

DIAĽNICE VERZUS VYBRANÉ EKONOMICKÉ ASPEKTY REGIONÁLNEHO ROZVOJA NA SLOVENSKU

Tomáš Pšenka, Eva Džupinová, Peter Minarčík

Abstrakt: Tento príspevok sa zaoberá vzťahom dopravnej infraštruktúry a regionálneho rozvoja. Príspevok hodnotí vývoj a rozloženie diaľničnej siete na území Slovenska a porovnáva ju s rozložením vybraných ekonomických ukazovateľov. Týmito ukazovateľmi sú priame zahraničné investície, ako najvýznamnejší ekonomický nástroj transformácie, miera nezamestnanosti ako jeden z najdôležitejších ukazovateľov ekonomickej úspešnosti regiónov a bytová výstavba, ktorá je tiež významným prvkom ekonomického rozvoja v regiónoch.

Kľúčové slová: diaľnica, priame zahraničné investície, nezamestnanosť, bytová výstavba, regionálny rozvoj

Keywords: highway, foreign direct investments, unemployment, housing development, regional development

1. Úvod

Názory ekonómov a geografov na úlohu dopravnej infraštruktúry v regionálnom rozvoji nie sú jednotné. Niektorí považujú dopravnú infraštruktúru za katalyzátor ekonomického rozvoja, iní ju chápu skôr ako nutnú, ale nepostačujúcu podmienku tohto rozvoja. V dôsledku tejto nejednotnosti názorov autorov sú dopravnej infraštruktúre prisudzované ako pozitívne, tak neutrálne a negatívne vplyvy na regionálny rozvoj (Marada a kol., 2006).

Zaujímavú prácu analyzujúcu teórie regionálneho rozvoja z pohľadu aká je pozícia dopravnej infraštruktúry v týchto teóriách predložil poľský autor Rosik. Podľa tohto autora v niektorých teóriách, akými sú teória rovnovážneho a nerovnovážneho vývoja prináleží dopravnej infraštruktúre centrálné miesto, naproti tomu iné, predovšetkým staršie, teórie úplne opomínajú infraštruktúrny aspekt regionálneho rozvoja.

Doprava je jedným z najvýznamnejších odvetví hospodárstva krajín a významne sa podieľa na celkovom chode ekonomiky krajín. Vždy ovplyvňovala úroveň hospodárstva a obchodu vo všetkých obdobiach vývoja ľudskej spoločnosti, dopravné cesty so sebou prinášali rozvoj hospodárstva a pozitívne vplývali na regionálny rozvoj v dnešnom ponímaní. V staroveku a stredoveku to bola predovšetkým lodná doprava, v menšej miere doprava prostredníctvom povozov. V 19. storočí v súvislosti s priemyselnou revolúciou prevzala úlohu „motora“ regionálneho rozvoja sila parného stroja. „Železničná doprava a železnica ako taká sa stala hlavnou hospodárskou tepnou života tých oblastí, ktoré spojila. Jej rozvoj bol spojený s rozvojom výmeny tovaru, s rozšírením obchodu, s akumuláciou kapitálu a s prehĺbením spoločenskej delby práce“ (Kunc a Krylová, 2005). Postupom času však železnica stráca význam hýbateľa ekonomického rozvoja a túto úlohu preberajú iné druhy dopravy, najmä cestná, neskôr sa dokonca význam dopravy pre ekonomický rozvoj, či koncentráciu obyvateľstva znížil.

V súčasnosti možno v súlade s Korcom (2005) povedať, že za rozhodujúci prvok dopravnej infraštruktúry je dnes všeobecne považovaná diaľnica, resp. rýchlostná komunikácia. V našom príspevku budeme za diaľnice považovať diaľnice aj rýchlostné cesty, pretože ich kapacita je takmer rovnaká, rýchlostný limit tiež a sú spoplatňované spoločne. Diaľnica má iba vyšší komfort vybavenia, čo sa týka odpočívadiel, nič však nebráni tomu, aby sa dobudovali aj pri rýchlostných cestách.

