

- KRAMER S.N., SALONEN A., AAROM A., (1961): Agricultura mesopotamika, Georgica Sumerica.
MATOUŠ L., ZAMAROVSKÝ V., (1972): Epos o Gilgamešovi, Praha
SALONEN A., (1960): Agricultura mesopotamica nach sumer.-akkad, Quellen, 32.
SOUČKOVÁ J., (1979): Starověký Přední východ, Mladá fronta, Praha.

NEOLITIC AND CONTEMPORARY AGRICULTURE OF THE NORTHERN PART OF MESOPOTAMIA

Jozef TEREK

Summary

Based on excerpt literary data as well as on knowledge of contemporary trends, agricultural system are compared. The trends of intensive development that already started five thousand B.C. were documented, also with connection with the changing ecological conditions. The development was several time interrupted by antropogenic influence which was manifested in a way of inhibition in intensity of food production, in structure and density of population. Climaxes of development and relatively long period of stagnation, or return to pre-neolithic period, where gathering supplement by herdsmanhip and hunting dominated, were noted.

The structure agriculture has many attributes that resemble to early agriculture. Despite the fact, that the elements of modern systems are asserted, most of animal production and partialy plant one keep traditional attributes resulting from the way of life. Amongst the most significant changes that have an influence on the system of production and productivity is building of concentrated estates, transport and water distributing net directed by the state.

Recenzent: RNDr. Peter Mariot, CSc.

VÝVOJ POSTAVENIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY NA DOPRAVNOM TRHU V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

Marcel HORŇÁK

Abstract

Development of transportation and a position of railways in the system of transport in Slovakia are surveyed in the paper. Several factors have influenced the transport volumes and performances of both goods and passenger transport. The most important of those factors are the changes in economy, living standard, unemployment, destruction of former east European trade system, dividing the former federative Czechoslovakia. In this point of view the development of Slovak transportation is compared with other European countries.

Key words: railway transport, road transport, transport volume, transport performance

Mgr. Marcel HORŇÁK

Katedra humánnej geografie a demogeografie, Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského,
Mlynská dolina 1, 842 15 Bratislava, E-mail: Hornakfns.uniba.sk

Dopyt po dopravných službách v celosvetovom merítku rastie a prognózy dopravného trhu pre územie Európy predpokladajú niekoľkonásobné nárasty dopytu po doprave. Dynamika jej rozvoja však vždy závisí od rozvoja národného hospodárstva ako celku. Nákladná, ale i osobná doprava rastie zhruba paralelne s rastom hrubého domáceho produktu. Od roku 1970 do roku 1995 jeho reálny ročný nárast v krajinách EU predstavoval 2,6 %, ročný nárast objemov nákladnej dopravy 2,3 % a osobnej dopravy 3,1 % [P. GRÉGR, 1996].

Železničná doprava sa stala vedúcim odvetvím dopravy v 2. polovici 19. storočia a začiatkom 20. storočia, pričom prebrala na seba rozhodujúci podiel prepráv v nákladnej i osobnej doprave. Výhody, ktoré poskytovala železničná doprava pri prepravách na veľké i krátke vzdialenosti z nej za necelých 100 rokov urobili prakticky monopolného prepravcu tovarov i osôb. Až do obdobia II. svetovej vojny odolávala konkurenčnému tlaku automobilovej a leteckej dopravy a udržiavala si pozíciu vedúceho druhu dopravy.

