

EDITORIÁL

Čierna diera vedy a výskumu

Škandál s eurofondami na výskum a inovácie odhalil doteraz netušené hĺbky korupcie v našej malej krajine. V čase, keď už nízke platy a nízke dane definitívne končia ako hlavná konkurenčná výhoda, peniaze by sme potrebovali vložiť do výskumu a inovácií. Lebo to je jediná možná cesta vpred. Namiesto toho sa podstatná časť európskych peňazí dostala do rúk schránkových firiem, ktoré doteraz robili jediný druh výskumu: ako dostať čo najviac peňazí zo štátneho rozpočtu a previezť ich do daňových rajov.

Čo je však najsmutnejšie, spomenutý škandál zďaleka nie je najväčším problémom slovenskej vedy a výskumu. V roku 2015 sa do slovenského výskumu nalialo 927,3 mil. eur, z čoho 335 mil. poskytla slovenská vláda, 232 mil. podniky a 365 mil. prišlo z Bruselu, zväčša v podobe štrukturálnych fondov. Načo sa tieto peniaze minuli? Obrovská väčšina peňazí z Bruselu išla do výstavby tzv. Univerzitných vedeckých parkov, t.j. do nákupov pozemkov, a potom do betónu, skla a ocele. Na malom Slovensku sme takýchto parkov postavili 13. Fínsko či Rakúsko nám môže taký počet len závidieť. Na čo sú tieto parky dobré? Dobré na nich zarobili stavbárske firmy. Kto v nich bude robiť výskum a za čo, to nikoho netrápilo. Rektorov dnes trápi, že v budovách nemajú za čo kúriť a svietiť.

Z rozpočtu vlády išlo cca 80% prostriedkov na platy vysokoškolských učiteľov. Áno, táto položka sa nazýva „výdavky na výskum a vývoj“. Kolko učiteľov na VŠ dokáže u nás robiť ozajstný výskum? Zlomok. Väčšina z nich nikdy nebola v praxi a neriešili problémy reálnych podnikov a našej spoločnosti.

A čo výskumné projekty? Slovensko má dve grantové agentúry na podporu výskumných projektov. Výskumná agentúra dáva na výskum z národných zdrojov okolo 25 mil. eur ročne. A to sú jediné skutočné peniaze, ktoré sa u nás do výskumu dostanú na viac-menej kvalitné projekty. Druhá grantová agentúra VEGA v roku 2016 rozdala 2226 projektov v hodnote 13,92 mil. eur. Na jeden projekt tak pripadá smiešnych 6253 eur. Pritom takýto projekt trvá tri roky a často je na ňom napísaných 10 ľudí. Na jedného vyjde okolo 200 eur ročne. Prečo vôbec máme takúto grantovú agentúru? Aby podporovala podpriemernosť a nakrмила tisíciky „vedcov“ na pseudo univerzitách od Skalice až po Prešov. Nejde o nič iné, ako o predstieranie vedy na inštitúciách, ktoré s ňou nemajú nič spoločné a sú len továrne na pečiatkovanie diplomov.

Kým sa podpora vedy a výskumu nesústreďí na malý počet excelentných tímov, celý slovenský systém vedy a výskumu zostane čiernou dierou na spláchnutie verejných peňazí.

Ing. Vladimír Baláž, PhD., DrSc, balaz@sevis.sk

HEADLINES

Ponuka eurových korporátnych dlhopisov v SR

V turbulentných časoch na finančných trhoch, kedy akcie už prakticky nemajú kam rásť a zároveň je peňažný trh na dne vďaka nulovým úrokovým sadzbám od centrálnych bánk, sa javí ako dobré investovať do podnikových dlhopisov, pretože väčšina štátnych dlhopisov má dokonca negatívne úrokové výnosy. Pozrime sa teda bližšie na ponuku korporátnych dlhopisov na Slovensku iba v EUR, aby sme vylúčili dodatočné menové riziko, keďže emitenti bežne ponúkajú aj CZK bondy. (viac na str. 2)

Skutok sa nestal. A čo môže robiť poškodený?