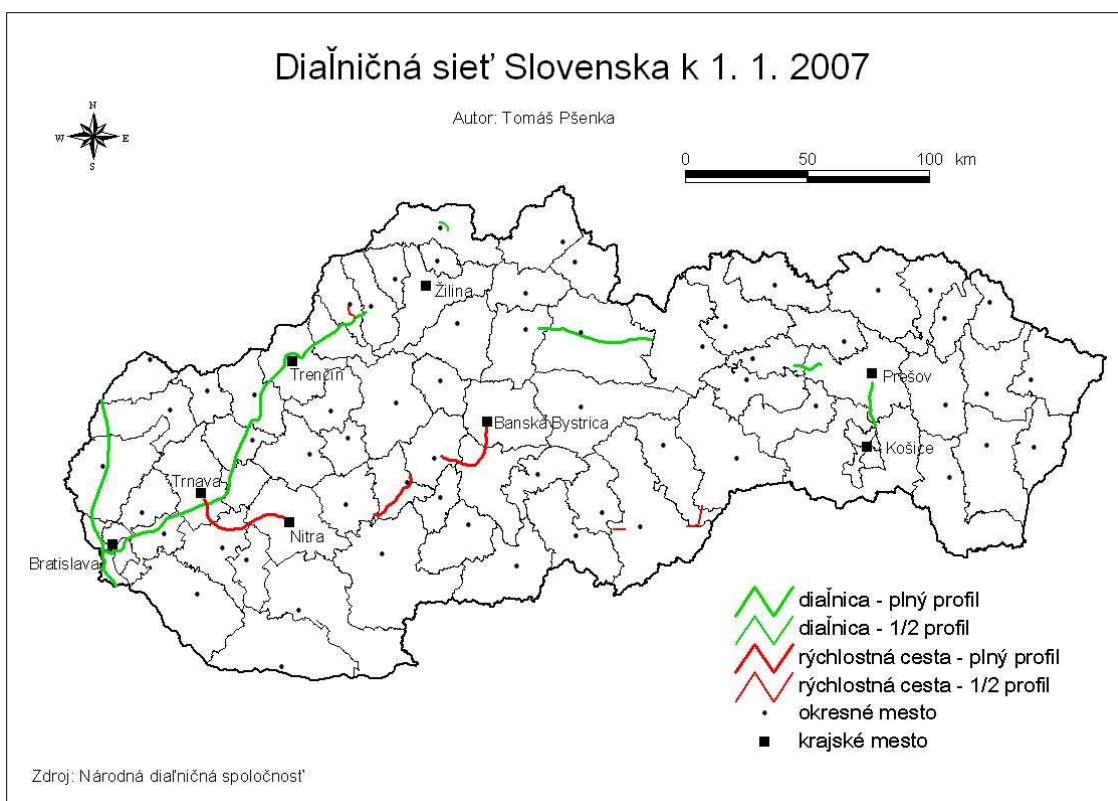
Cieľom nášho príspevku je:

- priblížiť diaľničnú sieť Slovenska so zameraním na jej mieru vybudovania, prepojenia jednotlivých úsekov, prípadne prebiehajúcich stavieb,
- zhodnotiť regionálne rozloženie prílevu priamych zahraničných investícií, objemu bytovej výstavby a miery evidovanej nezamestnanosti,
- zhodnotiť súvislosť medzi rozložením diaľničnej siete a vybranými ukazovateľmi ekonomického rozvoja na území Slovenska (priame zahraničné investície, nezamestnanosť, bytová výstavba).

2. Vývoj diaľničnej siete Slovenska

Prvé úvahy o výstavbe diaľnic na území Slovenska pochádzajú z obdobia 1. ČSR, kedy vzniklo niekoľko projektov na výstavbu diaľnice v západo-východnom smere naprieč územím Československa. Všetky tieto varianty viedli diaľnicu severnou časťou Slovenska. Do začiatku vojny sa však s výstavbou diaľnice na slovenskom území nezačalo a po prevrate v roku 1948 sa pozastavila výstavba diaľnic v celom Československu. Výstavba diaľnic na území Slovenska začala až v roku 1969 výstavbou diaľnice D2 z Bratislavy smerom na Brno. Do konca socialistického obdobia sa na území dobudovala diaľnica D2 Bratislava – Malacky – št. hr. SR/ČR, D61 Bratislava – Piešťany – Horná Streda a úseky diaľnice D1 na Liptove a v Košickej kotline, zatiaľ bez napojenia na ostatnú diaľničnú sieť. V tomto období boli vybudované aj úseky rýchlostnej cesty R1 (vtedy cesta pre motorové vozidlá) Trnava – Nitra a v okolí Zvolena a Banskej Bystrice. Ďalšia výstavba diaľničnej siete prebiehala od roku 1993 už v réžii samostatného Slovenska. Bola definovaná sieť diaľnic D1 – D4 a rýchlostných ciest R1 – R6 (neskôr rozšírená o R7) a pokračovalo sa najmä vo výstavbe diaľnice D1 na Považí, v Liptove a v okolí Braniska.

Obr.1:



V nami sledovanom období rokov 2001 – 2006 boli uvedené do prevádzky diaľničné úseky D1 v Bratislave (Viedenská cesta – Prístavný most, Mierová – Senecká), D1 Ladce – Sverepec, D1 Beharovce – Branisko – Fričovce, v polovičnom profile D3 Oščadnica – Čadca (obchvat Čadce) a úseky rýchlostných ciest R1 Hronský Beňadik – Žarnovica (2003 – 2006), R1 Budča – Kováčová (2004), R2 Figa – Tornaľa a R2 obchvat Oždian (2006). V roku 2007 boli do užívania odovzdané úseky D1 Vrtižer – Hričovské Podhradie, D1 Važec – Mengusovce, D2 tunel Sitina, R3 Oravský Podzámok – Horná Lehota. V súčasnosti prebieha výstavba úsekov D1 Sverepec – Vrtižer (prieťah Považskou Bystricou), D1 Mengusovce – Jánovce, D1 Svinia – Prešov-západ, R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie, R3 Trstená obchvat, R4 Svidník obchvat, D3 Skalité – št. hr. SR/Poľsko.

