

1. Zámer výstavby Globálneho logistického industriálneho parku v Košiciach

Prípravou Zámeru výstavby Globálneho logistického industriálneho parku v Košiciach (ďalej len GLIP) sa zaoberá Úrad Košického samosprávneho kraja na pracovnej úrovni v spolupráci s príslušnými ústrednými orgánmi štátnej správy už viac ako 17 mesiacov. Po vyhodnotení všetkých dostupných makro - ekonomických a prepravno - ekonomických údajov, sme dospeli k nasledovným výsledkom. Výstavba GLIP podľa noriem EU „INTERMODÁLNY VLAK BUDÚCNOSTI“ by mohla predstavovať vynikajúci synergický efekt v kontexte širokorozchodnej trate končiacej na území nášho kraja ako priameho napojenia na potenciálne veľké trhy v Ázii (Severná Čína, Južná Kórea, Japonsko a Rusko).

Pre návrh GLIP ako možného logistického priestoru boli rozhodujúce tieto faktory:

1. geograficky výhodné umiestnenie dopravného uzla na Východnom Slovensku a v Strednej Európe (v blízkosti vonkajšej hranice Európskej únie),
2. umiestnenie na transeurópskej prepravnej sieti (Koridor V. a), hlavne os Ukrajina - Rusko je prijatá európskymi inštitúciami ako dôležitá a kritická prepravná trasa (ECMT, UN-ECE, ostatné),
3. umiestnenie na pripravovanom dopravnom koridore Sever –Juh „Via-Baltica“ ,
4. umiestnenie v blízkosti priemyselnej oblasti metropoly Košice,
5. prepojenie na širokorozchodnú a normálnu železničnú trať,
6. neďaleké letisko a diaľnica (plánované predĺženie diaľnice D1 na trase Košice, Michalovce, na hranicu s Ukrajinou),
7. významný hospodársky potenciál Košicko – Prešovskej – Miškoveckej aglomerácie.

Vzhľadom na v Európskej únii prognózovaný veľký nárast prepravy v smere Východ - Západ Slovensko má dôležitú polohu jednak ako tranzitný štát a jednak ako ekonomický partner pre strednú Európu. Táto zvláštna úloha Slovenska je ďalej podčiarknutá jeho polohou ako východná hranica Európskej únie. Z logistického hľadiska pre rozvoj dopravy a premávky je mimoriadne dôležitá predovšetkým diaľková železničná trať cez Trans Sibírsku magistrálu, ktorá tvorí pozemný most medzi Európou a Áziou. Trasa cez Trans Sibírsku magistrálu a širokorozchodná trať Košice - Užhorod môže ušetriť v porovnaní s námornou prepravou až 20 dní pre nákladnú dopravu zo Severnej Číny, Južnej Kórei, Japonska a Ruska do Európy. V porovnaní s námornou prepravou pri pozemnej železničnej preprave nie je prepravovaný tovar natoľko vystavovaný korozívnym vplyvom morskej vody, čo má veľký význam hlavne pri preprave elektroniky a jemných strojárskych výrobkov.

1.1. Štúdia uskutočniteľnosti (feasibility study) výstavby Globálneho logistického industriálneho parku v Košiciach

Skúsenosti s prevádzkou medzinárodného logistického centra sme čerpali v rakúskom logistickom centre Cargo Gratz, ktoré malo pri svojom vzniku pred tromi rokmi porovnateľné podmienky ako sú v súčasnosti u nás. S finančnou podporou spolkovej vlády Štajerska bola spracovaná štúdia uskutočniteľnosti výstavby GLIP v Košiciach. Predkladatelia štúdie odporúčajú, aby bola prijatá podnikateľská výzva a začalo sa ihneď s prvou etapou rozvoja logistického terminálu v Košiciach. Tento projekt, podľa autorov štúdie prinesie okamžité výhody pre región a dopravu nasmerovanú na západ. Zámery je treba zrealizovať veľmi rýchlo, skôr než medzinárodné tovarové toky využijú iné prepravné koridory. Zámer predstavuje unikátnu príležitosť pre rozvoj dodatočného vysokokapacitného priechodu, čím sa uvoľní severný koridor smerujúci cez Fínsko, pobaltské štáty a Poľsko, alebo budúci južný koridor cez Maďarsko. Zároveň posilní pozíciu Slovenska ako tranzitnej krajiny a vytvorí