Na záver prázdnin jedno zamyslenie sa nad tým, prečo procesné postavenie poškodeného v trestnom konaní je v takej nerovnováhe oproti postaveniu obvineného. Dočítala som sa, že skoro všetky zahraničné právne poriadky sa trápia s otázkou, kedy je ešte únosné priznávať poškodenému právo (aktívne) sa zúčastniť trestného konania a pritom zabezpečiť, aby sa trestné konanie viedlo rýchlo a efektívne. (viac na str. 3)

Čo nám priniesli diaľnice?

Na Slovensku sa veľa hovorí o tom, že potrebujeme do chudobných okresov dostať diaľnice. S diaľnicami prídu aj zahraniční investori. Vytvorí pracovné miesta, znížia nezamestnanosť a zvýšia príjmy domácností. Problém je, že všetky európske zdroje na stavbu diaľnic sú už vyčerpané. Štát si na výstavbu diaľnic môže požičať. Úrokové miery na štátne dlhopisy sú rekordne nízke. Máme však zákon o dlhovej brzde, ktorý nedovoľuje štátu, aby sa príliš zadlžil. Máme tento zákon zmeniť kvôli historickej šanci lacno si požičať? A oplatí sa takáto investícia? (viac na str. 4)

O NÁS

SEVIS KLUB - Ako odovzdať firmu deťom

Symbolický 13. SEVIS klub sa konal 6. apríla 2017 a hostili sme na ňom Petra Vanku, spoluzakladateľa a konateľa skupiny spoločností ORIN, ktoré sa zaoberajú priamym predajom prístrojov z oblasti fyzikálnej terapie, najmä magnetoterapie a laserovej terapie. Ide o úspešnú rodinnú firmu, pôsobiacu na Slovensku, v Maďarsku, Rumunsku, Veľkej Británii a v USA. Pán Vanka pohovoril na tému: Ako sa podniká s rodinnými príslušníkmi a ako odovzdať firmu svojim deťom, čo mnohých oslovilo, keďže väčšina našich klientov plánuje odovzdať firmu deťom.

Poukázal na čo si dať pozor, aby potomkovia zvládli zodpovednosť a v akej fáze odovzdať riadenie firmy do rúk nasledovníkov. Jeho dcéra Petra Chlebová porozprávala o vlastných skúsenostiach ako vo firme začínala a že pre úspešné pôsobenie detí vo firme, nesmú pre ne platiť iné pravidlá ako pre ostatných zamestnancov.

Druhou diskutovanou témou na aprílovom SEVIS klube bola „Ekonomická politika D. Trumpa a jej dôsledky pre svetovú ekonomiku“, ktorú rozobral náš externý kolega a pravidelný hosť SEVIS klubu Vladimír Baláž.

Pohovoril o tom, či je na tom USA skutočne tak dobre ako o tom hovoria správy a či bola úloha Číny pri úpadku amerického priemyslu naozaj taká veľká. Dozvedeli sme sa, že mobilita za prácou klesá a aké sú jej hlavné dôvody. No a na záver sa rozprúdila živá diskusia o tom, prečo už americké podnikanie nie je čo bývalo.

Napriek symbolickej 13-tke dopadol aprílový klub naozaj úspešne, o čom svedčí aj historicky najvyšší počet účastníkov, ktorých bolo takmer 50, čo nám dokazuje, že stretnutia takéto typu sú pre vás zaujímavé a majú zmysel.

Ďalší klub sa bude konať 21. septembra, tak veríme, že sa ho zúčastníte, nakoľko sa opäť môžete tešiť na nové informácie, netradičné pohľady a zaujímavých hostí. Hlavným hosťom bude tentokrát Vladimír Maslák, predstaviteľ a duchovný otec občianskeho združenia Dobrý pastier v Kláštore pod Znievom.