V súčasnosti diaľničná sieť Slovenska pozostáva z dokončených úsekov diaľnice D2 št. hr. SR/ČR – Bratislava – št. hr. SR/MR, D4 Bratislava – št. hr. SR/Rakúsko, D1/D3 Bratislava – Žilina s výnimkou prieťahu Považskou Bystricou, úsekov D1 na Liptove, v okolí Braniska a v Košickej kotline, D3 obchvatu Čadce a rýchlostnej cesty R1 Trnava – Banská Bystrica s výnimkou úsekov Nitra – Hronský Beňadik a Žarnovica – Šášovské Podhradie a stavebne nesúvislé úseky R2 Figa – Tornaľa, R2 obchvat Oždian, R3 Oravský Podzámok – Horná Lehota, R6 Beluša – Púchov, všetky v polovičnom profile (mapa 1).

3. Lokalizácia priamych zahraničných investícií

Zahraničné investície sú považované za jeden z kľúčových faktorov ekonomickej transformácie krajiny, ako aj rastu regiónov. Priamou investíciou podľa Hoškovej (2001), ktorá sa opiera o § 2, bodu k) Zákona č. 202/1995 Z. z. (devízového zákona) možno rozumieť vynaloženie peňažných prostriedkov alebo iných peniazmi ocenených majetkových hodnôt alebo majetkových práv, ktorých účelom je založenie, získanie alebo rozšírenie trvalých ekonomických vzťahov investujúceho tuzemca na podnikaní v zahraničí alebo investujúceho cudzozemca na podnikaní v tuzemsku. Priame zahraničné investície však nie sú len pohybom finančných prostriedkov, ale aj presunom manažmentu, skúseností, obchodného tajomstva, technológie, práv na používanie značky, know-how, marketingových stratégií a pod. (Ferenčíková a kol., 1997).

Zahraniční investori pri svojom vstupe do krajiny sledujú rôzne faktory, na základe ktorých rozhodujú o lokalizácii svojich investícií. Najdôležitejším lokalizačným trendom priamych zahraničných investícií sa okrem iných venuje aj Turnock (2001). Upozorňuje na významné postavenie hlavných miest, ako aj iných veľkých miest, ktoré sú pre investorov príťažlivé z hľadiska ich imidžu, ktorý sa zlepšuje prítomnosťou rozvinutej dopravnej infraštruktúry a širokou škálou ekonomických služieb a kultúrnych zariadení. Významným sa stáva budovanie priemyselných zón, v niektorých prípadoch v kombinácii s centrami vedeckého výskumu a vývoja. To by nebolo možné bez kvalitných ľudských zdrojov a infraštruktúry. Najmä kvalitná dopravná infraštruktúra sa spomína ako rozhodujúci faktor pre úspešné napredovanie regiónu a lákanie zahraničných investorov.

Trendy, ktoré uvádza Turnock (2001), sú platné aj pre nami sledované územie Slovenska v rokoch 2001-2006. Toto obdobie bolo pre Slovensko významné príchodom strategických investorov, najmä do automobilového a elektrotechnického priemyslu. Nesmieme pritom opomenúť ani investorov etablovujúcich sa na Slovensku prostredníctvom privatizácie v oblasti bankového sektora, energetiky a plynu a pod.

Špecifické postavenie v oblasti prílevu priamych zahraničných investícií má hlavné mesto Bratislava, ktoré je zároveň hlavným administratívnym centrom viacerých inštitúcií, taktiež centrárou viacerých väčších firiem. Tomu zodpovedá aj významný objem zahraničného kapitálu investovaného v rokoch 2001-2006 i keď je nutné pripomenúť, že celková distribúcia zahraničného kapitálu je v dôsledku centrálného charakteru niektorých inštitúcií a firiem v skutočnosti odlišná. Zaujímavým bol z tohto pohľadu rok 2002, kedy bol v hlavnom meste

zaznamenaný objem prílevu PZI vo výške 159 mld. Sk. Medzi najdôležitejšie investície v sledovanom období možno zaradiť privatizáciu Slovenských telekomunikácií nemeckou spoločnosťou Deutsche Telecom v roku 2000, privatizáciu v bankovom sektore v roku 2001 - do Slovenskej sporiteľne vstúpil rakúsky investor Die Erste, talianska spoločnosť Intesa BCI investovala do VÚB. V spomínanom roku 2002 bola uskutočnená privatizácia Slovenského plynárenského priemyslu nemecko-francúzsko-ruským konzorciom Ruhrgas - Gaz de France – Gazprom, a neskôr v roku 2006 bola významná akvizícia 66% akcií talianskou spoločnosťou Enel SpA v Slovenských elektrárnach. Za úplne najvýznamnejšie však možno označiť investície nemeckej spoločnosti Volkswagen Slovakia a vstup maďarského investora MOL do Slovnaftu. Tieto dve spoločnosti dlhodobo dosahujú najvyššie priečky rebríčka najväčších nefinančných podnikov Slovenska podľa celkových tržieb, resp. výnosov z bežnej činnosti – Trend Top 200 a zamestnávajú cca. 12,2 tis. pracovníkov (Trend Špeciál Top 200, 2008).