Pokiaľ ide o záujem geografov o železničnú dopravu, treba konštatovať, že je determinovaný pomerne malým počtom geografov zaoberajúcich sa problematikou dopravy vôbec. Úlohu geografie dopravy v štúdiu závislosti medzi dopravným systémom všeobecne a geografickým prostredím sleduje P. KOREC (1988). K prácam, ktoré sa zapodieľajú sledovaním železničnej dopravy v historickom merítku treba priradiť predovšetkým prácu J. PURGINU (1957), ktorý sa zaoberal historickým vývojom železníc Slovenska s dôrazom na oblasť Bratislavy. F. PODHORSKÝ (1976) je autorom veľmi podrobnej geografickej analýzy železničnej dopravy niekdajšieho Západoslovenského kraja. Išlo predovšetkým o charakteristiku železničnej siete, osobitosti jej vývoja, hustoty, intenzity dopravy a ďalšie charakteristiky. V súčasnom prechodnom období, keď sú na dopravu kladené vysoké požiadavky hlavne s ohľadom na súčasné tendencie vývoja dopravy vo svete a v súvislosti s potrebou zjednotenia európskych dopravných sietí vystupuje do popredia snaha hodnotiť súvislosť medzi rozvojom regiónu, jeho polohou a dopravným systémom. Transformáciu dopravného systému, vývoj najmä cestnej a železničnej dopravy v hraničnom regióne Viedeň – Bratislava – Győr sledoval vo svojej práci P. KOREC (1998), pričom vyzdvihol vplyv polohy regiónu na vývoj dopravy.

V nasledujúcom príspevku ponúkame obraz o postavení železníc na dopravnom trhu v Slovenskej republike a na porovnanie i vo vybraných štátoch Európy. Naznačujeme tiež príčiny, ktoré sa podieľali na vývoji i súčasnom postavení slovenskej železničnej dopravy, ale aj problémy, ktoré zo súčasnej pozície železničnej dopravy u nás vyplývajú. Údaje boli získané zo ŠÚ SR a zo štatistických materiálov OSN. Výber štátov bol čiastočne podmienený dostupnosťou porovnateľných štatistických údajov o doprave. Do porovnania sme zaradili niektoré vyspelé štáty západnej Európy, ale tiež zástupcov východnej Európy, pričom sme považovali za zaujímavé porovnať slovenskú železničnú dopravu najmä so systémami štátov podobnej rozlohy alebo s podobným počtom obyvateľov, ako má Slovenská republika. Všetky údaje o cestnej osobnej doprave sa týkajú len verejnej dopravy, bez individuálnej automobilovej dopravy.

Vývoj situácie v doprave Slovenska

Postavenie železničnej dopravy v dopravnom systéme Slovenska budeme ilustrovať pomocou vybraných základných ukazovateľov dopravy: objem prepravy (počet cestujúcich, resp.

množstvo prepraveného tovaru v tonách) a prepravný výkon (osobokilometre, resp. tonokilometre).

Pri hodnotení vývoja vybraných ukazovateľov železničnej dopravy Slovenska treba mať na zreteli viacero skutočností:

- vývoj prepráv prebiehal do roku 1989 v Československu v určitých umelých podmienkach uzavretého trhu RVHP,
- do roku 1993 bolo Slovensku súčasťou spoločného štátu s Českom a teda aj slovenská železničná doprava bola súčasťou spoločného federálneho podniku ČSD,
- nástup transformácie štruktúry a objemov výroby na Slovensku po roku 1989 zmenil vnútroštátne prepravné nároky,
- zmena životnej úrovne obyvateľstva priniesla diferenciáciu dopytu po osobnej preprave.

V Slovenskej republike majú vo vnútroštátnej preprave tradične významnú pozíciu železničná a cestná doprava. Ostatné druhy dopravy sa doteraz príliš nepresadili. Vnútroštátna letecká doprava je v súčasnom období minimálna, vnútroštátna nákladná vodná doprava má vzhľadom na geografickú pozíciu i dĺžku našej jedinej vodnej cesty nízky podiel (8,4% ceslovenských výkonov, a dokonca len 1,5% objemov prepravených v roku 1996) a osobná vodná doprava má u nás v podstate len rekreačný charakter. Situácia v slovenskej doprave zatiaľ nedosahuje stav, ktorý možno sledovať vo vyspelých európskych krajinách, čiže preťaženie cestnej infraštruktúry a preplnenie vzdušného priestoru. S očakávaným rastom výkonnosti slovenského hospodárstva budú rásť i požiadavky na objemy a výkony osobnej i nákladnej dopravy, na ktoré však slovenská dopravná sieť nie je dimenzovaná. Navyše treba počítať s nárastom objemu tranzitu cez územie Slovenska, čo nároky na dopravnú infraštruktúru ešte zvýši. V Európe je za východiško zo zložitej situácie dopravy jednoznačne považovaná železnica [K. SELLNER, 1995], predovšetkým jej zapojenie do tzv. multimodálnych koridorov a vytvorenie integrovaných dopravných systémov. Ďalšie nároky budú súvisieť s požiadavkou zvyšovania cestovného komfortu, úrovne doplnkových služieb i zvyšovania cestovnej rýchlosti. Dôležité hľadisko, ktoré vo vyspelých krajinách má čoraz väčší význam je ekologickosť železničnej dopravy a vo všeobecnosti trend zameraný na zvýšenie atraktívnosti verejnej dopravy vôbec.