Ide o osobnosť, ktorá riadi v súčasnosti jeden z najväčších útulkov pre ľudí bez prístrešia na Slovensku. Otec Maslák sa s nami podelí o vlastné skúsenosti ako byť dobrým manažerom bez manažérskej školy a ako riadiť a získať náklonnosť takmer 400 ľudí, ktorých životy zničil alkohol, drogy, choroba alebo pobyt vo väzení. Riadi sa heslom, že keď sa vylietá duša, tak aj telo sa dá ľahšie do poriadku.



Skutok sa nestal. A čo môže robiť poškodený?

Na záver prázdnin jedno zamyslenie sa nad tým, prečo procesné postavenie poškodeného v trestnom konaní je v takej nerovnováhe oproti postaveniu obvineného. Dočítala som sa, že skoro všetky zahraničné právne poriadky sa trápia s otázkou, kedy je ešte únosné priznávať poškodenému právo (aktívne) sa zúčastniť trestného konania a pritom zabezpečiť, aby sa trestné konanie viedlo rýchlo a efektívne.

Jeden uvedomelý a aktívny poškodený môže byť totiž „problém“ a trestné konanie by mohol svojimi úkonmi značne zdržovať. Preto sa väčšinou vychádza z predpokladu, že vyšetrovateľ a prokurátor odborne a správne odvedú svoju prácu a poškodený sa má starať len o to, aby získal satisfakciu a prípadne aj náhradu škody.

Ono je to krásna teória v právnom systéme, kde vyšetrovacie zložky spolu s prokurátormi robia svoju prácu svedomite. Ale nie v systéme, kde sa „skutok nestal“, hoci sa evidentne stal.

Čo môže robiť poškodený keď sa „skutok nestal“? Povedzme si rovno, že skoro nič. Aj keby niečo urobil a uzurpoval by si v prípravnom konaní viac práv, ako mu podľa zákona patrí, tak by tým paradoxne spôsobil porušenie práva obvineného na obhajobu. Áno, je to tak. Stačí si preštudovať rozhodnutie Najvyššieho súdu SR vo veci 4 Tdo 38/2011 z 20.09.2011. Jasne v ňom judikoval, že prítomnosťou splnomocnenca poškodeného pri výsluchu svedkov v prípravnom konaní v rozpore s ustanoveniam Tr. poriadku, navyše jeho aktívnym zasahovaním pri vykonávaní týchto dôkazov (rozumejme: kládol svedkom otázky) došlo k závažnému porušeniu práva obvineného na obhajobu a vykonané dôkazy označil ako nezákonné a nepoužiteľné pre rozhodnutie vo veci.

Treba uznať, že Najvyšší súd ani inak rozhodnúť nemohol. Skrátka, slovenské zákony sú napísané tak. Je však namieste zamyslieť sa, či je tento stav správny a či je slovenská spoločnosť dostatočne vyspelá na to, aby sme otázku rovnováhy procesných práv poškodeného a obvineného riešili jasne v prospech obvineného, keď tie orgány, ktoré majú zabezpečovať riadne vyšetrovanie podozrení, často nechcú (alebo nemôžu?) pracovať a dobre vedia, že poškodený sa proti tomu nemôže účinne brániť.

Aby sme sa preniesli z teórie do praxe. Stalo sa, že istá firma vykonávala záložné práva k nehnuteľnosti tak, že si pritom prisvojila nemalú čiastku určenú pre ďalších veriteľov v poradí. Trestné oznámenia poškodených však skončili ako sa u nás ľudovo povie „Skutok sa nestal“.

Vyšetrovateľ vyšetril, že všetko bolo v poriadku. Skutok, hoci sa stal, nie je vraj trestným činom a trestné konanie zastavil. Keďže išlo o prípravné konanie, poškodený nebol prizvaný na vyšetrovacie úkony, nemohol sa zúčastniť výsluchov a už vôbec nemohol svedkom klásť otázky. Na záverečné preštudovanie spisu a podanie návrhu na doplnenie dokazovania poškodený nemal právo, lebo vyšetrovateľ trestné konanie zastavil.

