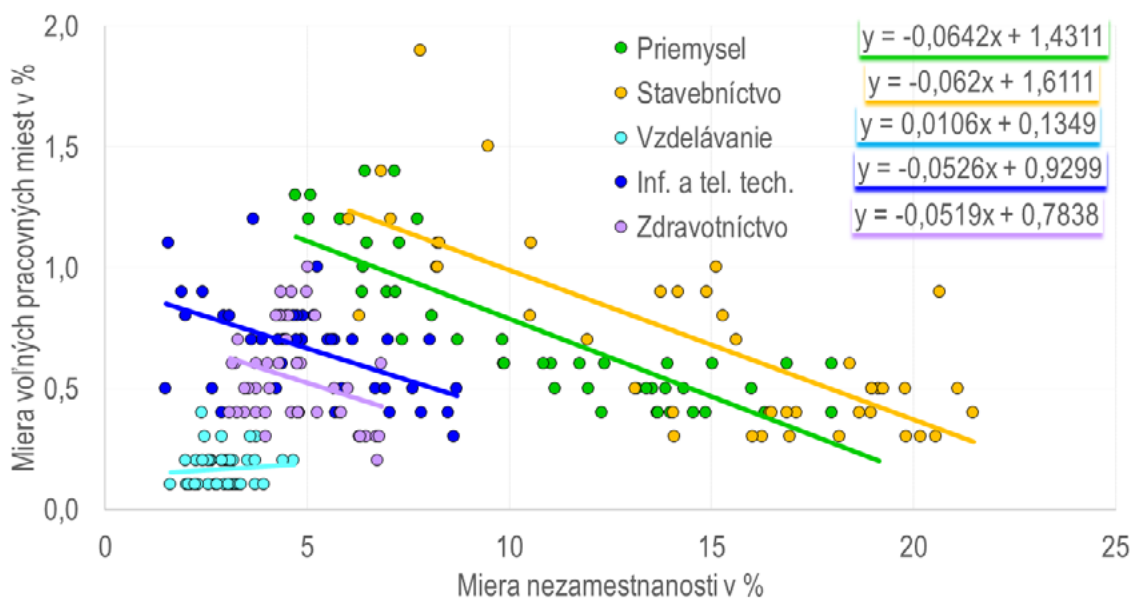
Prameň: Eurostat a ŠÚSR, vlastné spracovanie.

Graf 3: Závislosť medzi mierou nezamestnanosti a mierou voľných pracovných miest pre vybrané odvetvia (kvartálne od 2008 do 2018)



Prameň: Eurostat a ŠÚSR, plus vlastné spracovanie.

Graf 4: Fokus na odvetvia okrem verejnej správy (kvartálne od 2008 do 2018)



Prameň: Eurostat a ŠÚSR, plus vlastné spracovanie.

Odvetvie verejnej správy má vysokú mieru voľných pracovných miest nie len v porovnaní so zahraničím, ale aj v rámci domácich odvetví. Beveridgeova krivka verejnej správy je významne odlišná od priemeru ekonomiky, ale ešte výraznejšie sa líši od ostatných sektorov s priamym vplyvom štátu. Graf č. 3 znázorňuje, že šedá trendová spojnica – Beveridgeova krivka pre verejnú správu sa vymyká normálu vysokými hodnotami voľných pracovných miest.

Zatiaľ čo vo vzdelávaní sa obe sledované premenné pohybujú na nízkych úrovniach (miera nezamestnanosti do 5% a miera voľných pracovných miest do 0,5%), vo verejnej správe dochádza k neobvyčajne vysokej variabilite miery voľných pracovných miest (od 2,5 do 6%) pri relatívne vysokej variabilite miery nezamestnanosti (od 2,5 do 10%).

Z analýzy vyplýva, že odvetvia s vyššou efektívnosťou trhu práce sú tie, ktoré zamestnávajú špecifický a zrejme aj vyššie kvalifikovaný typ pracovníkov. Na Grafe č. 4 je možné na príklade školstva, zdravotníctva či informačných a telekomunikačných technológií sledovať, že tieto odvetvia dosahujú iba nízke

úrovnne miery nezamestnanosti za súčasne nízkych úrovni miery voľných pracovných miest. Na jednej strane konštatujeme efektívne a rýchle zaplňovanie novovzniknutých pozícií disponibilnými pracovníkmi. Namietat' by sa však dalo (aspoň v prípade zdravotníctva a školstva) potenciálne nižšou úrovňou prechodu pracovnej sily do iných sektorov.

Na záver konštatujeme, že výška miery neobsadených pracovných miest v slovenskej verejnej správe je medzinárodným aj národným unikátom. Napriek metodickým obmedzeniam našej analýzy je možné konštatovať, že trh práce v sektore verejnej správy nie je podľa porovnania odvetvových Beveridgeových kriviek efektívny. Na druhej strane, sektory zdravotníctva a školstva zaraďujeme k najefektívnejším čiastkovým trhom práce napriek ich riadeniu štátom. Vysvetlenie tejto neefektivity podľa navrhovanej kvalifikovanosti práce pravdepodobne neobstojí, preto ostáva aj naďalej nevysvetlené, prečo sa miesta vo verejnej správe nedarí vhodne zaplniť napriek disponibilnej práci.

K téme čísla: Národní dopravcovia v objektíve nášho výskumu



Karol Morvay
KHP, NHF, EUBA

Zastávame názor, že ekonomicky orientované univerzitné pracoviská musia mať ambíciu spolupracovať s organizáciami v hospodárskej praxi. Je to časť nášho poslania. Dáva nám to nové impulzy, nové témy a bráni nás to pred uzatvorením sa v „slonovinovej veži“ akademického výskumu. A tak sme na Katedre hospodárskej politiky v uplynulých rokoch vypracovali štúdie pre našich partnerov v automobilovom priemysle, strojárskom či papierenskom priemysle. V druhej polovici roka 2018 sme na základe kontraktu s Ministerstvom dopravy a výstavby SR vypracovali dve štúdie, ktoré mali posúdiť možnosti vytvorenia tzv. národných dopravcov v leteckej doprave či vo vnútroštátnej vodnej doprave.

Považujeme za normálne a správne, keď si štátne orgány dajú v akademickej sfére vypracovať analýzy, ktoré môžu byť nápomocné pri ich rozhodovaní. A akademická sféra by na takéto výzvy mala byť pripravená. A to aj vtedy, keď je téma na prvý pohľad nová, neznáma a možno aj nepohodlná. Takéto „nové a nepohodlné témy“ boli pre nás výzvou a dali nám dobrý dôvod spojiť sily s inými akademickými pracoviskami aj s expertmi vykonávajúcimi reálny biznis v sektore dopravy.



Téma národných dopravcov vyplynula z Programového vyhlásenia vlády (z roku 2016). Nie je to téma nová, niekoľko pokusov realizovať národného dopravcu tu už bolo (viď pokusy v leteckej doprave alebo realizácia v železničnej doprave). Téma je to politicky veľmi citlivá, citlivejšia ako by si to riešitelia analýz priali. A samozrejme aj mediálne sledovaná. Snažili sme sa však povzniesť nad politickú rovinu, nevnímať politický balast a nálepky už na samotnom pojme „národný dopravca“. Snažili sme sa pracovať s alternatívami, kalkulovať náklady a prínosy, modelovať situácie, odhadovať

efekty (vrátane externých).

V oboch štúdiách sme dospeli k záveru, že ide o riskantné projekty s ťažkou predvídateľnosťou a veľmi obmedzenými (nie však nulovými) možnosťami realizácie. Priniesli sme argumenty a prepočty, ako aj výpočet podmienok, za akých sa zlepšujú šance na realizovateľnosť takýchto projektov. Rozhodnutia však musia prijať politici.

Vlastníkom štúdií je Ministerstvo dopravy a výstavby SR. S jeho povolením publikujeme niektoré ich časti na nasledujúcich stranách (každá zo štúdií presahuje 100 strán, vyberáme z nich krátke zhrnutia).



Národný letecký dopravca? Nákladný a riskantný biznis

(Zhrnutie „Analýzy zriadenia národného leteckého dopravcu“)



Martin Hudcovský
KHP, NHF, EUBA
Kordinátor projektu

Štúdia vznikla s cieľom posúdiť možnosť zriadenia národného leteckého dopravcu. Štúdia nie je koncipovaná ako klasický podnikateľský plán, ale ako podkladová štúdia realizovateľnosti. Pre zostavenie podnikateľského plánu si vyžaduje ďalšie rozpracovanie na základe aktuálnej trhovej situácie. Riešitelia rešpektovali nasledovné vopred definované a limitujúce podmienky, ktoré vymedzili priestor pre uvažovanie:

- Zriadenie národného leteckého dopravcu s ohľadom na pravidlá voľného trhu Európskej únie a pravidlá poskytovania štátnej pomoci.
- Prevádzkovanie takých leteckých dopravných spojení, ktoré budú významné z ekonomického, politického a turistického hľadiska a zároveň **budú môcť byť prinajmenšom v dlhodobejšom horizonte prevádzkované rentabilne.**

Štúdia je vypracovaná v logicky na seba nadväzujúcich krokoch, pričom v prvej časti popisuje krátke zhrnutie aktuálneho stavu leteckej dopravy na Slovensku. Táto časť poukazuje na stagnáciu odvetvia osobnej leteckej dopravy na Slovensku, keď sa SR umiestnila za obdobie posledných desiatich rokov na absolútne poslednej pozícii v množstve vybavených medzinárodných pasažierov na obyvateľa v celej EÚ 28.

Nasledujúca časť poskytuje odhad národohospodárskych efektov odvetvia osobnej leteckej dopravy. Kvantifikuje priame a nepriame efekty, spolu s odhadom dodatočných fiškálnych efektov po prípadnom zavedení národného dopravcu. Odvetvie osobnej leteckej dopravy bolo identifikované ako veľkostne poddimenzované, s iba marginálnymi hodnotami efektov v porovnaní s inými módmi dopravy v SR.