Osobná doprava

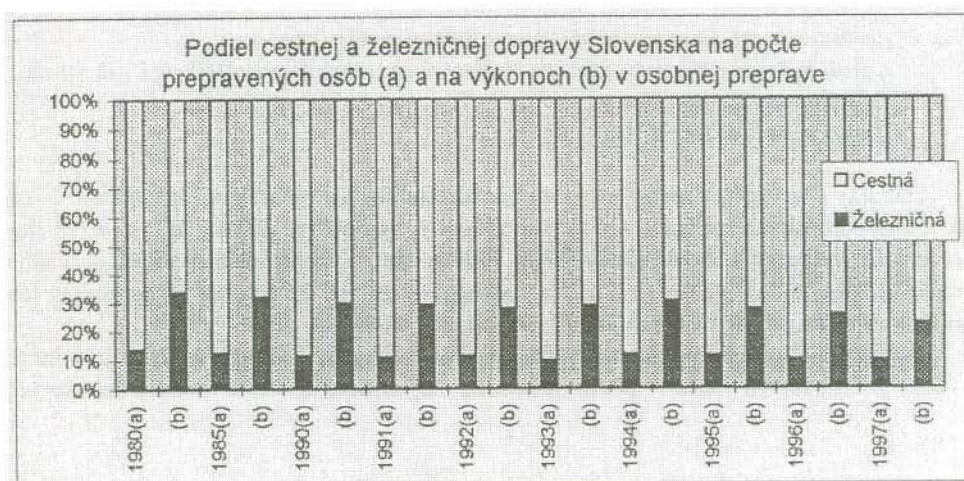
Počet osôb prepravených železničnou dopravou v druhej polovici 20. storočia klesal, pričom tento trend pokračoval aj po roku 1990. Naopak v cestnej doprave bolo možné v tomto období sledovať dosť výrazný nárast počtu prepravených osôb (ide o verejnú autobusovú dopravu, bez IAD). Po roku 1991 začal počet prepravených verejnou autobusovou dopravou klesať, čo súvisí s explóziou individuálnej automobilovej dopravy na Slovensku, ale tiež s narastajúcou nezamestnanosťou, ktorá spôsobila zmeny vo vzťahoch medzi miestom pracovných príležitostí a zdrojom pracovných síl, čo sa prakticky prejavilo znižovaním dochádzky za prácou.

Výkony osobnej železničnej dopravy sa v 80. rokoch takmer nezmenili, to znamená, že pri vyššie uvedenom poklese počtu prepravených sa musela zvýšiť priemerná prepravná vzdialenosť, čiže osobná železničná doprava sa začala vo väčšej miere uplatňovať v prepravách na

veľké vzdialenosti. Od roku 1989 až do konca sledovaného obdobia výkony osobnej železničnej dopravy pomerne prudko klesali.