K vyšetrovacím schopnostiam vyšetrovateľa mal poškodený veľké výhry. Čo s tým? Sa-

mozrejme podal sťažnosť. Okresný prokurátor odpísal, že nie je dôvodná. Bodka. Ale škoda cca 80 000 eur vznikla a poškodený si bol istý, že keby sa svedkov pýtal on, dozvedel by sa zaujímavé veci. A ešte jedna vec. Je dosť problematické podávať civilnú žalobu vo veci, o ktorej už vyšetrovateľ usúdil, že sa nič nestalo.

Poškodený sa nevzdal a podal na Generálnu prokuratúru SR podnet na zrušenie právoplatného rozhodnutia vydaného v prípravnom konaní, pretože celé konanie považuje za nezákonné. Smola. Generálna prokuratúra SR by možno aj chcela, ale nemohla. Ono totiž, pokiaľ sa prípravné konanie nedostalo do štádia, že by bolo vznesené obvinenie konkrétnej osobe, nie je možné použiť postup podľa § 363 ods. 1 a nasl. Trestného poriadku.

Čo však Generálna prokuratúra SR mohla, to urobila. Posúdila podanie poškodeného podľa obsahu a postúpila ho príslušnej Krajskej prokuratúre. A tá ho vyhodnotila ako žiadosť o preskúmanie zákonnosti v trestnom konaní a dospela k záveru, že vo veci je potrebné začať trestné stíhanie pre zločin sprenevery. Nevie, či k tomu treba dodávať viac. Vec je opäť na začiatku a poškodený môže len čakať, či mu lotéria prideli lepšieho vyšetrovateľa.

Čo som tým chcela povedať? Ak má niekto záujem na tom, aby bolo trestné konanie vedené zákonne a aby sa vec skutočne vyšetrila, tak je to určite poškodený. Preto vidím ako nespravodlivé odopierať mu najmä v prípravnom konaní takmer všetky procesné práva, pretože v tomto prípade išlo „len“ o peniaze. Ale vyšetrojú sa aj vraždy a znásilnenia.

Záverom by som dodala, že ak má poškodený to šťastie a jeho prípad sa dostane pred súd, teda prokurátor podá obžalobu, procesné postavenie poškodeného sa zlepší. Síce sa tomu súdy bránia, ale podľa nálezu Ústavného súdu SR z 18. júna 2014, sp. zn. II. ÚS 655/2013-48 tzv. limitujúcu definíciu práva poškodeného, resp. jeho splnomocnenca klásť otázky „v rozsahu uplatnených práv“ je potrebné vykladať tak, že poškodený, resp. jeho splnomocnenec je oprávnený klásť otázky vzťahujúce sa na ním uplatnený nárok, teda také, ktoré smerujú k zisteniu skutočností, ktoré sú pre úspešnosť uplatneného nároku nevyhnutné. Uplatnením nároku na náhradu škody v trestnom konaní nemôže byť poškodený obmedzený v práve klásť otázky k zisteniu viny osoby, proti ktorej sa vedie trestné konanie, pretože ide o zásadnú otázku pre rozhodnutie o uplatnenom nároku.“

Tak aspoň malá výhra pre tých poškodených, ktorí sa ocitnú v „boji“ s obžalovaným pred súdom a nechcú sa len nemo prizerať ako sa rozhoduje o nich a bez nich.

Mgr. Danica Kozáková, kozakova@sevis.sk

Čo nám priniesli diaľnice?



Na Slovensku sa veľa hovorí o tom, že potrebujeme do chudobných okresov dostať diaľnice. S diaľnicami prídu aj zahraniční investori. Vytvoria pracovné miesta, znížia nezamestnanosť a zvýšia príjmy domácností.

Problém je, že všetky európske zdroje na stavbu diaľnic sú už vyčerpané. Štát si na výstavbu diaľnic môže požiť. Úrokové miery na štátne dlhopisy sú rekordne nízke. Máme však zákon o dlhovej brzde, ktorý nedovoľuje štátu, aby sa príliš zadlžil. Máme tento zákon zmeniť kvôli historickej šanci lacno si požiť? A oplatí sa takáto investícia?