Po poodhalení medziodvetvových väzieb osobnej leteckej dopravy a výpočtu národohospodárskych efektov štúdia pokračuje v identifikácii aktuálne prevládajúcich tendencií v leteckej doprave, ktoré by mohli byť relevantné pre prevádzkovanie leteckej spoločnosti. Ako signifikantné boli určené najmä rastúce ceny leteckého paliva, prevládajúca dominancia nízkonákladových leteckých spoločností na slovenských letiskách (s dôsledkom na skreslené vnímanie objektívnej ceny leteckej dopravy), aktuálna fáza ekonomického cyklu, či geografická blízkosť letiska Viedeň, ktorého poloha limituje potenciálny rozvoj letiska Bratislava.

Identifikovali sme sériu argumentov pre a proti zriaďovaniu národného dopravcu. Medzi argumentami pre zriadenie národného leteckého dopravcu vystupuje problém absolútnej odkázanosti na zahraničných dopravcov, ktorí často neoperujú tie letecké linky, ktoré by boli v súlade s najčastejšie kupovanými letenkami slovenskými cestujúcimi (ako poukázali výsledky analýzy). Z dôvodu absencie národného dopravcu tak „uniká“ veľké množstvo finančných prostriedkov do zahraničia (odhad z dostupných údajov pojednáva o odlive minimálne 24,5 mil. € za rok 2017, aj keď tento odhad je skôr podhodnotený). Neurčitost' situácie a bariéry prevádzkovania letov do Veľkej Británie po realizácii Brexitu rovnako hovoria v prospech prevádzkovania domáceho dopravcu. Naopak medzi argumenty proti zriadeniu národného dopravcu možno zaradiť skutočnosť, že zatiaľ všetky pokusy o ustálenie spoločnosti zameranej na pravidelnú osobnú leteckú dopravu na Slovensku zlyhali. Podobne aj skutočnosť, že na trhu leteckej dopravy panuje extrémne silná konkurencia daná blízkosťou veľkých medzinárodných letísk v susediacich štátoch. A navyše nedostatočne rozvinutý príjazdový letecký turizmus poukazuje na možné problémy pri naplňaní dopravných kapacít prevádzkovaných

liniek smerom zo zahraničia do SR.

V ďalšej časti je venovaný priestor právnej analýze štátnej pomoci na úrovni jednotného trhu EÚ a vymedzenie možných riešení existencie národného dopravcu s identifikáciou realizovateľného variantu. Limity vyjadrené právnou úpravou poukazujú na veľmi úzky manévrovací priestor pre realizáciu národného dopravcu. Pri analýze právneho rámca boli identifikované tri varianty existencie národného leteckého dopravcu. **Prvý model sa zakladá na tradičnom ponímaní leteckého dopravcu vlastneného štátom, ktorý ovplyvňuje prevádzku spoločnosti tak, aby vyhovovala potrebám štátu s ohľadom na jeho politické ciele.** Druhým modelom je zabezpečenie obslužnosti územia prostredníctvom zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme (PSO). Tretím modelom je zriadenie národného dopravcu na trhových princípoch bez ďalších štátnych zásahov.

Prvý model bol vylúčený z uvažovania pre dôvod porušenia pravidiel o štátnej pomoci, zatiaľ čo druhý model je realizovateľný len z časti. Lietanie liniek vo forme PSO je uskutočniteľné pre linky operované napr. z Košíc, ale v prípade liniek z Bratislavy by takéto linky podliehali námietkam súvisiacimi s blízkosťou letiska Viedeň. Preto **právna analýza uprednostňuje prípadné zriadenie národného leteckého dopravcu po vzore tretieho modelu: trhového dopravcu fungujúceho bez dodatočných zásahov štátu.** Takýto dopravca by však musel byť rentabilným a konkurencieschopným podnikom, ktorý by dokázal fungovať v rovnakom rámci, ako bežný komerčný subjekt. Posúdeniu tejto možnosti sa venovala ďalšia časť tohto dokumentu.

Neodmysliteľné preto bolo rozpracovanie prípadných nákladov, výnosov a výberu potenciálnych destinácií pri realizácii variantu leteckého dopravcu založeného na trhových princípoch. Hrubý odhad nákladov založenia spoločnosti sa vetví na dve možnosti podľa spôsobu obstarania flotily a poskytuje odhad jednotlivých nákladových položiek s odhadmi ich finančnej náročnosti. V prípade nákupu lietadiel a ich vloženia do spoločnosti pri založení by celkové náklady na založenie národného leteckého dopravcu predstavovali približne 79,3 mil. €, v prípade prenájomu lietadiel

približne 32 mil. €. Pre komparatívny rozmer štúdia poskytuje odhad potrebných dotácií na prevádzkovanie vybraných leteckých spojení obstaraných v režime PSO, je však nutné upozorniť, že táto forma je za súčasnej právnej úpravy nerealizovateľná z letiska Bratislava a prípadná dotácia by bola výsledkom verejnej súťaže.

Štúdia ďalej ako vhodnú podnikateľskú stratégiu spracováva prevádzku zameranú na všetky tri identifikované segmenty, ktoré by mala letecká doprava pokrývať – biznis spojenia, príjazdovú turistiku a ich kombináciu s vnútroštátnymi linkami. Zahájenie prevádzky novej leteckej spoločnosti s flotilou dvoch lietadiel by si vyžadovalo kompromisný prístup v rámci pokrytia prevádzky všetkých troch segmentov, pričom orientácia na „biznis klientelu“ nesie so sebou najväčšie obchodné riziko. Navrhnutý letový poriadok predpokladá prevádzku 14 leteckých spojení, z toho 10 z Bratislavy, 3 z Košíc a 1 z Popradu. **Celkové ročné prevádzkové náklady pri operovaní dvoch lietadiel sa odhadujú na 49 mil. €.** K odhadu výnosov je nutné pristupovať opatrne a vychádzať z faktu, že nová spoločnosť sa bude musieť najskôr etablovať na trhu a získať si svoju klientelu, a to vo veľmi tvrdom konkurenčnom boji so zavedenými spoločnosťami ako na domácom trhu, tak aj okolitých trhoch. To si vyžaduje významné investície do propagácie, marketingu a budovania značky na strane jednej a schopnosť ponúknuť veľmi konkurencieschopnú cenu dopravy na strane druhej. **Predovšetkým v prvých rokoch prevádzky spoločnosti by bolo nutné očakávať negatívny výsledok hospodárenia** s možnosťou jeho redukcie vhodným nastavením nákladových položiek a prispôbením sa situácii na trhu. Na pokrytie týchto strát bude preto potrebné mať k dispozícii dostatočné finančné rezervy, najmä kvôli schopnosti prevádzkovať linky za konkurencieschopné ceny, avšak dosiahnuť ceny, ktoré ponúkajú cenoví lídri na trhu je pravdepodobne nerealistické.

S narastajúcim počtom cestujúcich, a tým aj obsadenosti liniek, možno očakávať postupné znižovanie strát. K znižovaniu strát by mala prispieť aj postupná a primeraná úprava cien leteniek a najmä zaistenie dodatočných príjmov z predaja dodatkových služieb, ktoré sa pozitívne premietnu do celkových výnosov liniek.

Detailný rozpis odhadovaných nákladov, nutných minimálnych výnosov v závislosti na obsadenosti kapacít jednotlivých liniek v prvých piatich rokoch prevádzky a návrh letového poriadku sa nachádza v neverejnej časti tejto štúdie. Rovnako vyčíslenie celkovej odhadovanej finančnej náročnosti investície je uvedené v neverejnej časti štúdie.

V poslednej kapitole sa nachádza návrh jedného z možných modelov prevádzky leteckej spoločnosti, vhodného typu prevádzkovaného lietadla s vymedzením typu a možnosťami financovania nákupu alebo prenájmu lietadiel. Ako vhodné lietadlá do flotily národného dopravcu sú odporúčané lietadlá s kapacitou 80 – 120 miest v kategórii väčších regionálnych lietadiel. Vzhľadom na finančnú náročnosť nákupu flotily bol pre úvodnú fázu prevádzky navrhnutý počet dvoch lietadiel tohto typu. Nasleduje analýza vhodnej právnej formy a spôsobu financovania spoločnosti. Tu štúdia odporúča výber akciovej spoločnosti ako vhodnej právnickej formy a formuluje dopĺňajúce ustanovenia, ktoré by mali zabezpečiť priaznivé hospodárenie spoločnosti. Nutné je upozorniť na výraznú finančnú rezervu, ktorú by musel investor (štát) vložiť do spoločnosti už pri založení spoločnosti. Neskoršia „dotácia“ spoločnosti by podľa pravidiel o štátnej pomoci nebola prípustná. Rovnaké podmienky sa týkajú aj obstarania flotily. Keby sa investor (štát) rozhodol pre nákup lietadiel, musel by tak spraviť už pri založení spoločnosti. Neskorší nákup lietadiel z verejných prostriedkov by mohol byť považovaný za nepovolenú štátnu pomoc. Poslednou časťou návrhu optimálneho modelu prevádzky je časový harmonogram krokov potrebných vykonať na založenie spoločnosti. Harmonogram opisuje vhodné načasovanie jednotlivých krokov tak, aby viedli k optimálnemu spusteniu leteckej prevádzky v horizonte do 21 až 24 mesiacov.