Z grafu č. 1 vyplýva pre vývoj osobnej verejnej dopravy viaceré závery. Podiel železničnej dopravy na verejnej preprave osôb bol v celom sledovanom období nižší ako podiel cestnej dopravy, s tým, že možno pozorovať tendenciu mierneho poklesu významu železničnej dopravy, a to tak v objemoch ako i vo výkonoch. Z porovnania oboch ukazovateľov vyplýva, že osobná železničná doprava dosahuje vo výkonoch vyšší podiel ako v objemoch, čo je spôsobené vyššou priemernou prepravnou vzdialenosťou ako v cestnej doprave. Pre porovnanie: v roku 1996 bola priemerná prepravná vzdialenosť osobnej železničnej dopravy 50,5 km, vo verejnej cestnej doprave len 15,9 km (Ročenka dopravy 1996, 1997).

Graf 1



Tab. 1. Vývoj objemov a výkonov osobnej železničnej dopravy vo vybraných štátoch Európy

Štát	1980		1990		1992		1993		1994		1995	
	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm
Dánsko	130	3803	145,4	4729	142,7	4648	140	4596	141,3	4834	140,4	4784
Belgicko	163,7	6963	142,4	6539	145	6798	145,3	6694	142,6	6638	144	6757
Rakúsko	170	7586	168,4	9017	174,9	9799	181,1	9599	190,4	9384	194	9755
Maďarsko	388	12371	210,6	11403	173,5	9184	160,3	8432	160,5	8508	155,7	8441
Švajčiarsko	231,7	10505	264	12678	288,2	13209	290,1	13384	263,6	13836	253,2	11710

Štát	1980		1990		1992		1993		1994		1995	
	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm	počet osôb v mil.	výkony v mil. oskm
Holandsko	197	8910	255,7	11060	332,5	14980	333,8	14788	312	14439	305	13977
Česko	352	21076	289,6	12954	289,6	11753	242,2	8548	228,7	8481	227,1	8023
Taliansko	381	39587	429,4	45513	440	48361	438	47101	455	48903	462,5	49696
Poľsko	1093	46324	789,9	50373	492,6	32571	447,9	30865	494,6	27610	465,9	26635
Francúzsko	694	54496	842,5	63740	844,1	62980	814,1	58430	806,4	58930	741	55560
Slovensko	137,6	6334	119,3	6381	106,7	5453	86,7	4569	99,1	4548	89,5	4202

Prameň: Statistical Yearbook of the United Nations, 39th, 40th, 41st, 42nd Issue

Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America 1995, 1997, Economic

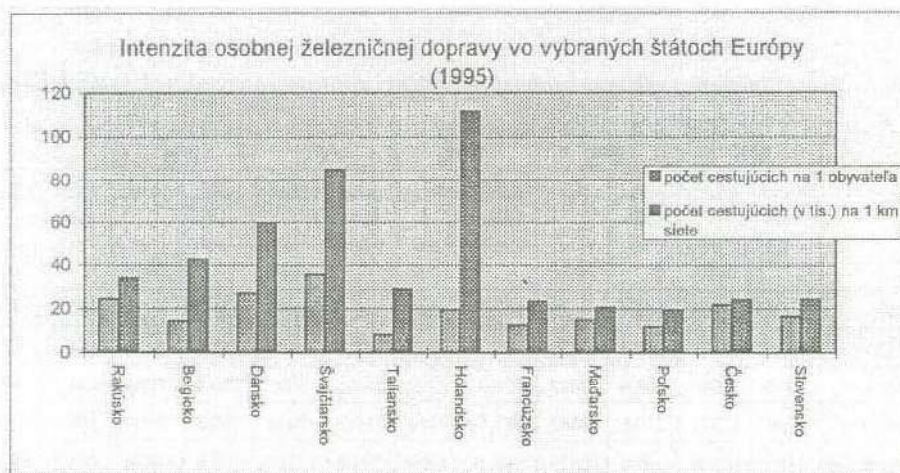
Commission for Europe, Geneva

Štatistický úrad SR, Bratislava

Z tabuľky č. 1 vyplýva rozdielny vývoj počtu cestujúcich a výkonov v západoeurópskych a východoeurópskych krajinách. Čo sa týka výkonov, z tabuľky je zjavné, že kým v západoeurópskych krajinách v období rokov 1980 – 1995 hodnoty výkonov mierne stúpali, prípadne oscilovali zhruba na rovnakej úrovni, vo východoeurópskych štátoch bol zaznamenaný ich pokles (v Poľsku od roku 1990 do roku 1995 takmer o 50%).