významný impulz pre ďalší rast ekonomického potenciálu Košického regiónu. Technické a priestorové podmienky v lokalite Košice boli v štúdiu vyhodnotené ako veľmi vhodné. Ponúkajú solídnu bázu pre rozvoj ziskovosti. Je však potrebné rozvíjať externú cestnú sieť a železničné prepojenie. Vyžaduje si to plnú zodpovednosť a angažovanosť verejnej správy. Napriek vysokej nezamestnanosti sú podľa štúdie základné indikátory ako perspektívy a rastové prognózy hodnotené pozitívne, obzvlášť po vstupe Slovenska do Európskej únie. Značné zásahy sú potrebné do infraštruktúry (rekonštrukcia širokorozchodnej trate, rekonštrukcia normálnej trate na vyššiu prepravnú rýchlosť, dostavba diaľnice D1), aby dosiahla európsku úroveň. Cestná a železničná sieť v Košickom kraji majú vysokú hustotu, avšak ich stav nie je uspokojivý (smernice AGTC). Slovenský zahraničný obchod, ktorého hlavnými partnermi sú Nemecko, Rakúsko, Taliansko a Rusko, ako aj ostatné štáty EÚ, každoročne zaznamenáva nárast. Priemyselné okolie mesta Košice zaručuje nárast tovarových tokov z a do Západnej Európy. V posledných rokoch, tak ako aj inde v Európe došlo k silnému nárastu kamiónovej prepravy. Preto ponuka intermodality zníži narastajúcu kamiónovú prepravu, ktorá neúmerne zaťažuje cestnú infraštruktúru.

Z hľadiska konkurencie a možného rizika štúdia uvádza, že kontajnerové prekladisko sa môže spoliehať na rýchlo rastúce toky nákladov medzi Áziou a Európou, ako aj Slovenskom a Európou. Na základe takéhoto vývoja trhové výhľady týkajúce sa logistických služieb možno zvýšiť, lebo sa predpokladajú väčšie objemy prepravovaných tovarov.

Konkurenciu podľa štúdie možno očakávať hlavne zo strany námornej prepravy a pozemných koridorov II (Brest) a III (Medyka). Terajšie a plánované prístavy na Baltickom mori sa orientujú na voľne uložený tovar a kontajnerovú prepravu najmä k európskym prístavom (napr. s napojením na Hamburg alebo Rotterdam). V súčasnosti preprava z prístavov príjemcom vo vnútrozemí je drahá. Preto môže byť vnútorná železničná preprava atraktívna. Sadzby za prepravu na pozemnom moste Európa - Ázia sú výhodné hlavne kvôli nízkym cenám na Trans Sibírskej magistrále. Ceny na slovenských a európskych železničných sieťach treba mať pod dohľadom, aby boli konkurencieschopné cenám za námornú dopravu. V súčasnosti sa už možnosti kooperácie a koordinácie v oblasti cien za železničnú prepravu začínajú efektívne využívať. Sadzby za logistické služby v GLIP budú musieť zohľadňovať celú cenovú štruktúru európskej a ázijskej prepravy.

Ďalšiu konkurenciu možno očakávať od ostatných logistických centier v Poľsku, na Ukrajine a v Maďarsku. Oneskorenie v realizácii výstavby GLIP znamená poskytnutie príležitosti pre týchto konkurentov.

Rozptyl podnikateľských aktivít GLIP medzi tri segmenty (európsko-ázijská preprava, obchod v rámci EÚ, obchod v rámci blízkeho regiónu v Košiciach) však môžu znížiť podnikateľské riziko.

1.2. Etapy výstavby Globálneho logistického industriálneho parku v Košiciach

Výstavba GLIP pozostáva z troch vzájomne územne, technicky a hospodársky súvisiacich investičných rozvojových projektov:

- a. projekt verejného železničného terminálu
- b. projekt medzinárodného logistického centra
- c. projekt strategického industriálneho parku

a. Projekt Verejného železničného terminálu, ktorý bude financovaný prevažne z Kohézneho fondu EÚ:

- granty EÚ 75% alebo € 17,15 mil.,

- v rámci toho 25% alebo € 5,72 mil. poskytne ako spolufinancovanie štátny rozpočet SR,
- zvyšných € 8,41 mil. plánujeme financovať zo štrukturálnych fondov a kapitoly Ministerstva hospodárstva SR na podporu výstavby priemyselných parkov,
- celkové náklady na výstavbu Verejného železničného terminálu **€ 31,28 mil.**

b. Projekt Medzinárodného logistického centra, spĺňajúceho parametre multimodálneho tovarového prepravného uzla podľa kritérií pre zriaďovanie transportných logistických terminálov (TLT) v EÚ.