Z analýz vykonaných v rámci štúdie možno pri aktuálnom nastavení podmienok štátnej pomoci a pravidiel vnútorného trhu EÚ vyvodiť tri potenciálne scenáre:

Prvým scenárom je nezriadenie národného dopravcu. Scenár nezriadenia je síce v súčasnosti bez nákladov, ale s rizikom pokračujúceho zaostávania odvetvia civilného letectva SR, pretrvávania závislosti obslužnosti územia SR na

zahraničných dopravcoch, ako aj do budúcnosti narastajúci odliv cestujúcich do susediacich krajín a ich letísk. S tým sa spája aj „únik“ finančných prostriedkov za nákup leteckých služieb do zahraničia bez ďalších efektov na slovenské hospodárstvo. Upozorňujeme však, že riešitelia štúdie čisto ekonomicky nevnímajú využívanie zahraničných dopravcov a „únik“ finančných prostriedkov za nákup leteckých služieb do zahraničia ako jednoznačne škodlivý jav. V otvorenej ekonomike by bol taký postoj ťažko obhájitelný.

Druhým scenárom je obstaranie dopravných spojení vo forme PSO. Právna analýza a prax hovorí v neprospech PSO najmä kvôli „problematickej“ geografickej lokalite najvýznamnejšieho letiska Bratislava. Pri súčasnom nastavení pravidiel a pri malej vzdialenosti od Viedne je táto forma v prípade Bratislavy nerealizovateľná. Do úvahy by tak pripadala realizácia tohto scenára z iných regionálnych letísk na Slovensku (napr. Košice alebo Poprad), avšak tu vyvstáva otázka dostatočného dopytu po leteckej doprave z pohľadu veľkosti miestneho trhu. V prípade, že by sa investor rozhodol založiť národného leteckého dopravcu, neexistuje garancia, že by sa stal aj reálnym prevádzkovateľom spomínaných PSO liniek, pretože výber dopravcu v tejto forme dopravy sa realizuje súťažou.

Posledným, tretím scenárom je vytvorenie národného dopravcu ako novej spoločnosti založenej striktnie na trhovom princípe, ktorý by mal v počiatočnom období formu akciovej spoločnosti vo vlastníctve štátu a podľa možnosti výhľadovo smerovať k joint venture podniku optimálne aj so strategickým partnerom zo súkromnej sféry. Tretí scenár je trhovo konformný, avšak nesie so sebou aj značnú mieru rizík. **Analýza potenciálnych destinácií poukázala na skutočnosť, že dopyt po lietaní zo SR a do SR je geograficky nezosúladený (rozdielny).** Uvažovaný národný letecký dopravca by tak mohol mať problém minimálne v horizonte prvých rokov prevádzky obsadzovať kapacitu prevádzkovaných lietadiel v dostatočnej miere naplnenia (load factor) v oboch smeroch letu najmä v segmente biznis klientely. Riziko naplnenia letov spočíva v jednosmernom dopyte (t. j. len zo SR alebo len do SR) s priamym dopadom na rentabilitu linky ako takej (v oboch

smeroch).

Analýza potenciálnych pravidelných vnútroštátnych a medzinárodných leteckých spojení na základe existujúceho dopytu po osobnej leteckej doprave poukazuje na fakt, že existuje obmedzené množstvo takých leteckých spojení, u ktorých je možné v dlhodobom výhľade predpokladať rentabilnú prevádzku. Prevádzka leteckej spoločnosti by tak v období najbližších rokov musela byť financovaná z cudzích zdrojov prijatých za trhových podmienok (komerčný úver), alebo jednorazovým vkladom investora na obdobie pokrývajúce niekoľkoročné obdobie generujúce prevádzkovú stratu. Konečné rozhodnutie realizácie dopravcu však závisí od preferencie investora a na zvážení argumentov za a proti zriadeniu.

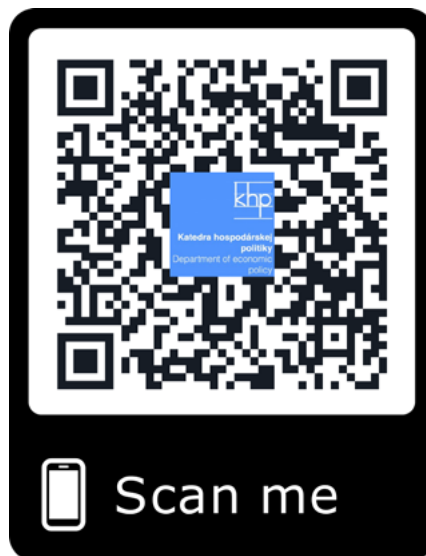
Súhrnne tak možno konštatovať, že ani scenár zriaďovania dopravcu na trhových princípoch nie je v optike priamych výnosov a nákladov ideálny. V krátkodobom a strednodobom horizonte je vytvorenie rentabilnej spoločnosti krajne náročné, takže riziká pre investora vnímame ako veľmi významné. Je však objektívne podotknúť, že v časovom období piatich rokov s ktorým táto štúdia pracuje, je vo

všeobecnosti veľmi náročné dosiahnuť rentabilné hospodárenie pri štandardnej ziskovej marži v sektore civilného letectva. Aj dnes existuje potenciál špecifikovať také letecké spojenia, ktoré by zabezpečili návratnosť investícií v období do päť rokov (napr. charterové linky v letnej sezóne) – tieto linky však nie sú v súlade s charakterom „národného“ dopravcu. Ak by sa dopravcovi podarilo ustáliť na trhu leteckej dopravy, v dlhodobej perspektíve by mohli byť prevádzkové straty z obdobia prvých rokov prevádzky postupne znižované a naviac čiastočne kompenzované na národohospodárskej úrovni katalytickými či fiškálnymi efektmi vytvorenými prevádzkou leteckej spoločnosti. S nimi súvisí rozvoj turizmu, propagácia krajiny v zahraničí, výhodnejšia pozícia pri vyjednávaní o alokácii investícií a ďalšie.

Zároveň však zdôrazňujeme, že závery riešiteľského tímu nijako nemôžu nahrádzať politické rozhodnutia. Tvorcovia politik môžu prijať riziko a rozhodnúť sa inak, ako znejú závery štúdie. Musia si však byť vedomí rizík a nákladov, ktoré toto rozhodnutie so sebou nesie. Riešitelia štúdie nenesú zodpovednosť za konečnú podobu realizovaného scenáru a jeho výsledky.

Autormi štúdie, ktorej zhrnutie tu prinášame, sú (v abecednom poradí):

- *Blažo Ondrej* (Právnická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave)
- *Hudcovský Martin* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave) – koordinátor projektu
- *Jankovič Patrik* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Kališ Richard* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Kollárová Zuzana* (Letisko M.R.Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS))
- *Lábaj Martin* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Lukáčka Peter* (Právnická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave)
- *Luptáčik Mikuláš* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Morvay Karol* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Zábranský Radek* (Letisko M.R.Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS))



Štúdia je aktuálne voľne dostupná na nasledujúcom [odkaze](#) alebo QR kóde.

Je zmysluplné vytvárať „národného dopravcu“ v osobnej lodnej doprave?

(Zhrnutie „Štúdie realizovateľnosti zriadenia národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky“)



Karol Morvay
KHP, NHF, EUBA
Koordinátor projektu

Štúdia vznikala s cieľom zhodnotiť možnosti zriadenia národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave. Štúdia nadväzuje na analytický dokument Zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky, vypracovaný Ministerstvom dopravy a výstavby SR v roku 2018. Tento východiskový dokument identifikoval medzeru na trhu v osobnej lodnej doprave.

Už spomenutá východisková štúdia (a ďalšie už pripravené dokumenty) identifikovala ako najlepšiu možnosť pre pôsobenie dopravcu prevádzkovanie pravidelnej osobnej lodnej dopravy na Dunaji v priestore Devín - Bratislava - Šamorín, s vyhlídkou na ďalšie rozširovanie po Dunaji a dolných tokoch Váhu či Moravy. V prípade osvedčenia tohto dopravného systému ho možno postupne rozširovať na Komárno a výhľadovo až na Štúrovo. Zapojenie ďalších vetiev do systému (na dolnom toku Váhu po Piešťany alebo na dolnom toku Moravy po Devínsku Novú Ves) je závislé od zlepšenia plavebných podmienok na týchto úsekoch.

Štúdia zvažuje tri varianty (definované odberateľom):

- **Variant 0:** nezriaďovanie národného dopravcu žiadnou formou.
- **Variant 1:** zriadenie národného dopravcu založením nového podniku.
- **Variant 2:** poverenie existujúceho podniku výkonom tejto funkcie (s nákupom výkonov vo verejnom záujme).

Postup pri tvorbe štúdie bol nasledovný:

V prvom kroku sú identifikované všeobecné

argumenty, pre ktoré možno akceptovať ingerenciu verejného sektora v dopravných službách. Na to nadväzuje právna analýza, ktorá mapuje regulačný rámec zriaďovania a prevádzkovania dopravcu a vedie k definovaniu spôsobov, ako možno subjektmi verejnej správy zriaďovať dopravcu a podporovať prevádzkovanie vodnej dopravy (aby bol dodržaný súlad s pravidlami spoločného trhu EÚ). Tieto dva kroky dávajú obraz o tom, čo, z akého dôvodu a za akých podmienok je možné realizovať, ale ešte bez akýchkoľvek kvantifikácií.

V treťom kroku vyčíslujeme predpokladané investičné výdavky, prevádzkové náklady a výnosy. Z ich konfrontácie získavame informáciu o finančnej udržiateľnosti, pravdepodobnom hospodárskom výsledku, či o potrebných tokoch dotácií z verejných rozpočtov.

Tento podnikovohospodársky pohľad v štvrtom kroku rozširujeme o ďalšie spoločensko - ekonomické či environmentálne efekty (doplňame národohospodárske dopady a ďalšie, medzi nimi externé efekty súvisiace so zriadením / prevádzkovaním takejto služby).

V poslednom kroku zvažujeme realizáciu vopred určených alternatív, pri zohľadnení výsledkov všetkých už menovaných úkonov, a zdôvodňujeme záverečné stanoviská.