Z porovnania špecifických intenzitných ukazovateľov v grafe č. 2 vyplývajú rozdiely, ktoré možno považovať za jednu z príčin súčasného nepriaznivého stavu osobnej železničnej

Graf 2



dopravy v Slovenskej republike. V niektorých krajinách s podobnou rozlohou (Dánsko, Belgicko, Holandsko) bolo v roku 1995 na 1 km železničnej siete prepravených omnoho viac cestujúcich. Tento poznatok hovorí o pomerne nízkej efektívnosti v preprave osôb u nás, čo je dôsledkom relatívne vysokého podielu málo frekventovaných tratí. Menej nepriaznivo vyznieva slovenská osobná železničná doprava z hľadiska objemu cestujúcich v prepočte na ľudnosť krajiny. Tu sa Slovensko viac približuje vyspelým európskym krajinám s obdobnou ľudnosťou.

Tab. 2. Podiel jednotlivých druhov osobnej dopravy na výkonoch v preprave osôb o vybraných štátoch Európy (v %).

Štát	Rok	ŽOsD	COsD	ostatné
Rakúsko	1980	11,8	89,2	0
	1990	10	90	0
Belgicko	1980	9	91	0
	1990	6	94	0
Dánsko	1988	7,4	91	1,6
	1992	6,7	92	1,3
Francúzsko	1980	54,5	11,3	34,2
	1991	50,3	10,6	39,1
Švajčiarsko	1980	68,7	22,6	8,7
	1990	66	23,8	10,2
Taliansko	1980	13,9	83,5	2,6
	1993	11,7	85,4	2,9
Holandsko	1980	6,6	81,5	11,9
	1992	8,4	73,7	17,9
Maďarsko	1980	47,9	48	4,1
	1992	33,4	59	7,6
Poľsko	1985	48,5	48,6	2,9
	1992	43,2	51,8	5
Česko	1980	44,1	51,5	4,4
	1992	39,8	54,2	6
Slovensko	1980	33,3	66,7	0
	1992	27,6	72,4	0

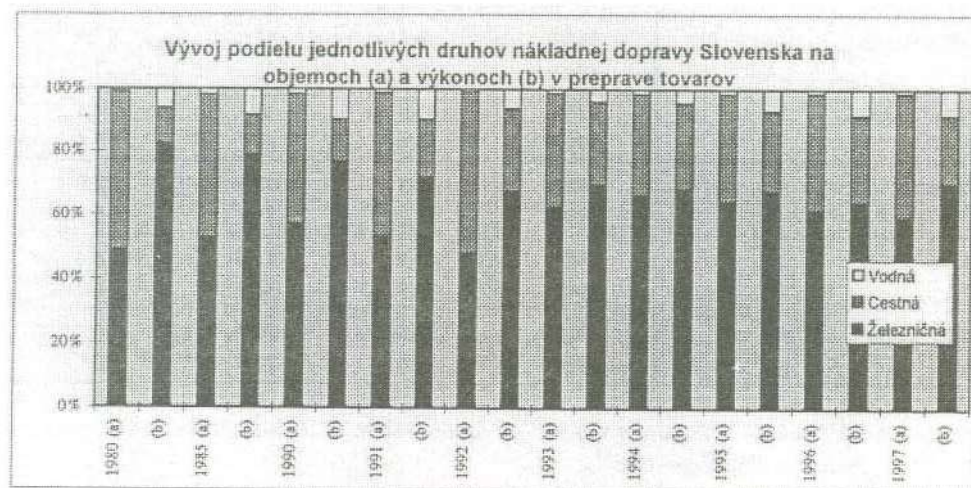
Prameň: Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America, 1995, Economic Commission for Europe, Geneva
ŠÚ SR, Bratislava