Tento projekt bude financovaný súkromným sektorom a bankami (EÚ podporuje vybudovanie terminálu, ale nie výstavbu skladovacích plôch). Výstavba skladovacích plôch bude financovaná prostredníctvom lízingovej zmluvy s bankou a skladové plochy budú postavené v okamihu, ak budú známi nájomcovia pre minimálne 90 % skladovacích plôch, ktorí podpíšu minimálne 10-ročné nájomné zmluvy. Skladovacie plochy sa majú budovať postupne v 4 etapách po 15.000 m².

Celkové náklady na výstavbu skladovacích plôch **€ 23,47 mil.**

c. Projekt Strategického industriálneho parku

V súčasnosti nie je na území východného Slovenska ani jeden priemyselný park, ktorý by spĺňal technické a prevádzkové kritériá stanovené podľa medzinárodných štandardov pre strategické parky – strategickú zamestnanosť. Zakladanie strategických parkov (ktoré sú často podporované verejným sektorom) v regiónoch EÚ je zamerané na pritiahnutie investícií do výroby a služieb s vysokou pridanou hodnotou. Spravidla sú etablované v blízkosti veľkých mestských aglomerácií a logistických – prepravných uzlov (najnovší príklad Ctpark Brno-Modřice a Ostrava). Strategický park je územie veľkého rozsahu často presahujúceho viac ako 20 hektárov, ponúkajúce výhody strategického prístupu k medzinárodnej dopravnej sieti, ľahkého prístupu k lokálnej dopravnej sieti a širokú ponuku pripraveného územia a obslužnej infraštruktúry pre domácich a zahraničných investorov. Strategický park má následne kľúčový dopad na hospodársky rast a konkurencieschopnosť celého regiónu.

Financovanie plánujeme kombináciou verejných i súkromných zdrojov (domáce i zahraničné developperské spoločnosti už prejavili predbežný záujem),

Celkové náklady na výstavbu Strategického industriálneho parku odhadujeme na **€ 40 mil.**

Pri verejnej podpore uvedených troch projektov sa GLIP môže reálne stať v strednodobej perspektíve šiestich rokov významnou „Vstupnou a exportnou bránou“ pre produkty a služby domácich a zahraničných investorov podnikajúcich na území Slovenska. Zároveň výstavba umožní regiónu Slovensko – Východ plnohodnotnejšie a efektívnejšie sa integrovať do globálnej výmeny tovarov a služieb prebiehajúcej medzi Európskou úniou a Euro-Ázijským priestorom. Vzájomná výmena tovarov bude prebiehať v troch segmentoch:

1. ako súčasť európsko-ázijského pozemného mosta „Železničnej brány do Ázie“ pre tranzit tovarov (vrátane Číny, Kórey, Japonska, Ruska a Európy),
2. ako súčasť európskej logistickej siete (dovoz a vývoz Slovensko – Európa a Slovensko – Rusko),
3. ako súčasť regionálnych aktivít, považovaných za „miestnu logistiku“.

Strategická geografická poloha mesta Košice, vymedzená priesečníkom štyroch dopravných uzlov (železničného, širokorozchodného, cestného, leteckého), predurčuje túto aglomeráciu v krátkej budúcnosti k získaniu významného postavenia dopravno-výrobného

uzla v stredoeurópskom kontexte. Podpora takto koncipovaného projektu rozvoja tohto logistického uzla vytvorí stimulujúce podmienky pre prilákanie a etablovanie nových domácich a zahraničných investorov, poskytujúcich kvalitatívne nové služby v oblasti logistiky výroby a služieb s vysokou pridanou hodnotou. V období 2007 – 2013 pôjde o využitie jedinečnej príležitosti pre integrovaný prístup k riešeniu prípravy i výstavby „Verejného železničného terminálu, Medzinárodného multimodálneho logistického centra a Strategického industriálneho parku“ v priemyselnej zóne mesta Košice. Týmto riešením získa Slovensko a najmä Košicko-Prešovská aglomerácia konkurenčne významnú výhodu v stredoeurópskom priestore. Posilní sa zároveň trhovú hodnotu ŽSR a význam Košicko-Prešovskej aglomerácie.