Nebolo cieľom štúdie predkladať detailný model ani cestovné poriadky, ale bez hrubej predstavy o parametroch prevádzky sotva možno uvažovať o potrebnej investícii, o následných prevádzkových nákladoch či výnosoch. Vychádzame z potreby zlepšiť dopravné pomery a využiť splavný tok primárne na úseku Šamorín - Bratislava, s navrhovanými zastávkami

Šamorín, Hamuliakovo, Bratislava - Eurovea a Bratislava - most SNP. Okruh medzi týmito štyrmi ľavostrannými prístaviskami môže tvoriť tzv. základnú trasu. Zväčšovanie počtu zastávok by znemožňovalo dosiahnuť jeden z hlavných cieľov - časovú úsporu voči cestovaniu po preplnených cestných komunikáciách. (Je tu však trade - off medzi počtom zastávok a časom cestovania. Malý počet prístavísk je zároveň prekážkou pre lepší prístup k službe). Vo všetkých štyroch prístaviskách základnej trasy sú možnosti prístávania aj vytvorené základy pre ďalšiu infraštruktúru (zastávka Bratislava - most SNP je zároveň dopravným uzlom mestskej hromadnej dopravy s dobrou možnosťou presunu na petržalskú stranu). Na tejto základnej trase predpokladáme najfrekventovanejší pohyb plavidiel. V rannej dopravnej špičke (približne medzi šiestou a deviatou hodinou) a poobednej špičke (medzi pätnástou a devätnástou hodinou) predpokladáme polhodinovú frekvenciu plavieb, mimo tohto obdobia hodinovú frekvenciu. Mimo toho predpokladáme niekoľko predĺžených liniek, ktoré by zahrnuli zastávky Devín, Čunovo a Vojka nad Dunajom. Aj v týchto prípadoch sú k dispozícii vybudované prístaviská. V porovnaní so základnou trasou však očakávame podstatne menšie počty prepravovaných osôb.

Podstatnú časť nákladov tvoria náklady na palivo, osobné náklady (náklady práce), odpisy a náklady na údržbu. Sumu ročných nákladov odhadujeme na približne 4,8 mil. eur pri pohone plavidiel na motorovú naftu a započítaní plnej výšky odpisov do nákladov. Ak by sa realizoval diesel - elektrický pohon (s úsporou paliva) a investičný majetok (hlavne plavidlá) by sa obstarali s využitím eurofondov, mohli by ročné náklady dosahovať približne 3,6 mil. eur.

Na základe modelových prepočtov sme odhadli dopyt v oboch smeroch na 351 tis. ciest ročne (962 ciest denne) pri relatívne vyššom cestovnom 1,9 eur a 573 tis. ciest ročne (1 569 ciest denne) pri nízkej cene 0,0 až 1,0 eur.

Pri takýchto relatívne nízkych počtoch cestujúcich treba počítať so:

- záporným hospodárskym výsledkom okolo 4 mil. eur ročne pri kalkulácii s vyššou hladinou nákladov (dieselový pohon, započítané odpisy),

- záporným hospodárskym výsledkom okolo 2,9 mil. eur ročne pri kalkulácii s nižšou hladinou nákladov (diesel - elektrický pohon, nezapočítané odpisy - investície s využitím eurofondov),

- nákladmi na jedného cestujúceho vo výške cca 10,4 eura pri kalkulácii s vyššou hladinou nákladov (pri priemernej cene cestovného 1,5 eur to znamená potrebu dotácie 8,9 eur na cestujúceho),

- nákladmi na jedného cestujúceho vo výške cca 7,9 eur pri kalkulácii s nižšou hladinou nákladov (pri priemernej cene cestovného 1,5 eur to znamená dotáciu 6,4 eur na cestujúceho).

Odhadované príjmy v krajnom fiktívnom prípade s maximálnym využitím kapacít plavidiel nedosahujú úroveň nákladov (výnosy by v krajnom, ťažko realizovateľnom variante mohli dosiahnuť 3 606,1 tis. eur ročne). Pravdepodobný výnos pritom bude len zlomkom tohto maximálneho potenciálneho výnosu.

Konštatujeme tak nepriaznivé odhadované podnikovohospodárske výsledky. Popri tom sme kvantifikovali niektoré národohospodárske efekty vyplývajúce z väzieb medzi odvetviami hospodárstva. Keďže však osobná lodná doprava predstavovala malé odvetvie hospodárstva, medziodvetvové väzby neboli príliš významné. Možno však identifikovať aj celý rad ďalších potenciálnych sprievodných efektov, ktoré je však v súčasnosti ešte problematické kvantifikovať. Takými sú napríklad:

- Efekty pre miestnu ekonomiku (stimul pre rozvoj maloobchodnej činnosti a služieb v mieste prístavísk; možné zhodnotenie nehnuteľností v blízkosti a dosahu lodných liniek; generovanie ďalšieho dopytu aj po rekreačných, výletných a eventových plavbách; prínos pre dva významné športovo - rekreačné areály v dosahu lodných liniek a pod.).

- Efekty pre životné prostredie (vodné cesty neuberajú z priestoru, kým výstavba pozemnej dopravnej infraštruktúry vždy prináša trvalé zaberanie priestoru; po dotvorení príslušnej infraštruktúry je možné využívať iné palivá - napr. LNG, s poklesom emisnej náročnosti; pri možnom budúcom obmedzovaní vstupu

automobilom do centra hlavného mesta sa lodná doprava smerovaná priamo do centra hlavného mesta môže stať atraktívnym substitútom automobilov; prínos k zníženiu hlučnosti a prašnosti).

- Efekty pre údržbu dopravnej infraštruktúry (kým s rastom zaťaženia pozemných ciest narastá ich opotrebenie a rastú náklady na ich údržbu, nárast zaťaženia vodnej cesty neznamená ani vyššie opotrebenie rieky ani výrazne vyššie náklady na jej údržbu).
- Efekty pre kvalitu života (ušetrený čas, ktorý by cestujúci strávili v dopravných kolónach na cestách; cestovanie loďou je príjemnejšie a umožňuje aj využiť čas strávený cestovaním, prináša istú formu zážitku či relaxu).

Pri posudzovaní uvažovaných variantov zadaných objednávateľom možno najjednoduchšie stanovisko zaujať k variantu 1 (zriadenie národného dopravcu ako nového podniku). Ak vychádzame z právnej analýzy, takýto podnik by musel fungovať v riadnom konkurenčnom prostredí, bez zmäčkovania ekonomických podmienok. Podľa našej kalkulácie odhadovaných nákladov a výnosov by však takýto podnik nebol schopný vytvárať pozitívny hospodársky výsledok. Preto **realizáciu variantu 1, pri ktorom by štát založil nový podnik-národného dopravcu, neodporúčame.**

Do úvahy tak prichádza nezriaďovanie národného dopravcu (variant 0) alebo poverenie existujúceho podniku výkonom takejto služby (verejný sektor kontrahuje vykonávanie tejto služby vo verejnom záujme - variant 2). Tu sa naše odporúčania vetvia podľa podmienok:

- Ak zostane zachované status quo v stave infraštruktúry, cestovných stereotypoch, či legislatívnom rámci (v oblasti obstarávania služieb vo verejnom záujme a v relevantnom Operačnom programe), odporúčame nerealizovať tento zámer a zostať pri variante 0. Počet cestujúcich sa ukazuje ako nepresne predvídateľný. Potenciálny dopyt po osobnej lodnej doprave odhadujeme na základe modelových prepočtov ako relatívne nízky. Projekt je tak veľmi rizikový a odkázaný na vysoké dotácie v prepočte na jednu prepravenú osobu.
- Systém pravidelnej osobnej lodnej

dopravy však má potenciál, ak sa zmení niekoľko podmienok. Pri ich splnení možno odporučiť realizáciu variantu 2 (verejný sektor môže nakupovať službu vo verejnom záujme - poveriť existujúci podnik). Je možné pomenovať niekoľko podmienok, ktoré by zvýšili šance tohto variantu:

a. V prvom rade ide (podľa údajov namodelovaných na základe prieskumu v regióne) o zlepšenie dostupnosti a využiteľnosti prístaviska Šamorín tak, aby ho cestujúci vnímali ako „vnútromestské“ prístavisko. To neznamená presun z periferie mesta do jeho centra, taká možnosť neprichádza do úvahy pre polohu mesta a Dunaja. Ide skôr o odbúranie komplikácií pri prístupe do prístaviska, ktoré je mimo mesta. Vážnym problémom pre vnímanie cestujúcimi je periférna poloha tohto najväčšieho mimobratislavského prístaviska (v uvažovanom prípade) s diskomfortom spojeným s prepravou do/z prístaviska a prestupom z iného dopravného prostriedku. Je potrebné minimalizovať akúkoľvek časovú stratu, náklady a diskomfort súvisiaci s prestupom (napr. autobusové spoje do/z prístaviska zosúladené s cestovným poriadkom lodí, parkovanie, kryté plochy, celkové zatriaktívnenie prístaviska...).

b. Ďalšie nevyhnutné vylepšenia podmienok spočívajú v legislatívnych úpravách: je potrebné implementovať možnosť nákupu dopravných služieb v lodnej doprave vo verejnom záujme. Okrem toho revíziou Operačného programu „Integrovaná infraštruktúra“ je potrebné dosiahnuť možnosť obstarania plavidiel s využitím eurofondov.

c. Marketingovou kampaňou je potrebné dosiahnuť zmenu vo vnímaní dopravných možností v segmente cestujúcich. Kampaň by mala prezentovať, že ide o dopravný mód prinášajúci nový úžitok - kombinujúci prijateľný čas cestovania s vyššou kultúrou cestovania, využiteľný na relax, šport, turistiku a že je výhodný a bezpečný napr. aj v zimnom období.

d. Rovnaké zvýhodnené podmienky pre seniorov a študentov, aké štát uplatňuje v iných módoch dopravy.

e. Vtiahnutie viacerých aktérov a ich participácia (miestna samospráva, podniky v

regiónu majúce osôh z realizácie osobnej lodnej dopravy). Prispievalo by to k nižším nákladom aj vyššiemu počtu cestujúcich. Mimo iné by tým bolo možné dosiahnuť zníženie až elimináciu nákladov na využívanie prístavísk, pontónov.