Na význam priemyselných parkov poukazuje existencia priemyselného parku na Záhorí - Technologický Park Záhorie – EuroValley, ktorý sa rozkladá na území niekoľkých obcí (Malacky, Plavecký Štvrtok, Veľké Leváre, Lozorno). Významným pre tento park bol rok 2004, kedy objem prílevu PZI predstavoval hodnotu 2 mld. Sk. Tento priemyselný park vo svojom areáli sústreďuje predovšetkým subdodávateľov v oblasti automobilového priemyslu, prioritne pre automobilku Volkswagen (Tower Automotive, Inergy Automotive Systems Slovakia, Plastic Omnium Auto Exteriors a iné). Tieto firmy vytvorili pracovné miesta pre takmer 2150 pracovníkov v oblasti automobilového priemyslu. Okrem týchto firiem sa na dobrých výsledkoch regiónu podieľali aj firmy IKEA Components (nábytkové kovania a komponenty pre dodávateľov koncernu IKEA) a Holcim Slovensko (cement, transportovaný betón a kamenivo).

Ako sme už vyššie spomínali, Slovensko sa v sledovanom období stalo atraktívnym pre zahraničných investorov predovšetkým v oblasti automobilového a elektrotechnického priemyslu. Výrazne tomu dopomohli aj dotácie, stimuly a úľavy poskytované zo strany štátu. Automobilový priemysel sa, samozrejme okrem Bratislavy (Volkswagen), sústredil v okolí Trnavy a Žiliny. Spôsobili to investičné rozhodnutia dvoch svetových automobiliek, a to francúzskej Peugeot Citroen Automobiles Slovakia a juhokórejskej Kia Motors Slovakia. Tieto firmy vytvorili pracovné miesta celkovo pre viac ako 5,7 tis. pracovníkov. Rozhodnutia o lokalizácii každej z týchto automobiliek mali pozitívny efekt na blízke regióny aj z hľadiska príchodu ich subdodávateľov. V okrese Trnava tak začala pôsobiť firma ZF Sachs Slovakia vyrábajúca spojky a hydrodynamické meniče pre osobné a nákladné automobily, v okrese Žilina sa medzi najvýznamnejších subdodávateľov radí Mobis Slovakia vyrábajúca predné i zadné nápravy do osobných áut, ich predné časti a plastové nárazníky, vrátane montáže. Okrem toho sa na Považí etablovali ďalšie firmy, ktoré priamo spolupracujú s automobilkami. V Trenčíne firma Leoni Autokabel Slovakia začala vyrábať káblové zostavy pre automobilový priemysel a firma Continental Matador Truck Tires sídliaca v Púchove vyrába nákladné radiálne plášte. Pozícia Púchova v oblasti gumárskej výroby sa pravdepodobne ešte posilní vstupom zahraničného investora do firmy Continental Matador Rubber, ktorá vyrába osobné radiálne pneumatiky, ľahké nákladné pneumatiky a Off road, 4x4, SUV pneumatiky. V rámci automobilového priemyslu možno ešte spomenúť firmu SE Bordnetze-Slovakia sídliacej v Nitre, ktorá produkuje káblové zväzky najmä pre automobilku Volkswagen, a tiež firmu Nemark Slovakia zo Žiaru nad Hronom, ktorej predmetom činnosti je produkcia hliníkových komponentov pre automobilový priemysel.

V poslednom období sa na Slovensku čoraz úspešnejšie darí elektrotechnickému priemyslu. Trend k vytvoreniu celkom nového nosného odvetvia slovenského priemyslu v podobe výroby LCD televízorov potvrdili investície spoločností Samsung Electronics Slovakia v Galante a Sony v Nitre, ktoré zamestnávajú cca. 7,1 tis. pracovníkov. Tie postupne zaplňajú so svojimi subdodávateľmi priestor medzi Trnavou, Galantou a Nitrou. Medzi

najvýznamnejších možno spomenúť závod vo Voderadoch, ktorý pre Samsung vyrába LCD moduly do širokouhlých televízorov.