Realizáciou kombinácie verejno - súkromných investícií do strategickej infraštruktúry v prepojení s novými priamymi investíciami, realizovanými v rámci GLIP očakávame vytvorenie 3000 - 5000 kvalitných a dlhodobo udržateľných pracovných miest v oblasti výroby a služieb.

2. Akčný plán postupu pri príprave a výstavbe Globálneho logistického industriálneho parku v Košiciach

Na Východnom Slovensku a ani v Slovenskej republike sa zatiaľ neuskutočnil takýto veľký integrovaný investičný projekt zahrňujúci oblasť dopravy, logistiky a výroby. Pre koordináciu tohto projektu preto navrhujeme pripraviť a uskutočniť vznik konzorcia verejného sektora, ktorého členmi by boli Košický samosprávny kraj, Ministerstvo dopravy SR, Ministerstvo hospodárstva SR a Mesto Košice.

Ako kľúčová sa pre túto výstavbu javí výstavba verejného železničného terminálu, ako prvého projektu GLIP v Košiciach, pretože ide o najdrahšiu a najmenej výnosnú časť parku. Aj inde vo svete je výstavba železničného terminálu hradená z verejných zdrojov. Inak nie je možné zabezpečiť reálnu návratnosť projektu. Preto je úloha MDPT SR v konzorciu verejného sektora nezastupiteľná. Návratnosť projektu závisí aj od koordinovanej výšky poplatkov za železničnú cestu v SR a susedných krajinách, čo je tiež oblasť spadajúca do pôsobnosti MDPT SR.

Výstavba Medzinárodného logistického centra ako druhého projektu GLIP bude realizovaná konzorciom súkromného sektora až po realizácii prvého projektu. V našom akčnom pláne predpokladáme účasť KSK a mesta Košice ako členov v správcovskej spoločnosti medzinárodného logistického centra, ktorá prevezme správu vybudovaného medzinárodného logistického centra. Akčný plán predpokladá, že členmi správcovskej spoločnosti budú zástupcovia verejného i súkromného sektora, ktorí sa podieľali na realizácii 1. a 2. projektu GLIP.

Pri výstavbe Strategického industriálneho parku zohrá kľúčovú úlohu MH SR, ktoré disponuje finančnými zdrojmi na podporu dobudovania technickej infraštruktúry. Časť technickej infraštruktúry bude potrebné zabezpečiť už pre 1. projekt GLIP, pre výstavbu verejného železničného terminálu (napr. ČOV, kanalizáciu, napojenie na médiá a ďalšie).

Ďalšími míľnikmi budú dostavba diaľnice D1 v smere Košice, Michalovce, Ukrajinská hranica a rekonštrukcia širokorozchodnej trate. Rekonštrukcia domáceho rozchodu na vyššiu prepravnú rýchlosť podľa štandardov EÚ (160 km/hod. pre osobnú a 140 km/hod. pre nákladnú dopravu) sa v súčasnosti pomaly realizuje (aj keď pre nákladnú dopravu iba na 100 km/hod.). Tu opäť budú mať nezastupiteľnú úlohu MD SR a ŽSR.

Z uvedeného vyplýva, že úzka spolupráca a koordinácia medzi členmi konzorcia verejného sektora bude nevyhnutná.

Základným inštitucionálnym rámcom pre takúto spoluprácu by mohla byť dohoda o vzniku konzorcia verejného sektora podpísaná štyrmi štatutárnymi zástupcami členov

konzorcia. Tým by bola oficiálne deklarovaná spoločná vôľa členov konzorcia reálne spolupracovať na zabezpečení výstavby GLIP. Dohoda by zaviazala jednotlivých členov konzorcia najmä:

- a) Košický samosprávny kraj a Mesto Košice koordinovať realizáciu projektu GLIP,
- b) MDPT SR realizovať prípravu a výstavbu Verejného železničného terminálu financovaného z Kohézneho fondu v rámci programovacieho obdobia 2007 – 2013,
- c) MH SR podporiť realizáciu projektu Strategického priemyselného parku formou príspevku na nevyhnutné napojenie technickej infraštruktúry.

