

Význam a koncepcia splavnenia Váhu

Projekt Vážskej vodnej cesty (VVC), ako súčasti integrovanej siete medzinárodných vnútrozemských vodných ciest podľa Dohody AGN je dlhodobá investícia strategického významu, ktorá obsahuje všetky znaky dynamického rozvojového programu. Realizácia tejto investície bude mať priaznivý vplyv na mnohé oblasti hospodárskeho aj verejného života spoločnosti. Je to dané mimoriadne širokým záberom aktivít, ktoré v spojitosti s realizáciou VVC bude možné rozvinúť. VVC je braná ako súčasť európskych dopravných koridorov č. V. a VI., čím sa tieto stávajú multimodálne.

Projekt je založený na princípe zhodnotenia:

- plavebného využitia vybudovaním plavebnej dráhy,
- energetického využitia výstavbou a inováciou vodných elektrární,
- využitia v oblasti rozvoja cestovného ruchu,
- ekologizácie a revitalizácie územia pozdĺž Váhu,
- možnosti vybudovania obchodných a priemyselných zón.

Myšlienka projektu VVC je založená na dobudovaní vodnej cesty, keďže podstatná časť hlavných objektov splavnenia Váhu je už vybudovaná.

1. Medzinárodný význam projektu

Vážska vodná cesta je projekt medzinárodného významu. V širších súvislostiach je významnou alternatívou prepojenia integrovanej siete európskych vodných ciest v koridore BALT-ODRA-DUNAJ. Z geopolitického hľadiska je význam VVC daný skutočnosťou, že umožňuje priame prepojenie SEVER-JUH.

Južné napojenie Váhu na Dunaj je mimoriadne významné. Marketingové prieskumy v rokoch 1993 – 1997 dostatočne preukázali záujem celého radu našich firiem a podnikov (napr. VSŽ Košice, SES Tlmače, Drôtovňa Hlohovec, DUSLO Šaľa), ktorým splavnenie Váhu umožní priamy export svojich výrobkov do záujmových oblastí vodnou dopravou. Južné prepojenie smeruje prepravy aj do Grécka, Turecka a do štátov blízkeho a ďalekého Východu. Južným napojením na Dunaj je Slovenská republika z hľadiska vodnej dopravy priamo napojená cez kanál Rýn – Mohan – Dunaj na medzinárodnú sieť vodných ciest 15 európskych štátov.

Severné napojenie otvára možnosti priameho spojenia Slovenskej republiky s baltickými prístavmi, ale aj integrovanie sa do siete vodných ciest Ruska, Bieloruska a Ukrajiny.

Z uvedených dôvodov je zrejmé, že splavnenie Váhu s následným vybudovaním prieplavného prepojenia na Odru, resp. na Vislu predznamenáva, že VVC sa stane pevnou súčasťou integrovanej siete európskych vodných ciest, ba dokonca veľmi významnou magistralou tohto systému.

2. Národohospodársky význam projektu

Región Považia sa vyznačuje koncentráciou priemyselnej a inej hospodárskej činnosti. Z tohto pohľadu patrí medzi kľúčové regióny na Slovensku. Považie spolu so spádovými oblasťami vytvára asi polovicu hrubého národného produktu SR.

Údolie Váhu je pomerne úzke s intenzívnou zástavbou. Existujúci cestný a železničný ťah Považím v smere Sever - Juh a budovanie diaľnic už teraz vyčerpali v podstatnej miere územné možnosti. Naproti tomu vodná cesta nemá okrem lokalít niektorých prístavov žiadne územné nároky. Alternatívou na riešenie tohto nepriaznivého stavu je presunutie časti tovarových prúdov na VVC, čo môže mať veľmi priaznivé dopady na zlepšenie životného prostredia nielen na Považí, ale aj v širšom regionálnom území. Splavnenie Váhu je možné z tohto pohľadu chápať aj ako konkrétnu ekologickú alternatívu ďalšieho rozvoja regiónu Považia. Celkový efekt z projektu umocňuje aj skutočnosť, že dôjde k ekonomickému zhodnoteniu plavebných zariadení, ktoré boli doteraz vybudované nákladom vyše 3,6 miliardy Sk (nadobúdacia hodnota v rôznych rokoch), pričom súčasná trhovú hodnotu týchto objektov predstavuje sumu rádovo niekoľkokrát vyššiu.

Národohospodársky význam VVC je preukázateľný aj tým, že táto investičná akcia je už dlhé roky súčasťou koncepcie rozvoja dopravy Slovenskej republiky a bola zakomponovaná do dokumentov vlády SR.

3. Marketingový prieskum trhu

Rozhodujúcim vstupom pre ekonomické zdôvodnenie projektu VVC sú dopravné nároky, ktoré budú realizované vodnou dopravou po Váhu. Za týmto účelom sa uskutočňoval marketingový prieskum trhu, ktorý dáva za roky 1993 – 1997 veľmi priaznivé výsledky. Použili sme dostupné údaje z posledných štúdií, ktoré boli vypracované v rokoch 1996 – 1997 Slovenským vodohospodárskym podnikom, š.p. Banská Štiavnica a Výskumným ústavom dopravným Žilina. V súčasnej dobe MDPT SR zadalo úlohu VÚD Žilina aktualizovať údaje týkajúce sa marketingového prieskumu trhu. Výsledky štúdie budú poskytnuté Ministerstvu pôdohospodárstva SR k spracovaniu komplexného projektu dostavby VVC.