Z tabuľky č. 2 je zrejmé, že niektoré veľkosťou či ľudnatosťou Slovensku podobné vyspelé európske krajiny (Rakúsko, Belgicko, Dánsko) majú pomerne nízky podiel železníc na výkonoch v osobnej doprave, a naopak veľmi vysoký podiel cestnej dopravy. Vysoký podiel železníc na výkonoch v preprave osôb majú Francúzsko a Švajčiarsko, čo svedčí o vysokej atraktivite tamojšej železničnej dopravy pre cestujúcich. Pomerne pozitívne vzhľadom na ostatné uvedené štáty vyznieva tento ukazovateľ aj pre slovenské železnice. Pre všetky vybrané štáty je spoločná tendencia poklesu podielu železníc v prospech cestnej dopravy, prípadne iných druhov dopravy (najmä letecká).

Nákladná doprava

Nákladná železničná doprava (graf č. 3) mala oproti ostatným pomerne výrazný podiel v celom sledovanom období. Ak berieme do úvahy iba výkony v preprave tovarov, mala železničná doprava dokonca výrazne dominantný podiel, čo súvisí s jej významom v preprave na veľké vzdialenosti. Pri porovnaní oboch spomínaných ukazovateľov je zjavný rozdiel vo vývoji podielu železničnej dopravy. Kým v objemoch možno sledovať tendenciu postupného nárastu ich podielu, vo výkonoch sledujeme naopak postupný pokles podielu železníc v prospech dopravy cestnej. Tento fakt je potrebné dať do súvisu s rozvojom diaľkovej kamiónovej prepravy vo vnútroštátnom merítku. Pre porovnanie: v roku 1990 sa priemerná prepravná vzdialenosť v železničnej nákladnej doprave pohybovala okolo 198 km a do roku 1996 vzrástla na 206,7 km; v cestnej nákladnej doprave bol tento nárast prudší, z 50 km v roku 1990 na 148,8 v roku 1996 (Ročenka dopravy 1996, 1997). Predpokladaný nárast vodnej dopravy v súvislosti s využitím riečnej cesty Mohan – Rýn – Dunaj sa zatiaľ neprejavil.

Graf 3



Vo väčšine vyspelých západoeurópskych štátov sa výkony nákladnej železničnej dopravy pohybovali v období 1980 – 1995 na zhruba rovnakej úrovni ako v roku 1980, čo svedčí o stabilizácii železničnej dopravy v preprave nákladov týchto krajín (tabuľka č. 3). Kolísanie a pokles výkonov nákladnej železničnej dopravy vo východoeurópskych štátoch súvisí s rozpadom trhu bývalej RVHP a reštrukturalizáciou výroby, čo spôsobilo pokles nárokov na prepravu nákladov v tejto časti Európy.

Tab. 3. Výkony nákladnej železničnej dopravy vo vybraných štátoch Európy v mil. tkm

Štát	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Dánsko	1705	1768	1787	1858	1870	1759	2008	1985
Holandsko	3468	3274	3070	3038	2764	2681	2830	3097
Belgicko	7999	8254	8354	8153	8074	7568	8084	7287
Švajčiarsko	7754	7379	8794	8659	8212	7821	8586	8160
Rakúsko	11153	12066	12796	12981	12321	11922	13164	13720
Taliansko	18384	18024	21217	21680	21830	20226	22560	24530
Maďarsko	23864	21814	16781	11938	10015	7708	7707	8420
Francúzsko	68815	55780	51530	51480	50400	45900	49740	48950
Poľsko	134737	120642	83530	65146	73333	78457	81736	85303
Slovensko	25414	25463	23176	17254	16697	14201	12236	13674

*Prameň: Statistical Yearbook of the United Nations, 38th, 39th, 40th, 41st, 42nd Issues
ŠÚ SR, Bratislava*