Najmä vďaka spomínaným dvom odvetviam bol na Slovensku v sledovaných rokoch zaznamenaný v niektorých okresoch významný objem prílevu PZI. Okres Púchov v roku 2002 prilákal zahraničné investície v hodnote 1 mld. Sk, okres Trenčín sa od roku 2003 pohybuje v hodnotách od 1,2 mld. Sk a vyššie, okres Trnava vďaka príchodu strategického investora v roku 2004 zaznamenal prílev PZI v hodnote takmer 3 mld. Sk a okres Žilina dosiahol najvyššiu hodnotu v roku 2006, kedy hodnota prílevu PZI predstavovala 8,1 mld. Sk.

Okrem spomínaných investícií treba však ešte spomenúť ďalšie úspešné firmy s iným odvetvovým zameraním, napr. oceliarsky koncern U.S.Steel v Košiciach, sieť veľkoobchodov a maloobchodov Tesco Stores SR, telekomunikačné spoločnosti Orange Slovensko a T-Mobile Slovensko, Mondi SCP v Ružomberku (celulóza a papier), pivovarnícky koncern Heineken Slovensko pôsobiaci v Nitre a združujúci pivovary Zlatý Bažant, Corgoň, Martiner a Gemer, hlinikárske podniky v Žiari nad Hronom – Slovalco (hliník a hliníkové polovýrobky) a Sapa Profily (hliníkové lisované profily), v Trnave pôsobiace firmy Swedwood Slovakia (montovanie a kompletizácia nábytku a bytových doplnkov) a Johns Manville Slovakia (výroba sklenených vlákien a predaj sklolaminátových výrobkov z nich), či v Trenčíne sídliacu firmu Marius Pedersen (služby v oblasti odpadového hospodárstva) a mnohé iné.

Z uvedeného vyplýva, že väčšina najúspešnejších firiem so zahraničným kapitálom na Slovensku sa rozhodla lokalizovať svoje podniky, aj za významnej podpory štátu, do oblastí (5 bratislavských okresov a okresy Malacky, Trnava, Trenčín, Púchov, Žilina, Nitra, Galanta) ktoré sú priamo, resp. v blízkom spojení s hlavnými cestnými dopravnými ťahmi, či už diaľnicami, alebo rýchlostnými cestami. Vzhľadom na uvedené je tak prinajmenšom diskutabilný význam priamych zahraničných investícií, a najmä politiky štátu v oblasti podpory prílevu priamych zahraničných investícií, ako nástroja znižovania regionálnych disparít.

4. Nezamestnanosť a jej regionálna diferencia

Nezamestnanosť je jedným z dôležitých ekonomických ukazovateľov úspešnosti krajiny, či regiónu. Pritom je však prirodzeným javom, ktorý sa vyskytuje v spoločnostiach s trhovým hospodárstvom. Cieľom každej spoločnosti je dosiahnuť plnú zamestnanosť, čo je však nerealizovateľný stav. Všeobecne je akceptovateľná miera nezamestnanosti okolo 4 %, ktorá prirodzene súvisí s krátkodobou nezamestnanosťou pri zmene zamestnania, presunom pracovných síl medzi regiónmi, či štrukturálna nezamestnanosť, ktorá je charakterizovaná ako nerovnováha medzi ponukou a dopytom na trhu práce.

V roku 2001 mali najnižšiu mieru nezamestnanosti okresy na línii Bratislava – Žilina spolu s okresmi Záhoria, kde významne prispieva k tomu javu prítomnosť diaľnic D1 a D2 a samozrejme ich prostredníctvom ľahká dostupnosť Bratislavy, ako najvýznamnejšieho centra zamestnanosti. Zaradil sa sem aj región Banská Bystrica – Zvolen, Prievidza a Liptovský Mikuláš. Na východe Slovenska mali nižšiu mieru nezamestnanosti Košice ako prirodzené centrum regiónu. Najvyššiu mieru nezamestnanosti mali okresy južného a východného Slovenska. Absolútne najvyššiu mieru nezamestnanosti mali v tomto roku gemerské okresy Rimavská Sobota (35,45 %) a Revúca (35,06 %), viac ako 30 %-tnú nezamestnanosť mali ešte okresy Rožňava, Veľký Krtíš, Trebišov a Michalovce. V priebehu sledovaného obdobia rokov 2001 – 2006 došlo k celkovému poklesu nezamestnanosti na celom Slovensku. Tento pokles sa šírila postupne z priestoru okresov s najnižšou mierou nezamestnanosti do susedných okresov, najmä zo západného a severozápadného Slovenska. V roku 2006 mala najnižšiu mieru nezamestnanosti línia okresov Bratislava – Žilina spojená diaľnicou D1 a okresy nachádzajúce sa v okolí Bratislavy, čo súvisí aj