Je tak zjavné, že ide o splniteľné podmienky. Ich splnenie je však závislé od aktivity rôznych aktérov, mimo pôsobnosti prípadného dopravcu (napr. od aktivity samosprávy v prípade zlepšenia dostupnosti prístaviska). Ich realizácia je mimo pozornosti tejto štúdie. V prípade, že sa subjekty verejnej správy rozhodnú iniciovať plnenie vyššie uvedených podmienok, je potrebné počítať s takto vzniknutými nákladmi. To predstavuje najmä náklady na infraštruktúru v prístavisku Šamorín (a napr. aj nákladmi na zriadenie kyvadlovej dopravy pre zlepšenie dostupnosti tohto prístaviska). Tieto náklady predkladaná štúdia nekvantifikuje.

Perspektívy variantu 2 je možné vylepšiť nielen podporou splnenia uvedených podmienok, ale aj reštrikciou dochádzania individuálnou automobilovou dopravou do hlavného mesta. Nejde len o priame obmedzovanie vstupu do mestského centra, ale napr. aj o implementovanie parkovacej politiky s podstatným zvýšením nákladov parkovania pre nerezidentov. Takéto

opatrenia môžu zvýšiť atraktivnosť dochádzania loďou priamo do centra hlavného mesta.

Aj pri splnení vyššie uvedených podmienok je osobná lodná doprava realizovaná vo variante 2 svojím charakterom doplnkový mód k existujúcim spôsobom dopravy. Môže ísť o súčasť integrovanej dopravy, súčasť komplexného riešenia dopravy (aj po dobudovaní rýchlostnej cesty v regióne). Ale ďalej platí, že aj pri splnení podmienok bude projekt osobnej lodnej dopravy pravdepodobne spojený so záporným hospodárskym výsledkom a odkázaný na dotácie z verejného sektora.

Koncentrovane tak možno vyjadriť, že pri súčasných podmienkach odporúčame variant 0 (nezriaďovať národného dopravcu). Pri splnení uvedených podmienok odporúčame variant 2 (poverenie existujúceho subjektu a nakupovanie výkonov vo verejnom záujme ako pri iných módoch verejnej dopravy).

Zdôrazňujeme, že odporúčania riešiteľského tímu nijako nemôžu nahrádzať politické rozhodnutia. Tvorcovia politik môžu prijať riziko a rozhodnúť sa inak, ako odporúčajú riešitelia štúdie. Riešitelia štúdie nenesú zodpovednosť za konečnú podobu realizovaného variantu a jeho výsledky.

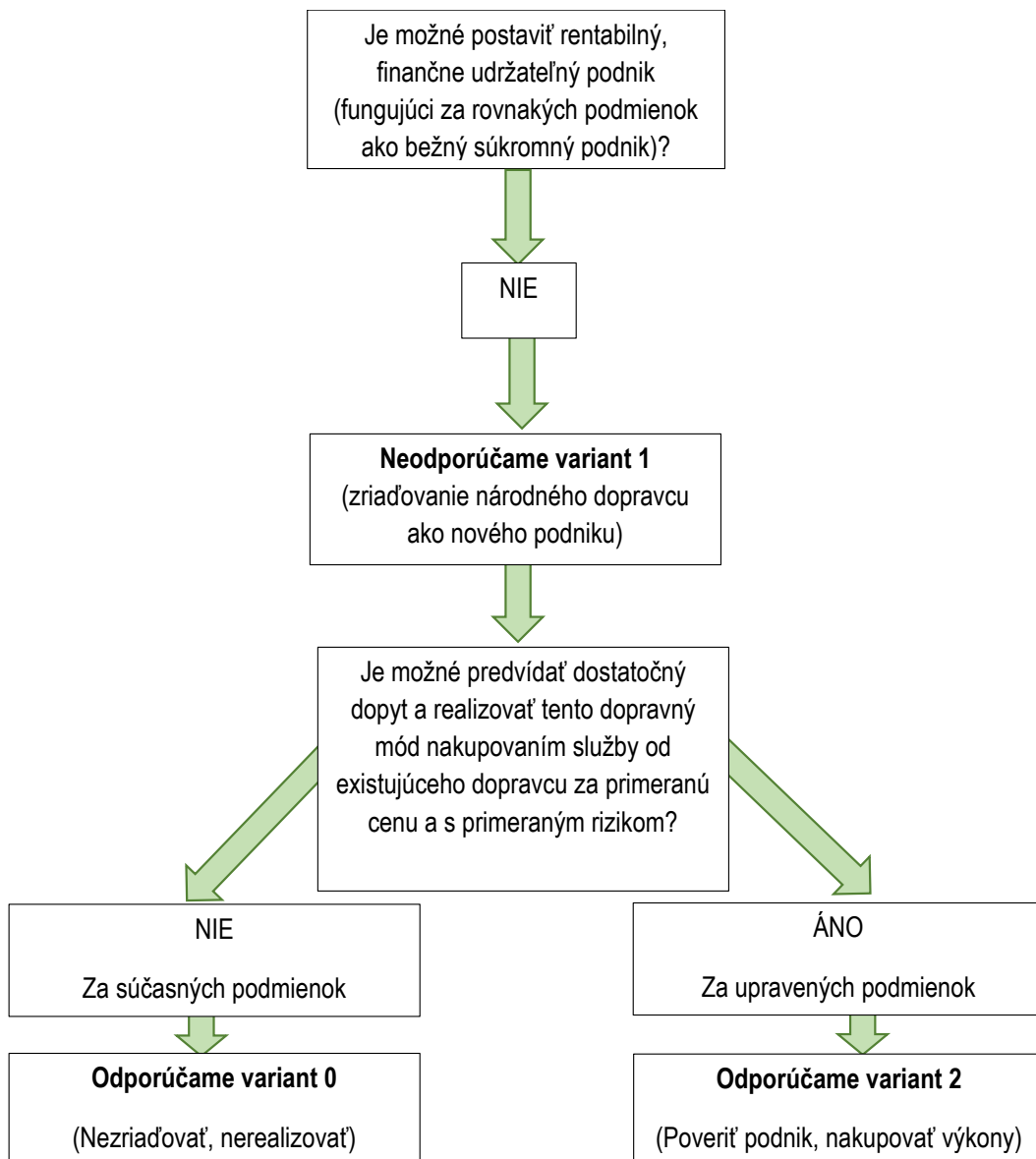
Autormi štúdie, ktorej zhrnutie tu prinášame, sú (v abecednom poradí):

- *Blažo Ondrej* (Právnická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave)
- *Dujava Daniel* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Hudcovský Martin* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Jankovič Patrik* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Kalina Tomáš* (Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita)
- *Kališ Richard* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Lábaj Martin* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Lukáčka Peter* (Právnická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave)
- *Luptáčik Mikuláš* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave)
- *Morvay Karol* (Národohospodárska fakulta Ekonomickej univerzity v Bratislave) – koordinátor projektu



Štúdia je aktuálne voľne dostupná na nasledujúcom [odkaze](#) alebo QR kóde.

Schéma 1: Schéma odporúčaní



Dobiehanie priemeru – príbeh dvoch bratov¹



Lukáš Burian
KET, NHF, EUBA

Ekonomická konvergencia je dlhodobou cieľom politiky EÚ a je oporou pre koordináciu hospodárskej politiky a finančnej pomoci v rámci Európy. Európska integrácia, ktorá úspešne prepája ekonomiky členských štátov, výrazne pomáha najmä chudobnejším krajinám a novším členom. Príspevok prináša pohľady na ekonomickú konvergenciu Slovenska a Česka voči EÚ-28 nasledujúcej po prechode Československa z plánovanej ekonomiky v roku 1990 a následnom rozpade na 2 krajiny roku 1993. Obe krajiny v roku 2004 vstúpili do Európskej únie a Slovensko v roku 2009 aj do eurozóny.

Ekonomickú konvergenciu medzi krajinami a regiónmi môžeme porovnávať napríklad pomocou nominálneho hrubého národného príjmu (GNI) prepočítaného v parite kúpnej sily na jedného obyvateľa (per capita, PPS). Dôvod, prečo porovnáваме krajiny pomocou GNI a nie prostredníctvom hrubého domáceho produktu (HDP) je fakt, že obe krajiny majú vysoký podiel priamych zahraničných investícií (PZI), čo spôsobuje, že národné príjmy sú síce generované v domácej ekonomike ale odchádzajú ako dividendy a príjmy nerezidentného obyvateľstva do zahraničia. PZI v roku 2017 na Slovensku

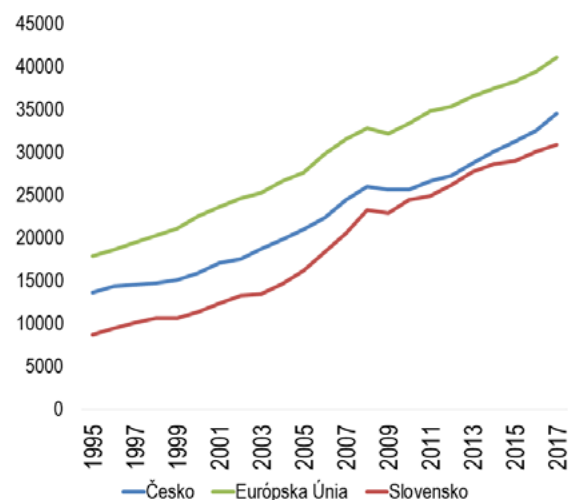
dosahovali 58,3% HDP, v Česku dokonca 71,9%, pritom priemerná hodnota za OECD bola na úrovni 43,8%²

Národný príjem na obyvateľa výrazne vzrástol za posledné dve dekády v oboch krajinách, ktoré sa tak priblížili k priemeru Európskej Únie. GNI na obyvateľa sa na Slovensku aj v Česku viac ako zdvojnásobil za posledných 20 rokov. Obe krajiny približne kopírovali trend EÚ ale s rýchlejšim tempom rastu ako vidíme na grafe č. 1. Na tomto grafe vidíme aj pokles, respektíve zbrzdzenie tempa rastu GNI v období okolo poslednej ekonomickej a finančnej krízy.