Čo pre okres znamená diaľnica?

Výstavba dopravnej infraštruktúry vo všeobecnosti a diaľnic zvlášť prináša regiónom niekoľko typov ekonomických, sociálnych a environmentálnych efektov. Krátkodobé efekty počas výstavby diaľnice sú veľmi významné vzhľadom na veľký objem stavebných prác. Po ukončení výstavby však tieto efekty už nie sú prítomné. Región môže ďalej profitovať len z údržby a opravy diaľnic, pokiaľ sú zabezpečované z miestnych zdrojov. Investície do opráv a údržby sú však podstatne nižšie ako investície do výstavby.

K priamym pozitívnym ekonomickým efektom plynúcim z používania diaľnice sa radí najmä úspora času, zníženie nákladov na pohonné hmoty a amortizáciu vozidiel, ako aj zvýšenie bezpečnosti dopravy. Tieto efekty však nemusia byť nevyhnutne prítomné vo všetkých regiónoch, ktorými diaľnica prechádza. Napríklad okres s diaľnicou nemusí mať prospech z tranzitnej dopravy, ktorá ním prechádza. Môže skôr naopak pociťovať negatívne environmentálne efekty zo zvýšenia prepravy na svojom území.

Tretím typom sú nepriame (širšie) ekonomické efekty diaľnic, ktoré sa vzťahujú na štruktúrne zmeny v ekonomike regiónu, ktoré sú vyvolané lepšou dostupnosťou regiónu. Úspora času a nižšie dopravné náklady podnikom rozširujú funkčný trh produktov a zvyšujú úspory. Podniky môžu viac využívať výhody plynúce zo vzájomnej blízkosti, môžu lepšie prepájať svoje dodávateľské a odberateľské siete a takisto si môžu vyberať z väčšej ponuky pracovnej sily. Tým sa zvyšuje ich produktivita a zlepšuje konkurenčná schopnosť. V regiónoch s dobrým napojením na veľké aglomerácie sa tvorí viac pracovných miest, stavia viac bytov a vzniká v nich viac firiem. Pracujúci si môžu vybrať zo širšej ponuky pracovných miest, lepšie uplatniť svoje individuálne schopnosti a dosiahnuť tak vyššie reálne mzdy. A bude to tento typ efektov, ktorý nás bude najviac zaujímať, lebo je najtrvácnejší a pre ekonomiku najvýznamnejší.

Ako sa robí hodnotenie?

Predstavme si takúto situáciu. Otec má synov, dvojčičky. Chlapci sú rovnako nadaní a majú na základnej aj strednej škole rovnaké výsledky v učení. Po maturite ide jeden z chlapcov na vysokú školu, kým druhý ide hneď do praxe. Po 10 rokoch sa pozrieme, ako sa vyvíjal ich ročný príjem. Ak chlapec s vysokou školou zarábala viac ako jeho dvojča bez vysokej školy, potom jeho vyšší príjem môžeme s určitou opatrnosťou pripísať absolvovaniu vysokej školy.

Podobný postup sa uplatňuje aj pri hodnotení regionálnych efektov ekonomickej politiky. Ak chceme porovnávať okresy s diaľnicami a bez nich, nemôžeme jednoducho zobrať 10 okresov s diaľnicou a všetkých 55 okresov bez diaľnice. To by sme napríklad porovnali okres Zvolen s okresmi ako Snina, Revúca či Rimavská Sobota. Aby sa zabezpečilo, že porovnané okresy nebudú hrušky a jablká, musíme z 55 okresov bez diaľnic vybrať 10 takých, ktoré sa čo najviac budú podobáť 10 okresom s diaľnicami. Inak povedané, každému okresu s diaľnicou, vyberieme pomocou matematicko-štatistických metód „dvojča“ bez diaľnice. Najprv si pozrieme, či sa okres s diaľnicou a jeho „dvojča“ vyvíjali rovnako pred rokom 2000, keď ešte ani jeden z nich diaľnicu nemal. Ak sa vyvíjali približne rovnako, potom môžeme povedať, že sme ich spárovali dobre. A môžeme sledovať, či sa vyvíjali rovnako aj po roku 2000, keď sa jeden okres pripojil na sieť TEN-T (Trans-European Transport Networks) a druhý nie. Ak okres pripojený na sieť TEN-T začal po roku 2000 rásť rýchlejšie ako jeho nepripojený dvojník, môžeme tento efekt s istou dávkou opatrnosti pripísať výstavbe diaľnice.