Tabuľka č. 4 ponúka porovnanie podielu jednotlivých druhov nákladnej dopravy na výkonoch v preprave tovarov vo vybraných európskych štátoch. Pozoruhodný je rozdiel medzi krajinami západnej a východnej Európy. Vo všetkých vybraných západoeurópskych krajinách bol v v 90-tych rokoch podiel železničnej dopravy na výkonoch v preprave tovarov nižší ako podiel cestnej dopravy (okrem Rakúska), pričom najnižší bol v Holandsku (len 3% v roku 1992, kým v cestnej doprave 78%) a v Dánsku (8,3% oproti 75% v cestnej doprave). Na druhej strane v krajinách východnej Európy vyznieva porovnanie s cestnou dopravou pre nákladnú železničnú dopravu pomerne priaznivo, pretože všetky vybrané krajiny (medzi nimi i Česko a Slovensko, v tom čase ešte súčasť spoločnej federácie) vykazovali vysoký podiel železníc na výkonoch v preprave tovarov. Z uvádzaných krajín práve železnice ČR a SR zaznamenali na výkonoch v nákladnej preprave najvyšší podiel (84, resp. 67% v roku 1992). Spoločnou črtou všetkých uvedených krajín je tendencia poklesu podielu železničnej dopravy a naopak nárast významu cestnej, prípadne iných druhov nákladnej dopravy (popri cestnej najmä potrubná).

Tab. 4. Podiel jednotlivých druhov nákladnej dopravy na výkonoch vo vybraných štátoch Európy (v %)

Štát	Rok	ŽND	CND	Ostatné
Rakúsko	1980	39,9	28,8	31,3
	1992	32	27,6	40,4
Belgicko	1980	24,9	56,9	18,2
	1992	15,9	73,4	10,7
Švajčiarsko	1980	47,8	45	7,2
	1990	38,8	55,9	5,3
Dánsko	1988	8,6	79,8	11,6
	1992	8,3	74,5	17,2
Francúzsko	1980	32,4	45,8	21,8
	1991	26	59,2	14,8
Taliansko	1980	16,8	72,9	10,3
	1992	15,7	76,1	8,2
Holandsko	1980	4,1	66,3	29,6
	1992	3,1	78,4	18,5
Poľsko	1985	68,7	20,8	10,5
	1992	51,3	37,4	11,3
Maďarsko	1980	60,8	26,3	12,9
	1992	40,3	13,6	46,1
Česko	1980	84,1	13,1	2,8
	1992	83,5	12,9	3,6
Slovensko	1980	82,2	11,3	6,5
	1992	67,3	26,1	6,6

Prameň: Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America, 1995, Economic, Commission for Europe, Geneva
 ŠÚ SR, Bratislava

Záver

Zmeny v štruktúre dopravy na Slovensku, ktoré sa udiali v sledovanom období a faktory, ktoré tieto zmeny vyvolali možno zhrnúť do niekoľkých bodov.

V osobnej doprave sa výrazne prejavila zmena ekonomického prostredia. Odrazila sa tu pestrosť pracovných príležitostí vzniknutých predovšetkým v terciálnom sektore. Vzniklo množstvo malých a stredných firiem s rôzne organizovanou pracovnou dobou, čo prispelo k rozbitiu niekdajších pomerne stabilných a jasne definovaných prepravných prúdov pri

dochádzke do zamestnania. Pre zamestnancov mnohých firiem sa stalo samozrejmosťou používanie osobného automobilu. Ďalším faktorom, ktorý ovplyvnil diferenciáciu a spôsobil oslabenie prepravných prúdov je nezamestnanosť. Spoločnosť sa po roku 1989 viac diferencuje a klesá počet obyvateľov odkázaných iba na verejnú dopravu. Pokles počtu cestujúcich železničnou dopravou v období 1989 – 1997 dosiahol 42,4%, v cestnej doprave tento pokles za rovnaké obdobie predstavoval 27,5%.