s lokalizáciou automobilového a elektrotechnického priemyslu v tomto dopravne vhodne vybavenom priestore, ktoré vytvorili nové pracovné miesta. Celkovo celé územie západného a severnej časti stredného Slovenska má nižšiu mieru nezamestnanosti, na čo vplyva určite aj fakt, že toto územie má vybudovanejšiu dopravnú infraštruktúru ako iné časti Slovenska. Na východe zasa vystupujú Košice, ako priestor s najnižšou mierou nezamestnanosti na východnom Slovensku. Najvyššiu mieru nezamestnanosti je možné vidieť v regiónoch dolného Zemplína, Spiša, Košíc-okolia, Novohradu a Gemera. Tieto regióny majú okrem iných faktorov, tiež nízku vybavenosť kvalitnou dopravnou sieťou a nevyhovujúce spojenie s Bratislavou. Najvyššiu mieru nezamestnanosti majú opäť okresy Rimavská Sobota (28,34 %) a Revúca (25,91 %), ktoré dlhodobo vykazujú najvyššie hodnoty tohto ukazovateľa v rámci Slovenska. Územie Gemeru a Novohradu je výrazne dopravne poddimenzované, čo sa týka všetkých druhov dopravy a nie je to len trend posledného obdobia, ale táto poddimenzovanosť sa ťahá už od vzniku samostatného Československa a súčasná štátna dopravná politika tento stav rieši len veľmi pomaly. Cez územie je naplánovaná výstavba rýchlostnej komunikácie R2, v ďalekom výhľade aj R7, táto však veľmi zaostáva v porovnaní s budovaním severnej diaľnice D1. Z celej plánovanej trasy R2 sa uviedli do prevádzky len obchvaty Oždian a Tornale až v roku 2007, aj to len v polovičnom profile.

5. Bytová výstavba v kontexte regionálneho rozvoja

Jedným z ukazovateľov dokumentujúcich skutočnosť, či sa regiónu darí, je nepochybne, okrem rastu HDP, znižovaní miery nezamestnanosti, resp. vytváraní nových pracovných miest, aj fungujúci trh s realitami. Kým na začiatku milénia, resp. ešte v rokoch 2003/2004 boli najčastejšie skloňovanými realitnými komoditami predovšetkým byty, pozemky a administratívne priestory, pričom najväčší objem tvoril práve obchod s bytmi (Sedlák, 2003), v nasledujúcom období sa naštartoval tiež industriálny a obchodný segment realitného trhu. Pomerne rýchlo a v krátkom čase pribúdajú nové priemyselné parky, logistické centrá, skladové priestory, v poslednom období aj objekty cestovného ruchu, ale tiež obchodno-zábavné centrá a je viac než isté, že spolu s dobudovávaním dopravnej infraštruktúry budú pribúdať aj v blízkej budúcnosti.

Ruka v ruke s rozvojom územia ide výstavba nových bytov. Dopyt po bývaní, a najmä po novostavbách, je totiž odrazom ekonomickej sily a atraktivity toho-ktorého miesta či regiónu. Na tomto mieste však treba skonštatovať, že na rozdiel od priamych zahraničných investícií je nová bytová výstavba rozmiestnená v rámci Slovenskej republiky oveľa rovnomernejšie, aj keď určité spoločné rysy sa identifikovať dajú. Nové byty totiž pribúdajú najmä v regiónoch, kde sú lokalizované nové závody, predovšetkým automobilového a elektrotechnického priemyslu, ale tiež všade tam, kde sa o prípadnej investícii nejakej významnejšej firmy ešte len hovorí (Králik, 2006).

Bytovú výstavbu v poslednom desaťročí minulého storočia charakterizoval výrazný pokles objemu i intenzity oproti obdobiu pred roka 1989, čo bolo dôsledkom reforiem a následnej transformácie slovenského hospodárstva ako aj celej spoločnosti. K opätovnému naštartovaniu koncom 90-tych rokov prispel, okrem zavedenia viacerých podporných, najmä finančných, nástrojov aj záujem politických predstaviteľov o oblasť bývania. Bytová výstavba sa však v tom čase realizovala takmer výhradne v Bratislave a jej najbližšom zázemí. Po stabilizovaní politickej situácie a naštartovaní ekonomiky nastal po roku 2000 v Bratislave stavebný boom. Ak sa do roku 2000 ročne dokončovalo v priemere 500-700 bytov, v nasledujúcom období to už bolo o takmer tisíc novopostavených bytov viac. Oživenie bytovej výstavby sa prejavilo aj v náraste počtu začatých, ale najmä rozostavaných bytov (Džupinová, 2006).

Z hľadiska vývoja slovenského realitného trhu v nami sledovanom období možno hovoriť o dvoch zlomových okamihoch. Tým prvým bol rok 2002, ktorý odborníci na trhu s bytmi hodnotia ako prelomový z hľadiska cien bytov. O byty bol taký veľký záujem, že ponuka sa

veľmi rýchlo vyčerpala, čo spôsobilo prudký nárast ich cien. Dôvodov bolo hneď niekoľko. Jedným z nich bol pád nebankových subjektov, ktorý v ľuďoch vyvolal opatrnosť a tí začali byť v otázke ukladania peňažných úspor obozretnjší. A práve investovanie do nehnuteľností sa dlhodobou ukazuje ako najmenej rizikové, s pomerne dobrým zhodnotením. Ďalším z dôvodov boli obavy a neistota spojená s očakávaným vstupom Slovenska do NATO a Európskej únie a v neposlednom rade aj skutočnosť, že sa blížili parlamentné voľby, ktoré sa konali na jeseň toho istého roku. V tom období sa najviac novostavieb stavalo v hlavnom meste, kde bol po bytoch najväčší dopyt, ale vďaka suburbanizačným procesom v zázemí Bratislavy sa bytová výstavba realizovala aj v okolitých obciach. Okrem toho sa po ohlásení rozhodnutia francúzskej automobilky PSA Peugeot Citroën rozbehla výstavba bytov aj v meste Trnava a jeho okolí.