Čo je a čo nie je diaľnica?

Najprv si však musíme povedať, čo je a čo nie je diaľnica. Testoval som predpoklady „novej ekonomickej geografie“ o vzťahu rozvoja dopravnej infraštruktúry na strane jednej a sociálnym a ekonomickým rozvojom slovenských okresov na strane druhej. Výstavba diaľnic v Slovenskej republike začala už v 70-tych rokoch minulého storočia. Mnohé etapy však mali podobu výstavby izolovaných úsekov, napríklad obchvatov miest a obcí. V hodnotení efektov diaľnic na sociálno-ekonomický rozvoj regiónov sa prijíma úzus, že diaľnica má pre región význam najmä vtedy, ak ho pripája na kľúčové medzinárodné dopravné koridory. Takúto úlohu plnia v Európe tzv. Trans-európske dopravné koridory (TEN-T).

Napojenie na TEN-T je veľmi významné pre Slovensko, lebo SR má malú a extrémne otvorenú ekonomiku, s 96% podielom exportu tovarov a služieb na HDP. Kľúčové odvetvia slovenskej ekonomiky ako automobilový priemysel, strojárstvo, výroba kovov a výroba spotrebnej elektroniky sú dominované multinacionálnymi spoločnosťami (MNS). Tieto odvetvia sú závislé na hladko fungujúcich dopravných sieťach pre dodávateľov a odberateľov MNS. Preto boli pri hodnotení efektov diaľnic vzaté úvahy len tie úseky nových diaľnic, ktoré prepojili určitý okres na európske koridory TEN-T. Izolované úseky nových diaľnic boli z analýzy vylúčené.

Hodnotením obdobie

Aby sme mohli efekty diaľnic hodnotiť na úrovni okresov, potrebujeme k tomu mať vhodné údaje a potrebujeme si zvoliť aj vhodné obdobie. Ktoré údaje máme k dispozícii za slovenské okresy? V SR bola v roku 1996 vytvorená nová regionálna štruktúra založená na 79 okresoch. Štatistický úrad SR poskytuje za roky 1997-2016 nasledovné údaje na úrovni okresov: (1) počet podnikov; (2) počet zahraničných podnikov; (3) počet dokončených bytov; (4) saldo vnútorného sťahovania obyvateľstva; (5) miery nezamestnanosti a (6) priemerné mzdy. Údaje pre faktory (1) až (4) boli prepočítané na 1000 obyvateľov, aby sa zachovala porovnateľnosť medzi rôznymi veľkými okresmi. Údaje o priemerných mzdách boli prepočítané na stále ceny roka 1996, aby nám porovnanie neskreslila inflácia. Iste by nás zaujímali aj také veci ako sú investície alebo zisky v podnikoch. Takéto údaje však na úrovni okresov nemáme.

Výstavba diaľnice sa na rozvoji regiónu málokedy prejaví okamžite. Analýzy z krajín OECD napríklad naznačujú, že priemerné mzdy v regiónoch s novou diaľnicou sú vyššie ako mzdy v regiónoch bez diaľnice až po 10-13 rokoch. Pre určenie veľkosti efektov výstavby diaľnic na sociálny a ekonomický rozvoj regiónu sa porovnáva úroveň rozvoja v období pred výstavbou a po výstavbe.