Po vzájomných konzultáciách a spresnení záväzkov jednotlivých členov konzorcia verejného sektora predložíme na schválenie Zastupiteľstvu Košického samosprávneho kraja odsúhlasený text Dohody o vzniku konzorcia verejného sektora pre výstavbu GLIP.

3. Obrázkové prílohy

Obrázok č. 1.

Trans Sibírskya magistrála ako európsko-ázijský pozemný most „Železničná brána do Ázie“ pre tranzit tovarov.

Obrázok č. 2.

Dĺžka dopravných trás z časového hľadiska.

Obrázok č. 3.

Predpokladaný nárast objemu kombinovanej dopravy medzi Európou a Áziou do roku 2015.

Obrázok č. 4.

Nárast kontajnerovej dopravy medzi Európou, Japonskom a Kóreou, ukazuje na nevyužitý potenciál európsko-ázijského pozemného mosta „Železničnej brány do Ázie“.

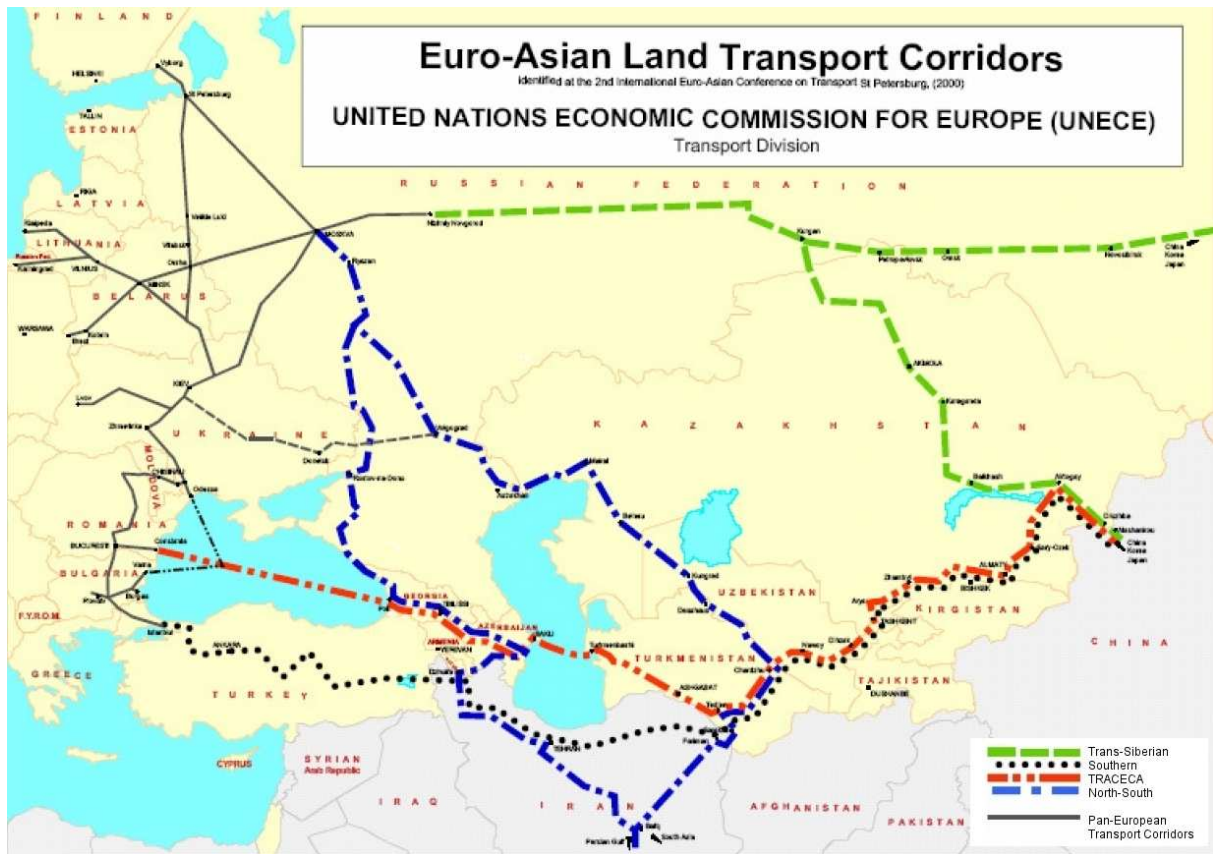
Obrázok č. 5.

Európske dopravné koridory siete TEN-T.