V nákladnej doprave prišlo k podobnému javu rozbitím pôvodných ekonomických vzťahov, čo sa prejavilo najmä poklesom priemyselnej produkcie a prudkým spomalením stavebnej činnosti. Veľký vplyv malo i rozbitie trhu niekdajšej RVHP. Pokles objemu tovarov prepravených železnicou v 1989 – 1997 predstavuje 53,5%, v cestnej doprave až 62,8%. Tu je zaujímavé všimnúť si aj vývoj výkonov, pokles ktorých v nákladnej železničnej doprave za obdobie 1989 – 1997 dosiahol 50,7%, v cestnej doprave len o 17,9%. Napriek tomu si železnice vo výkonoch v nákladnej preprave udržali dominantnú pozíciu.

K faktorom, ktoré sa v sledovanom období veľmi výrazne podieľali na zmenách v štruktúre prepravných potrieb a následne spôsobili transformáciu prepravných prúdov a výkonov v slovenskej nákladnej i osobnej doprave treba jednoznačne priradiť rozdelenie niekdajšej spoločnej federácie Česka a Slovenska.

Literatúra:

- GRÉGR, P. (1996): Dopravněgeografická analýza a trendy ve vývoji dopravy s důrazem na železniční problematiku Jižní Moravy. Dizertačná práca, Přírodovědecká fakulta Masarykovy university, Brno, p. 165.
- KOREC, P. (1988): Možnosti a úlohy geografie dopravy. M. Holeček ed.: Současní stav a perspektivy dopravní geografie, Brno, pp. 80-91.
- KOREC, P. (1998): Transformation of the Border Transport System in the Vienna-Bratislava-Győr Region. In: European Planning Studies, Vol. 6, No. 5.
- KOREC, P., HORNÁK, M. (1997): Súčasná tendencie vo vývoji železničnej dopravy. In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae Geographica Nr. 40, UK Bratislava, pp. 3 – 16.
- PELTRÁM, A. (1996): Strategie znovuoživení železnic Evropské unie. Doprava 38, 4, MDaS ČR, Praha, pp. 32 – 39.
- PODHORSKÝ, F. (1976): Niektoré geografické črty železničnej dopravy v Západoslovenskom kraji. GČ SAV, 28, č. 1, pp. 37 – 57.
- PURGINA, J. (1957): Vývoj železníc na Slovensku od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu. VSAV, Bratislava.
- SELLNER, K. (1995): Medzinárodný železničný kongres Eurailspeed 95. Doprava 37, 4, MDaS ČR, Praha, pp. 41 – 45.
- Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America, Vol. XLV. Economic Commission for Europe, Geneva, 1995
- Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America, Vol. XLVII. Economic Commission for Europe, Geneva, 1997

Ročenka dopravy 1996, ŠÚ SR, Bratislava, 1997

Ročenka dopravy 1997, ŠÚ SR, Bratislava, 1998

Statistical Yearbook of the United Nations, UNO, 38th, 39th, 40th, 41st, 42nd issues, 1992 – 1996.

A POSITION OF RAILWAYS IN TRANSPORTATION MARKET OF SLOVAKIA

Marcel HORŇÁK

Summary

Transport market prognosis for Europe suppose increasing the transport demands. The development of transportation depends on the development of economy. Railways were keeping the role of a monopolic transporter of goods and passengers. With the development of cars and later also air transportation railways started to lose their position. The effect of this tendency has been observed also in Slovakia. In east Europe, this process has been influenced also by political, social and economic changes at the end of 1980s and beginning of 1990s. The unite trade of COMECON was destructed, volume and structure of production and a living standard in the east Europe have been changed. In Slovakia, also dividing the former Czechoslovakia and unite federative transport companies effected the situation in transportation.

In passenger transport, a disintegration of relatively stable transport flows appeared after 1989. In 1997, the share of railways in passenger transportation was 22.5 per cent in performances and only 9.4 per cent in volumes. The decrease of volumes and performances in passenger transport concerns mainly the railway transportation.

A similar process was observed in goods transport. In spite of the decrease in volumes and performances of freight railway transportation, the railways are still dominant in goods transport in Slovakia. In 1997, the share of railways in goods transportation was 70.0 per cent in performances and 59.4 per cent in volumes.

Recenzent: RNDr. Peter Mariot, CSc.