Od roku 1993 do roku 1997 sa vykonali štyri inovácie marketingového prieskumu. Z nich vyplýva, že v dobe postupného uvedenia jednotlivých etáp VVC do prevádzky (od roku 2000) je reálne očakávať presmerovanie časti tovarových prúdov na vodnú dopravu predovšetkým z týchto štyroch hlavných zdrojov:

- export a import podnikov a firiem SR	3 000 000 ton/rok
- vnútroštátne relácie	500 000 ton/rok
- z tranzitu realizovaného železnicou*	2 405 000 ton/rok
- z tranzitu kamiónmi územím SR*	1 418 300 ton/rok
S p o l u:	7 323 300 ton/rok

Reálnu hodnotu uvedených prognóz zvýrazňuje v súčasnej dobe pripravovaný konkrétny obchodný projekt o doprave cca 300 000 ton umelých hnojív z a.s. DUSLO Šaľa po Váhu. Podobne sa pripravujú zámery pre obchodný prístav Sereď.

Exportné a importné prepravy podnikov a firiem smerujú väčšinou do štátov západnej Európy, do zámoria, do podunajských štátov, do krajín bývalého ZSSR a na Balkán a Stredný východ. Skladba dovážaných a vyvážaných tovarov je nasledujúca:

- chemické výrobky,
- základné suroviny (rôzne druhy rúd, drevo, cement, magnezit, keramické hliny),
- stavebné a hutnícke materiály (dlaždice, kamenina, prefabrikáty, valcované profily),
- spotrebný tovar, potravinársky tovar, poľnohospodársky tovar.

*) údaje pre tranzit sú zo štúdia EHK „Strategická štúdia prístavov a námornej dopravy v Baltickom mori“

4. Rozbor investičných nákladov

Celkové náklady na dostavbu VVC sa odhadujú na 17,690 miliárd Sk. V nasledujúcej tabuľke je uvedený prehľadný návrh rozdelenia investičných nákladov podľa jednotlivých účelov projektu.

Účel investície	Investičné náklady (mil. Sk)			
	cenová relácia z r.1997			
	1. etapa	2. etapa	3. etapa	Spolu
Plavba a prístavy	2 435	8 160	1 975	12 570
Energetické využitie	60	2 455	-	2 515
Verejnoprospešné účely	480	1 980	145	2 605
Celkom	2 975	12 595	2 120	17 690

Keďže je Váh podľa dohody AGN národná vodná cesta medzinárodného významu a nie magistralná vodná cesta je z tohto dôvodu v budúcnosti možné uvažovať o spoplatnení využívania tejto vodnej cesty.

5. Návrh modelu financovania

Vážska vodná cesta je viacúčelová investícia. Finančne tak náročnú investíciu, s tak výrazným vplyvom na hospodársku sféru Slovenskej republiky, nie je možné realizovať bez priamej angažovanosti štátu. Preto koncepcia návrhu finančného modelu vychádza zo snahy zainteresovať do výstavby VVC aj jej užívateľov.

Z rozdelenia investičných nákladov podľa ich podielu na zabezpečení jednotlivých prínosov prichádzajú do úvahy tri potenciálne zdroje záujemcov o realizáciu:

1. štát
2. mestá a obce
3. firmy a podniky

Percentuálny podiel potenciálnych záujemcov o dostavbu VVC a teda aj podiel finančných prostriedkov, ktorými by mali títo zájemcovia prispieť na jej realizáciu bude spracovaný odborníkmi dotknutých rezortov, ktorí vytvoria pracovnú skupinu. Úlohou pracovnej skupiny bude zaktualizovať model financovania VVC vrátane čerpania finančných prostriedkov v jednotlivých rokoch realizácie výstavby VVC.

6. Etapizácia a časový harmonogram projektu

VVC je dlhodobá investícia. podnikateľský zámer predpokladá jej realizáciu po etapách. Jednotlivé etapy budú ukončené prístavom, zabezpečujúcim prekládku a následný transport tovarov kombinovaným spôsobom prepravy až do miesta určenia. Pri stanovení jednotlivých etáp VVC sa za hlavné dopravné a prekládkové uzly v rámci považského dopravného koridoru vymedzili prístavy Sered', Púchov a Žilina.

Predpokladaný časový harmonogram realizácie jednotlivých etáp s dĺžkou vodnej cesty je nasledovný:

1. etapa	Komárno – Sereď	1993 – 2002	75 km
2. etapa	Sereď – Púchov	2003 – 2013	124 km
3. etapa	Púchov – Žilina	2010 – 2016	51 km
4. etapa	Žilina – Odra	2025 - 2035	návrh 98 km

Celková dĺžka VVC od Komárna po Žilinu predstavuje 250 km. Etapy sa vzájomne prelínajú, čo je dané tým, že sa počíta s postupným riešením plavebných podmienok od možnosti obmedzenej plavby až po plavbu podľa medzinárodných gabaritov.

7. Záver

Realizácia VVC bude mať priaznivý vplyv na mnohé oblasti hospodárskeho a verejného života spoločnosti. Je to dané mimoriadne širokým záberom aktivít, ktoré je možné okolo vodnej cesty na Váhu rozvinúť.

Na základe uvedených faktov a v súvislosti so skutočnosťou, že plošne sa rozvojový program dotýka približne 34% územia Slovenskej republiky, dosahuje tento program úroveň národohospodárskeho programu.

Na základe technicko-ekonomických podkladov môžeme jednoznačne konštatovať, že splavnenie Váhu je reálnym projektom a jeho uskutočnenie v navrhovaných časových horizontoch bude významným prínosom Slovenskej republiky pre integráciu do európskych hospodárskych štruktúr.