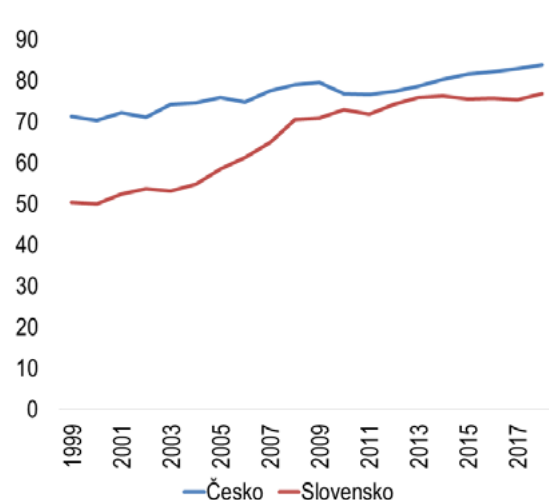
¹ Tento príspevok vznikol v rámci riešenia projektu VEGA (1/0393/16) Európska únia v pokrízovom období – makroekonomické a mikroekonomické aspekty.

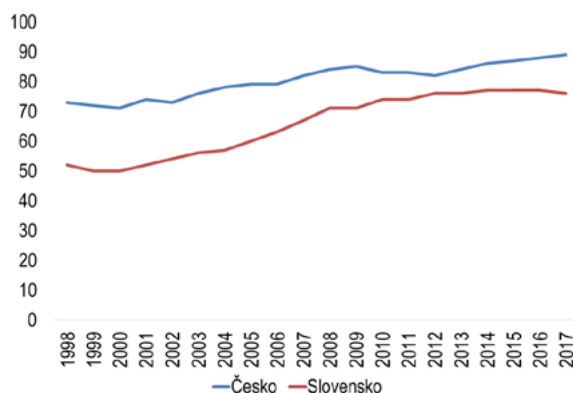
² Údaje OECD dostupné na <https://data.oecd.org/fdi/fdi-stocks.htm#indicator-chart>

Graf 1: Nominálne GNI per capita (PPS)



Graf 2: GNI per capita (PPS) ako % EU-28

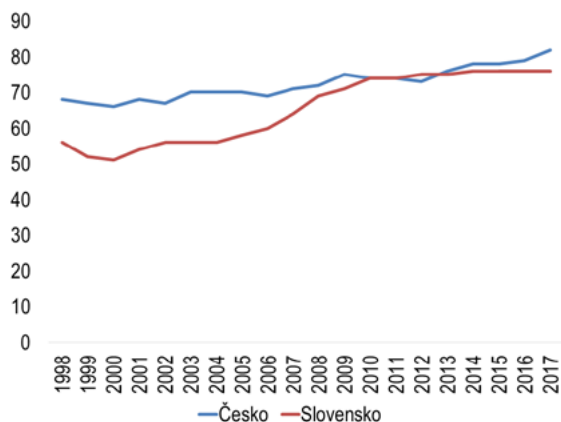


Graf 3: HDP na obyvateľa (PPS) ako % EÚ-28

Prameň: EUROSTAT, vlastné spracovanie

Na grafe č. 2 zase vidíme, ako obe krajiny konvergovali k priemeru EÚ počas sledovaného obdobia. Slovenský národný príjem na obyvateľa vzrástol z pôvodných 50,2% oproti priemeru EÚ v roku 1999 o 26,5 percentuálnych bodov na úroveň 76,7% v roku 2018, zatiaľ čo Česko vzrástlo z úrovne 71,2% v roku 1999 o 12,6 percentuálnych bodov na úroveň 83,8% v roku 2018.

Ekonomická konvergencia medzi krajinami sa obvykle porovnáva ako úroveň HDP na obyvateľa oproti priemeru (napríklad oproti EÚ). V krajinách ako je Slovensko a Česko, kde je významný podiel PZI na ekonomickom raste je však dôležité pozrieť sa aj na vývoj národného príjmu a spotreby domácností. V takomto prípade môže vzniknúť veľký rozdiel ak budeme merať konvergenciu krajín podľa HDP alebo GNI na obyvateľa, keďže časť príjmov je smerovaná von z krajiny. Preto pomocou GNI na obyvateľa vieme presnejšie ukázať hodnotu národných príjmov dostupných pre domácu ekonomickú aktivitu. Ďalším ukazovateľom, ktorý vie bližšie priblížiť aká je životná úroveň domácností v danej krajine je skutočná individuálna spotreba (AIC – actual individual consumption). Skutočná individuálna spotreba pozostáva z tovarov a služieb skutočne spotrebovaných jednotlivcami bez ohľadu na to, či tieto tovary a služby nakupujú a platia domácnosti, vláda alebo neziskové organizácie. V medzinárodnom porovnávaní spotreby sa AIC často považuje za preferované, pretože nie je ovplyvnené skutočnosťou, že inštitúcie zabezpečujúce niektoré dôležité služby spotrebované domácnosťami, ako sú zdravotnícke a vzdelávacie služby, sa značne líšia

Graf 4: AIC na obyvateľa (PPS) ako % EÚ-28

Prameň: EUROSTAT, vlastné spracovanie

medzi krajinami.

V grafe č. 3 vidíme, že v roku 2017 bolo HDP na obyvateľa v parite kúpnej sily v Česku na úrovni 89% oproti priemeru EÚ-28, čo by značilo pomerne rýchlu konvergenciu. Pri ďalšom porovnaní s grafom č. 2 zistíme, že GNI na obyvateľa v Česku v tom roku dosiahlo úrovne skoro 84%. Môžeme teda povedať, že konvergencia meraná pomocou GNI by bola v prípade Česka o niečo pomalšia ako je tomu v prípade merania pomocou HDP. V prípade Slovenska by bola hodnota HDP aj GNI niekde okolo 76%. Ak porovnáme tieto dve krajiny medzi sebou podľa úrovne HDP na obyvateľa mohli by sme si myslieť, že existuje veľký rozdiel v životnej úrovni na Slovensku a v susednom Česku (rozdiel úrovne HDP oproti EÚ-28 skoro 13%). Pri pohľade na úroveň skutočnej individuálnej spotreby v oboch krajinách zistíme, že v týchto krajinách je rozdiel v štandarde životnej úrovne (respektíve spotreba domácností) omnoho menší ako je rozdiel vo vývoji HDP, teda AIC na obyvateľa oproti EÚ-28 bolo v roku 2017 v Česku na úrovni 82% a na Slovensku na úrovni 76%. Podobné odchýlky môžeme vidieť aj v iných krajinách. Napríklad Luxembursko dosiahlo HDP na obyvateľa na úrovni 253% oproti EÚ-28 v roku 2017 ale úroveň skutočnej individuálnej spotreby bola v krajine oproti EÚ-28 na úrovni „iba“ 132%. Dôvodom tohto obrovského rozdielu je fakt, že Luxembursko disponuje veľkým množstvom cezhraničnej pracovnej sily z okolitých krajín. Títo pracovníci síce prispievajú k zvyšovaniu HDP, no nie sú započítaní do rezidentnej populácie, ktorá ovplyvňuje veľkosť HDP na

obyvateľ'a.³

V posledných desaťročiach Česká republika a Slovensko zažili ekonomický rozvoj, medzinárodnú integráciu a reformy politík, ktoré znamenali významný posun smerom k dobiehaniu rozdielov národných príjmov oproti priemeru EÚ a medzi týmito dvoma krajinami. Slovensko sa v Európskej únii opisuje ako úspešný príbeh konvergenzie a prijatia eura. Okrem pozitívneho trendu smerom k priemeru vyspelejších krajín EÚ Slovensko zavedením eura napríklad zvýšilo export o 12%.⁴ Úspech Slovenskej konvergenzie

³ EUROSTAT – news release 192/2018 dostupné na: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/9447627/2-13122018-AP-EN.pdf>

⁴ <https://www.banque-france.fr/sites/default/files/slidesjaanikamerikull.pdf>

nemôžeme pripisovať len zavedeniu eura, pretože obdobne dobre sa darilo aj našim susedom v Česku, ktorí sa rozhodli si ponechať svoju menu doteraz. Ako sme ale ukázali aj rozdiel medzi Slovenskom a Českom sa pomaly zmenšuje. Dôležitou oblasťou pre ďalší rozvoj oboch krajín je zlepšenie v oblasti podnikateľského prostredia. Podľa indikátorov World Bank Slovensko je pod priemerom eurozóny v oblastiach ako je štart nového biznisu, ochrana menších investorov alebo korupcia v oblasti vybavovania povolení. Viac ako 55% podnikateľov podľa Eurobarometra v roku 2017 označilo korupciu ako prekážku biznisu⁵.

⁵ Flash Eurobarometer 457, Businesses' attitudes towards corruption in the EU, October 2017.

Európske postoje v krajinách V4



Eva Sirakovová
KET, NHF, EUBA

V roku 2019 si pripomínáme desať rokov od vstupu do eurozóny (hodnoteniu tejto skutočnosti sme sa pozornejšie venovali v minulom čísle). Týmto krokom sme sa vzdali svojej národnej meny, stali sa súčasťou európskej menovej únie a naplnili sme tak ciele v oblasti menovej integrácie. Určite si viacerí pamätajú oslavy, ktoré súviseli so vstupom Slovenska do Európskej únie a tiež oslavy súvisiace s prijatím európskej meny. Ak sa pozrieme na súčasný stav vnímania EÚ, vzniká pocit, že sa niečo zmenilo. Zdá sa, že zosilneli kampane orientované proti Európskej únii a ďalšiemu prehlbovaniu integrácie. Tento článok analyzuje postoje a názory Európanov - obyvateľov krajín V4 - na integračné zoskupenie, mapuje ich povedomie o európskych inštitúciách a dôveru k európskym inštitúciám a k EÚ ako celku.