Druhým medzníkom bol rok 2005, v ktorom sa na Slovensku dokončilo najviac bytov v ére samostatnosti, t.j. od roku 1993, konkrétne 14 863, pričom stavať sa ich začalo o takmer päťtisíc viac. Aj napriek tomu ponuka novostavieb stále nedokázala uspokojiť dopyt. Neuspokojivú situáciu na trhu s bytmi potvrdili aj tvrdenia Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja SR, podľa ktorého by bolo potrebné na Slovensku dokončiť ročne až 25 tisíc bytov. Aj napriek tomu, že až tretina bytovej výstavby sa realizovala ešte stále v Bratislave, novým impulzom bol príchod viacerých zahraničných investorov a realizácia nových developerských projektov aj v iných regiónoch, najmä tých, ktoré ťažia z príchodu strategických investorov (Trnava, Žilina, Nitra).

Súčasnú situáciu na Slovensku z pohľadu bytovej výstavby možno označiť za viac než uspokojivú. Ekonomická prosperita, rozširovanie pracovných príležitostí, rast príjmov a ochota investovať do nehnuteľností vyústili do najväčšej stavebnej aktivity od roku 1989, a to už nielen v Bratislave a jej blízkom okolí, ale aj v mnohých iných mestách či regiónoch. Okrem už spomenutých investícií do automobilového priemyslu, ktoré priniesli Trnave a v súčasnosti najmä Žiline nebyvalý rozmach stavebníctva, významné investície pribúdajú aj v iných mestách s pomerne silným ekonomickým rozvojom, napr. Liptovský Mikuláš, Prešov, Levice, Zvolen a v neposlednom rade Košice. Tie sa totiž po mekke oceliárstva postupne stávajú aj centrom slovenského softvéru a informačno-komunikačných služieb, niekoľkonásobne vzrástol význam tamojšieho medzinárodného letiska a priamo do mesta, ako aj do neďalekého priemyselného parku v Kechneci, prichádzajú noví investori. Výsledkom sú tak nielen obrovské investície do logistických parkov, rozširovanie a výstavba nových nákupných centier, ale tiež potreba nových bytov. Mimoriadne intenzívna bytová výstavba je realizovaná aj v Banskej Bystrici, kde je v súčasnosti rozbehnutých, ale tiež v štádiu prípravy, niekoľko objemom pomerne veľkých rezidenčných projektov domácich ako aj zahraničných investorov. Vzhľadom k tomu, že v meste momentálne nie je etablovaný a ani ohlásený žiaden významnejší investor a kúpyschopnosť obyvateľstva v regióne je pomerne nízka, odborníci varujú pred prehriatím bytového trhu (Kremský, 2007). Podobne je na tom, čo sa týka významnejšej hospodárskej investície ďalšie krajské mesto – Trenčín, avšak na rozdiel od Banskej Bystrice je, vďaka svojej výhodnej polohe a dobrom dopravnému napojení, miestom, kde je príchod investora otázkou času (ohlásená investícia Johnson Controls).

4. Záver

Je nepopierateľným faktom, že doprava a dopravná infraštruktúra má významný vplyv na ekonomickú úroveň regiónov, otázne je však, či v pozitívnom alebo v negatívnom zmysle slova.

Na Slovensku možno v súčasnosti považovať za najvýznamnejší prvok dopravnej siete vplyvajúci na hospodárstvo predovšetkým diaľnice. Diaľničná sieť je však výrazne poddimenzovaná a nerovnomerne rozložená. Diaľnica rozhoduje aj o lokalizácii závodov zahraničných investorov na Slovensku, ktorí prevládajú predovšetkým na západnom

Slovensku, ktoré má dobudovanú diaľničnú sieť a spojenie s Bratislavou. Ako príklad možno uviesť lokalizáciu automobilky Kia Motors Slovakia pri Žiline, ktorej jednou z podmienok bola dostavba diaľnice D1 z Bratislavy do Žiliny. Samozrejme s príchodom zahraničných investícií a vznikom nových prevádzok vznikajú aj nové pracovné miesta, ktoré vplyvajú na znižovanie nezamestnanosti v týchto regiónoch. Keďže nové pracovné miesta nedokážu vykryť pracovné sily v priamo dotknutých regiónoch, tak okrem nich sa zníženie nezamestnanosti týka aj regiónov susediacich, ktoré takto participujú na ich ekonomickej úspešnosti. S nárastom zamestnanosti (či už miestnych alebo migrantov z iných regiónov) dochádza aj k zvýšenému dopytu po bývaní, čo so sebou prináša nárast bytovej výstavby. Táto narastá najmä v regiónoch s investíciami, avšak má rovnomernejšie rozloženie ako predchádzajúce ukazovatele, pretože súvisí aj s demografickými procesmi.