Obrázok č. 6.

GLIP ako križovatka koridoru V. a siete TEN-T v smere východ – západ a doplnkovej siete TEN-T v smere sever – juh (Via Baltica).

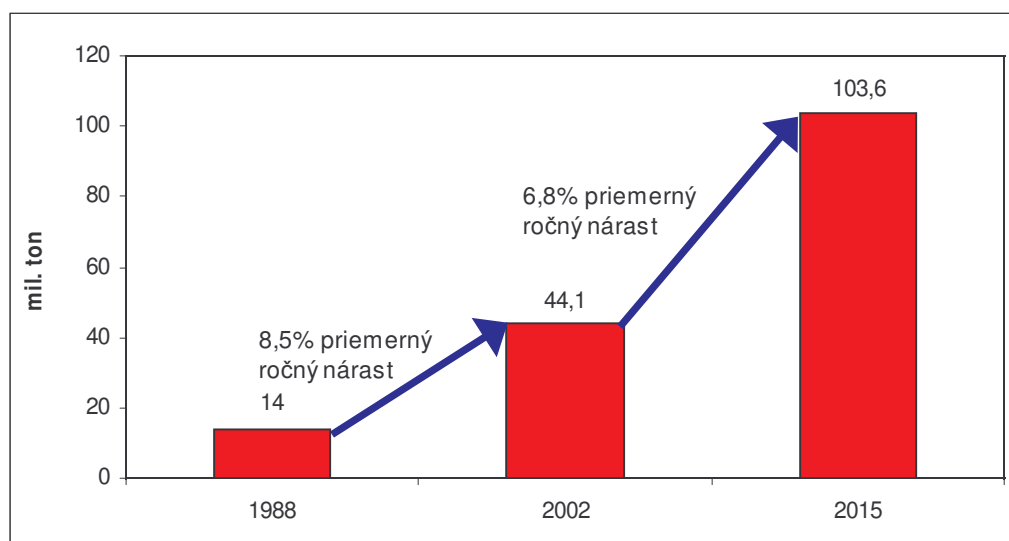
Obrázok č. 1.



Obrázok č. 2.

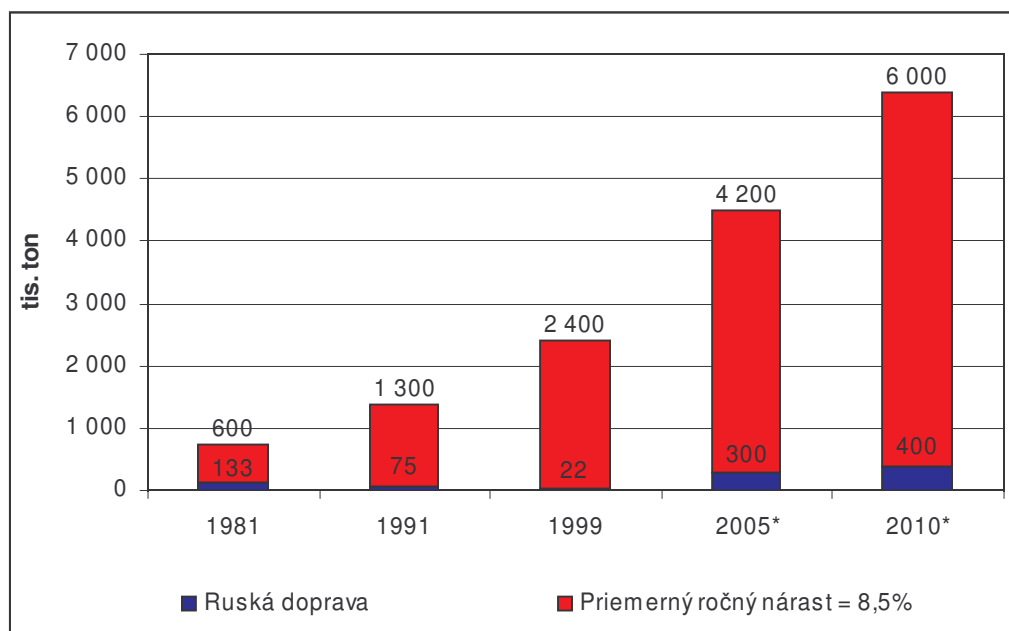


Study on Infrastructure Capacity Reserves for Combined Transport by 2015 (Štúdiá kapacitných rezerv infraštruktúry pre kombinovanú dopravu do roku 2005)