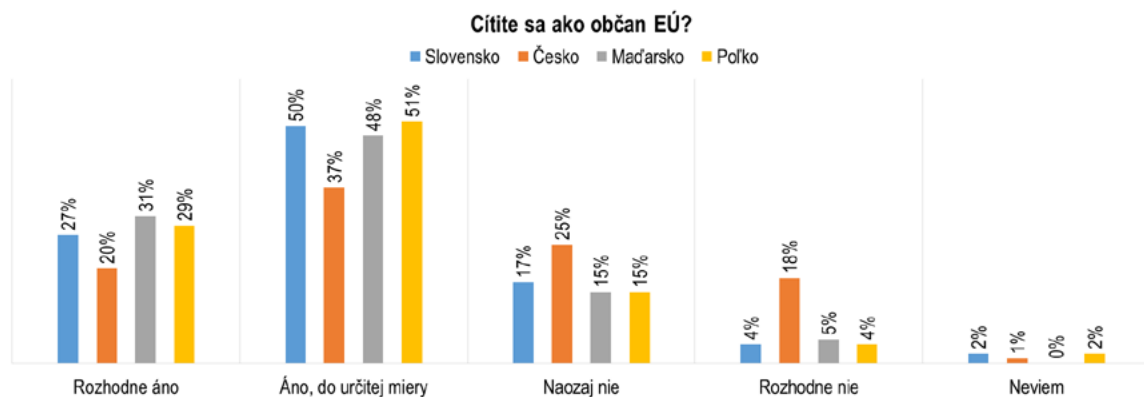
V článku by sme čitateľom radi ponúkli odpovede na otázky, do akej miery sa občania krajín V4 cítia byť Európania a aké sú ich vedomosti o právach, ktoré im ako členom EÚ prináležia. Ďalej sa budeme zaoberať tým, či ako členovia Európskej únie majú vedomosti o jej inštitúciách a či sú im schopní dôverovať. Na záver sa ešte pozrieme, ako dôverujú Európskej únii ako celku. Okrem Slovenska, budeme analyzovať situáciu v Česku, Maďarsku a Poľsku, nakoľko Slovensko je s nimi členmi Vyšehradskej skupiny (V4). Tieto krajiny boli vždy súčasťou spoločnej civilizácie a zakladajú si na rovnakých kultúrnych a intelektuálnych hodnotách. V roku 2004 sa Slovensko spolu s

ostatnými členmi V4 stali členmi Európskej únie. Slovensko je osobitné v rámci zoskupenia V4 tým, že prijalo európsku meno euro a vstúpilo do eurozóny. Ostatné krajiny tento cieľ zatiaľ nenaplnili.

Cítíme sa ako Európania?

Na to, aby sme posúdili aké postoje a názory zastávajú občania jednotlivých krajín, budeme využívať údaje z Eurobarometra. Ide nám teda o popísanie subjektívnych pocitov európskych občanov. Ďalšie prehlbovanie integrácie sa nezaobíde bez dôvery a podpory EÚ priamo od

Graf 1: Cítíte sa ako občan EÚ?



Prameň: Vlastné spracovanie na základe údajov Eurobarometra 2018.

jej občanov.

Graf 1 zobrazuje výsledky prieskumu Eurobarometra z roku 2018, v ktorom sa respondentov pýtali, či sa cítia ako obyvatelia EÚ. Na výber mali päť odpovedí – rozhodne áno, áno, do určitej miery, naozaj nie, rozhodne nie a neviem.

Na Slovensku sa takmer osemdesiat percent obyvateľov cíti byť občanom EÚ, čo je pozitívny výsledok, avšak zároveň treba dodať, že väčšina tým nie je úplne presvedčená – respondenti viac volili možnosť áno, ale len do určitej miery. Ostatné krajiny sú na tom podobne, najmenší podiel osôb s pocitom Európana je v Česku. Iba päťdesiat percent obyvateľov Českej republiky uviedlo áno rozhodne a áno, do určitej miery.

To, či sa človek cíti ako riadny člen nejakej krajiny alebo zoskupenia môže tiež podnecovať fakt, či vie o svojich právach, ktoré mu z tohto vzťahu vyplývajú a vie ich v dostatočnej miere uplatňovať. Preto sa pozrime, či obyvatelia krajín V4 vedia o svojich európskych právach. Pretože Európska únia združuje rôzne krajiny, bolo nutné prijať opatrenia, aby občania rôznych krajín, mali možnosť uplatňovať rovnaké práva v rámci celej EÚ.

Pri problematike vnímania svojich práv v rámci EÚ, je už situácia zložitejšia v porovnaní s predchádzajúcim skúmaním. Jedine pri Slovensku a Poľsku môžeme konštatovať, že viac ako polovica obyvateľov deklaruje vedomosť o svojich európskych právach. Avšak aj Slováci aj Poliaci boli pri odpovediach zdržanliví – uviedli, že o nich vedia len do určitej miery a veľmi málo

občanov V4 uvádza, že rozhodne pozná svoje európske práva. Situácia v Česku a Maďarsku nie je veľmi priaznivá, nakoľko až 60% obyvateľstva prehlasuje, že nepoznajú čo im poskytuje integračné zoskupenie z legislatívneho hľadiska.

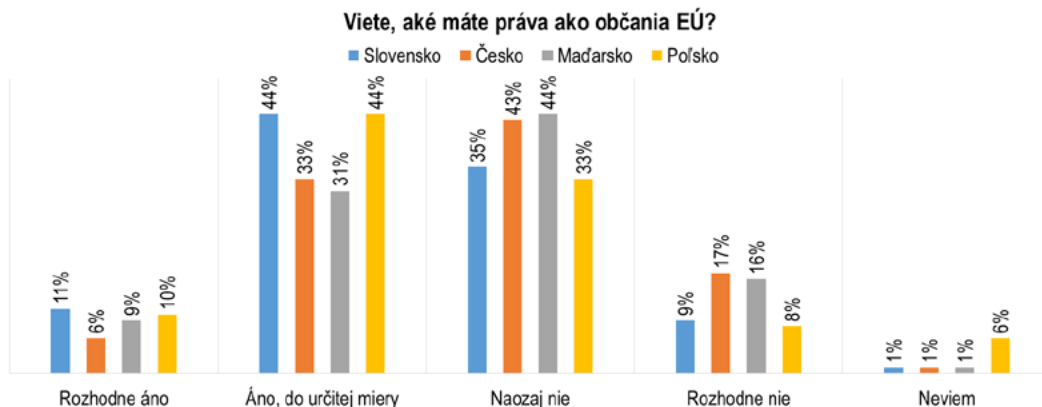
Povedomie o európskych inštitúciách

Ak chceme ďalej hodnotiť postoje obyvateľov V4 k Európskej únii, považujeme za dôležité pozrieť sa na povedomie občanov o európskych inštitúciách. Práve tie sú pre ľudí často útočiskom, alebo ich zástupcom. Okrem toho majú tieto inštitúcie zastupovať verejnosť na nadnárodnej úrovni. Na získanie údajov sme použili opäť výsledky Eurobarometra a v grafe 3 uvádzame podiel respondentov, ktorí na otázku, či počuli o danej inštitúcii odpovedali áno.

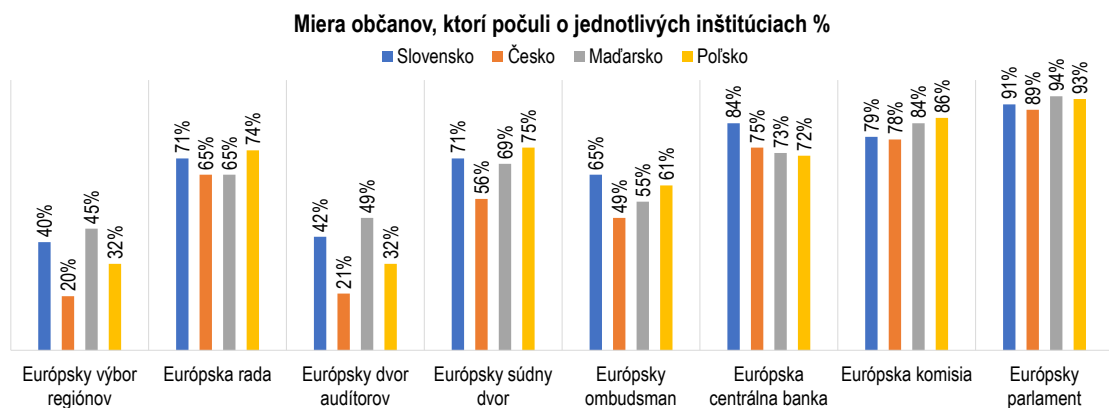
Na základe výsledkov, ktoré sú prezentované na grafe 3 môžeme zhodnotiť, že najlepšie povedomie u občanov zastáva Európsky parlament vo všetkých krajinách V4. Môže to súvisieť s tým, že do Európskeho parlamentu sú poslanci volení priamou voľbou. Slovensko bolo kritizované v médiách za veľmi nízku volebnú účasť pri voľbách do tohto orgánu. Posledné voľby do Európskeho parlamentu sa konali v roku 2014 a účasť bola len 13,1%. V máji tohto roku sa konajú ďalšie voľby, kde bude zaujímavé sledovať, či sa podarí prelomiť problém veľmi nízkeho záujmu.