Možno teda povedať, že napojenie regiónov Slovenska na diaľničnú sieť a tým aj na Bratislavu pozitívne vplyva na ich ekonomický rozvoj, avšak prispieva aj k zvyšovaniu nerovností medzi regiónm.

SUMMARY

The existence of a high-quality transport infrastructure enabling an effective link-up with Bratislava, undoubtedly strongly affects various aspects of regional development in Slovakia. It can be visible through foreign investors' localisation decisions, different level of unemployment rate or housing development. Northwest-southeast gradient is increasingly reflected in economic level of regions. Districts with unemployment rate over 20 % (including Rimavská Sobota, Revúca and other districts in the south and the east of Slovakia) suffer from poor transport infrastructure. Foreign investors' localization decisions lead to strategic electronics and automotive industry investment inflow around Bratislava, Malacky, Trnava, Trenčín, Púchov, Žilina, Galanta and Nitra, representing areas with high-quality motorway linkage. These investments have brought significant decrease of unemployment. The intensity of housing development also relates with economic power of regions, and often corresponds with FDI inflow, although distribution of new housing is more proportional. According to the above mentioned facts, we can confirm that the transport infrastructure and existence of motorways have a positive influence on regional development in Slovakia, but on the other hand, contribute to growth of regional differences.

LITERATURA A PRAMENY:

- DŽUPINOVÁ, E. (2006): Nové prístupy a trendy v bývaní na Slovensku po roku 1989 (s dôrazom na luxusný rezidenčný trh v Bratislave). In: Proměny bydlení a širší otázky úrovně obslužné sféry. Sborník referátů 2. mezinárodní interdisciplinární konference, Olomouc. Ostrava : Ediční středisko VŠB-TU, s. 37 - 46
- FERENČIKOVÁ, S., MICHNÍK, Ľ., ŠESTÁK, J. (1997): Priame zahraničné investície – vnútorné a medzinárodné súvislosti. Bratislava : Sprint.
- HOŠKOVÁ, A. (2001): Vplyv priamych zahraničných investícií na ekonomiku Slovenska. Bratislava : Inštitút menových a finančných štúdií Národnej banky Slovenska, 44 s.
- KOREC, P. (2005): Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989-2004. Bratislava : Geografika, 228 s.
- KRÁLIK, J. (2006): Byty v regiónoch združujú najmä veľkí investori. Dostupné online: <http://reality.etrend.sk/byvanie/byty-v-regionoch-zdrazuju-najma-velki-investori/67931.html>
- KREMSKÝ, P. (2007): Veľkou lyžicou na byty. Dostupné online: <http://reality.etrend.sk/byvanie/velkou-lyzicou-na-byty/113569.html>
- KUNC, J., KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost? . Národohospodářský obzor, 4/2005, s. 33 – 44.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, 4/2006, s. 51-59.
- ROSÍK, P.: Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju regionalnego. Dostupné online: http://www.katbank.ae.poznan.pl/_p/P.Rosik.pdf.
- SEDLÁK, M. (2003): Väčšinu slovenského realitného trhu tvorí obchod s bytmi. Dostupné online: <http://www.etrend.sk/ekonomika/slovensko/vacsinu-slovenskeho-realitneho-trhu-tvori-obchod-s-bytmi/25114.html>.

TURNOCK, D. (2001): Location trends for foreign direct investment in East Central Europe. Environment and Planning C: Government and Policy, 19, s. 849-880.
Trend 2008: Trend Špeciál Top 200, 42 p.
Databáza regionálnej štatistiky RegDat - <http://px-web.statistics.sk/PXWebSlovak/index.htm>
Národná diaľničná spoločnosť - <http://www.ndsas.sk>
Obchodný register Slovenskej republiky – <http://www.or.sk>

ADRESY AUTORŮ:

Mgr. Tomáš Pšenka, Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, Mlynská dolina, 842 15 Bratislava 4, psenka@fns.uniba.sk

Mgr. Eva Džupinová, PhD., Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, Mlynská dolina, 842 15 Bratislava 4, dzupinova@fns.uniba.sk

Mgr. Peter Minarčík, Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, Mlynská dolina, 842 15 Bratislava 4, minarcik@fns.uniba.sk

Tento príspevok vznikol s podporou vedeckých grantových projektov Univerzity Komenského č. UK/288/2008, č. UK/266/2008 a grantového projektu VEGA č. 111 106420 01404 V-08-061-00.