Zdroj: CTG Presentation to the ECMT/UE/UN Conference, Kiev, 28/9/2004

Základné železničné a námorné transportné koridory medzi Európou a Japonskom/ Kóreou

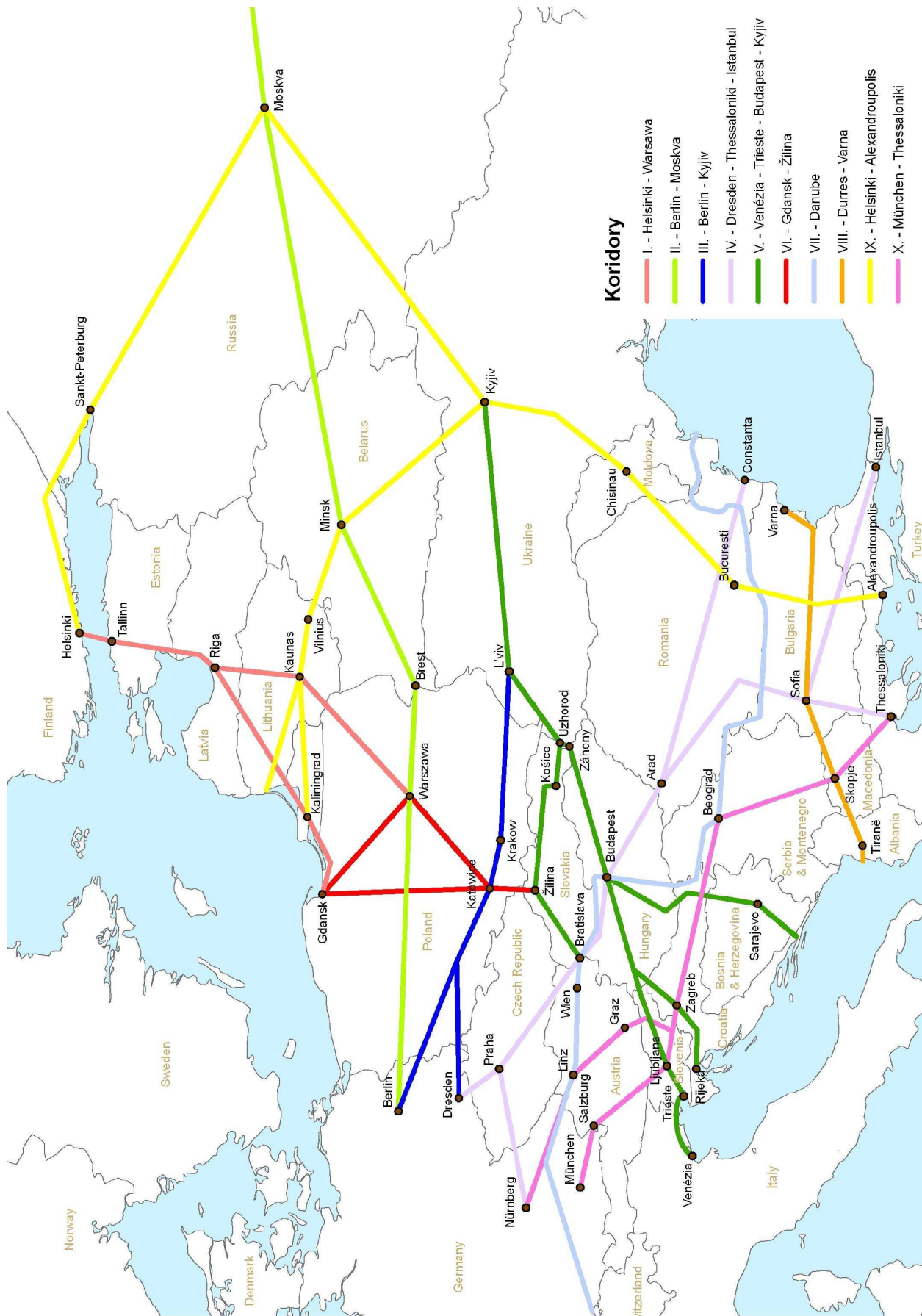


* (Odhad bol vypočítaný na základe stupňa rastu obchodu a hodnotenia hospodárenia prístavov na Ďalekom východe)