Ďalej vidíme, že krajiny Vyšehradskej skupiny majú vysoké hodnoty v sledovanej oblasti aj pri ostatných orgánoch a keďže je Slovensko ako jediné z nich členom eurozóny, má aj najväčšie

Graf 2: Viete, aké máte práva ako občania EÚ?



Prameň: Vlastné spracovanie na základe údajov Eurobarometra 2018.

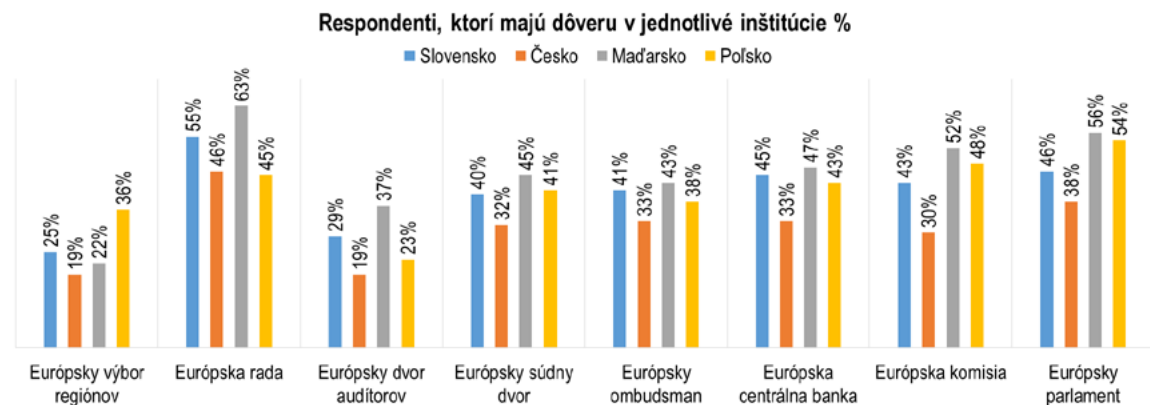
Graf 3: Povedomie o európskych inštitúciách

Prameň: Vlastné spracovanie na základe údajov Eurobarometra 2018.

povedomie o Európskej centrálnej banke.

Veríme európskym inštitúciám?

Nielen vedomosť, ale aj dôvera zohrávajú dôležitú úlohu pri hodnotení európskych názorov a postojov. Z predchádzajúceho skúmania je zrejmé, že väčšina občanov krajín V4 pozná európske orgány. Len o Európskom výbore regiónov a Európskom dvore audítorov nevie viac ako 50% populácie. Ako sme už spomenuli vyššie, musíme sa nutne pozrieť, či obyvateľstvo aj dôveruje európskym inštitúciám. Prípadná nedôvera, alebo strata dôvery by mohla mať výrazný vplyv na spoločenské dianie v Európe a ďalšie možnosti prehlbovania integrácie. Len v prípade, že krajiny majú vysokú dôveru v inštitúcie, ktoré ich majú zastupovať a uplatňovať ich práva, môžu vykročiť smerom k dobudovaniu hospodárskej a menovej únie v Európe.

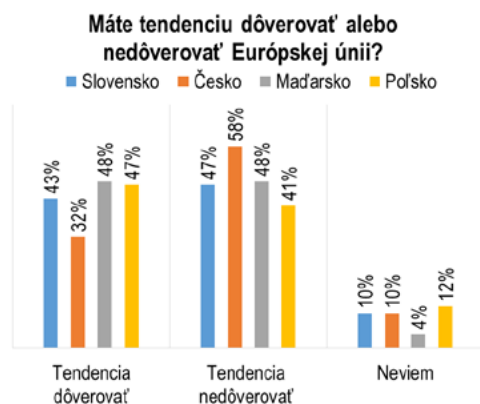
Graf 4: Dôvera v inštitúcie EÚ

Prameň: Vlastné spracovanie na základe údajov Eurobarometra 2018.

Pri pozeraní sa na súčasný stav dôvery v európske orgány vidíme, že väčšina krajín Vyšehradskej skupiny dôveruje práve Európskej rade, okrem Poľska, kde verejnosť najviac dôveru Európskemu parlamentu. Celkovo však hodnotíme situáciu ako nie veľmi pozitívnu, vo veľmi málo prípadoch prejavili obyvatelia dôveru v nadpolovičnej väčšine. Najdôverčivejší v európske inštitúcie sa ukázali Maďari a Slováci – viac ako polovica verejnosti v týchto krajinách dôveruje Európskej rade, Európskej komisii a Európskemu parlamentu. Nie je veľmi dobré, že napriek tomu, že Slovensko je členom eurozóny a našu menovú politiku riadi Európska centrálna banka, ani polovica Slovákov jej neprejavila dôveru.

Veríme EÚ ako celku?

Na záver by sme ešte upriamili pozornosť na

Graf 5: Dôvera EÚ ako celku

Prameň: Vlastné spracovanie na základe údajov Eurobarometra 2018.

problematiku dôvery v EÚ ako celok. Súvisí to predovšetkým s tým, že Európska únia čelí v súčasnosti mnohým problémom, niektoré z nich sme spomínali – extrémistické anti-európske názory, ale aj migrácia, dezintegračné procesy – Brexit, či hrozba ďalšej krízy. Všetky tieto riziká a problémy, ktorým musí EÚ čeliť, oslabujú u občanov dôveru a vieru v ďalšie prehlbovanie integrácie a dobudovanie hospodárskej a menovej

únie v Európe.

Keď sme pozrieme na to, či dôverujeme EÚ ako celku, výsledky sú alarmujúce. Vo všetkých krajinách Vyšehradskej skupiny väčšina obyvateľov tvrdí, že nemá dôveru EÚ alebo nevie tento vzťah posúdiť. Ani jedna z krajín nedosiahla nadpolovičnú väčšinu občanov hlásiacich sa k tendencii dôverovať Európskej únii. Najviac pesimistickí sú v tomto smere občania ČR. V roku 2004, kedy do EÚ vstupovali krajiny V4, bola situácia o niečo optimistickejšia. Tendenciu dôverovať malo až 60 percent Slovákov, 52 percent Čechov, 64 percent Maďarov a 50 percent Poliakov.

Napriek tomu môžeme konštatovať, že občania krajín Vyšehradskej skupiny si môžu právom hovoriť Európania, keďže sa jednak tak cítia a jednak majú v určitej miere vedomosti o svojich právach, ktoré im z tohto vzťahu plynú. Tiež sme ukázali, že mnohí poznajú európske inštitúcie, no treba budovať dôveru v orgány a v EÚ ako celok. Nech sa nevytratí úplne ten optimizmus, ktorí bol prítomný pri vstupe do EÚ a pri prijatí meny euro.

Číslo, ktoré nás zaujalo

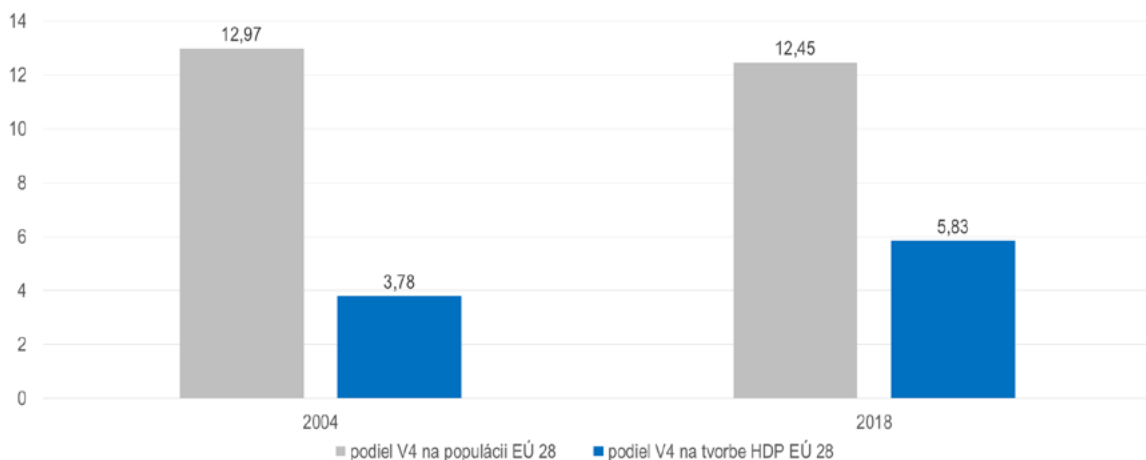
3,8 % $\Rightarrow$ 5,8 %Karol Morvay
KHP, NHF, EUBA

Takto sa zmenila váha ekonomík V4 v EÚ za 15 rokov ich členstva (v máji 2019 je to 15 rokov od ich spoločného vstupu do EÚ). Ide o podiely ekonomík V4 na EÚ pri ich začlení (3,8% v roku 2004) a v roku 2018 (5,8%). Veľkosť ekonomík je vyjadrená cez objem HDP v bežných cenách. Keďže počet členov EÚ sa v tomto období niekoľkokrát zmenil, počítame v celom období s dnešnými 28 členmi.

Ako tieto čísla hodnotiť? Je z nich jasné, že

HDP krajín V4 rástol výrazne silnejšie ako bol priemerný rast v EÚ. Inak by ten podiel nemohol rásť. Za 15 rokov členstva v EÚ vrástol objem HDP krajín V4 na 2,2- násobok východiskovej úrovne z roku 2004. Ekonomika EÚ 28 v tom istom čase vzrástla na 1,5 násobok svojej východiskovej úrovne. Ale pritom východiskové aj koncové číslo je nízke. Podiel skupiny štátov V4 na obyvateľstve EÚ 28 sa pohyboval medzi 12,5 % -13 %. Vzhľadom na to je podiel 5,8 % na výstupe ekonomík EÚ stále veľmi „diétny“

Graf 1: Podiel krajín V4 na populácii a výstupe ekonomiky EÚ 28



Pramen: vlastné výpočty podľa údajov Eurostat-u.