	1981	1991	1999	2005*	2010*
Časť – ruské železnice	26%	6%	1%	7%	9%
Časť – krajiny TRACECA	3%	1%	0,2%	0,5%	0,7%
Trh spolu (tis. ton)	1 700	3 500	6 800	12 000	14 000

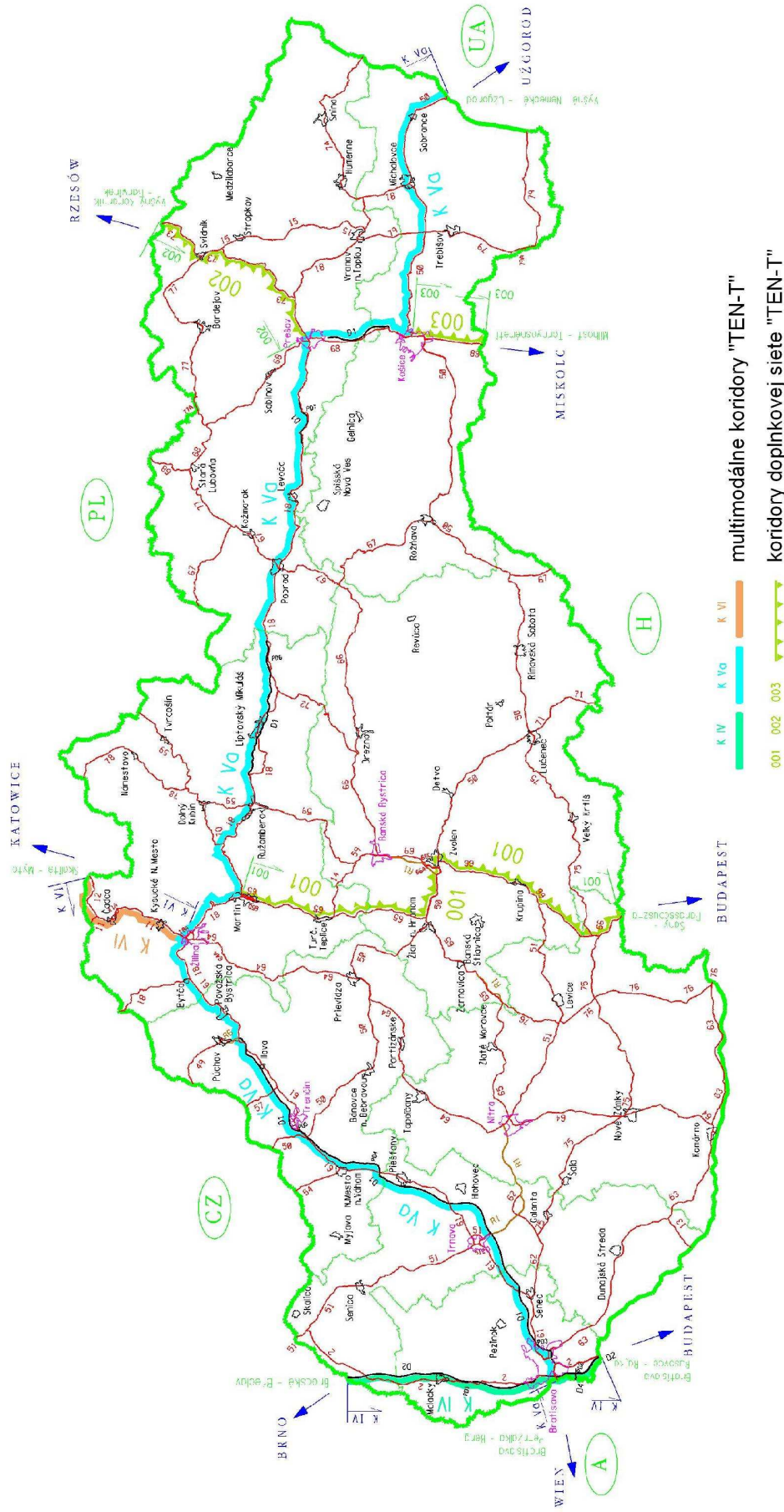
Zdroj: EIU

Obrázok č. 5.



Obrázok č. 6.

Multimodálne koridory "TEN-T" a koridory doplnkovej siete "TEN-T"



Zdroj: Slovenská správa ciest Bratislava - Cestná databanka, stav k 1.1.2006