Voľba období „pred“ a „po“ je limitovaná jednak dostupnosťou údajov za slovenské okresy v rokoch 1997-2016 a jednak malým počtom okresov napojených na TEN-T v tomto období. Desiat slovenských okresov bolo pripojených na koridory TEN-T už pred rokom 1996. Tieto okresy nemôžeme hodnotiť, lebo neexistujú dáta o ich sociálnom a ekonomickom rozvoji pred rokom 1996. Za obdobie „pred výstavbou diaľnic“ boli stanovené roky 1997-1999, keď boli na TEN-T pripojené štyri okresy a za obdobie „po výstavbe diaľnic“ roky 2000-2016, keď bolo pripojených desať okresov.

Aby sa zabezpečila porovnateľnosť vzoriek v období „pred“ a „po“, z celkového počtu 79 okresov bolo teda vylúčených 10 okresov pripojených pred rokom 1996 a 4 okresy pripojené v období rokov 1997-1999. Zo zostávajúcich 65 okresov bolo po roku 2000 napojených 10 okresov na TEN-T a 55 nenapojených na TEN-T. Desať okresov s novými diaľnicami v rokoch 2000-2016 boli: Banská Bystrica, Bytča, Galanta, Nitra, Považská Bystrica, Zlaté Moravce, Zvolen, Žarnovica, Žiar nad Hronom, Žilina. No na sieť TEN-T boli do roku 2016 napojené len okresy na trase Bratislava - Žilina a Bratislava - Nitra - Banská Bystrica.

Čo priniesli diaľnice desiatim slovenským okresom?

V rokoch 1997-99 pripadlo na 1000 obyvateľov v okresoch bez pripojenia na TEN-T 0,68 podniku (s.r.o., a.s.), kým v okresoch, ktoré sa neskôr na TEN-T pripojili to bolo 0,96 podniku. Po roku 2000 sa tento rozdiel mierne zvýšil. V nepripojených okresoch to bolo 1,50 podniku, kým v pripojených 1,92. Zvýšenie rozdielu však bolo príliš malé na to, aby bolo štatisticky významné.

Pozrime sa teraz na priemerné mzdy. V rokoch 1997-99 činili mzdy v dvoch vzorkách okresov 245 versus 263 eur. Rozdiel nebol štatisticky významný. No po roku 2000 vzrástla priemerná mzda v pripojených okresoch na 315 eur, kým v nepripojených len na 275 eur. Rozdiel nám narástol z 18 na 40 eur. A to už je dosť. Bohužiaľ rozdiely vo výške reálnych miezd boli jediným štatisticky významným efektom diaľnic v spárovaných vzorkách pripojených a nepripojených okresov.

Čo sa týka podnikov v zahraničnom vlastníctve, ich počty paradoxne narástli rýchlejšie v okresoch nenapojených na TEN-T ako v okresoch napojených na TEN-T. Tento fakt však odráža určité špecifické črty trans-hraničného obchodu a daňovej optimalizácie v južných okresoch SR.

V okresoch napojených na TEN-T po roku 2000 došlo k výraznému nárastu vnútorného sťahovania. Migračná bilancia sa v nich zmenila z negatívnej na pozitívnu. A postavilo sa tam po pripojení na diaľnicu aj viac bytov. V týchto okresoch takisto došlo ku značnému poklesu nezamestnanosti. Skúmaná vzorka 10 okresov však bola príliš malá na to, aby boli oba efekty štatisticky významné. Inak povedané, vidíme určitý pozitívny trend, ale dôkazy nie sú dostatočne presvedčivé.

Máme sa kvôli diaľnicam zadziť?

Z hľadiska kvality života má diaľnica význam všade tam, kde zníži hluk, špinu, dopravné zápchy a skráti cestovanie. Z ekonomickeho hľadiska má však diaľnica na Slovensku význam len vtedy, ak prepojí veľké mestské aglomerácie s európskou sieťou koridorov TEN-T. Ako perspektívne sa ukazuje prepojenie Košíc so sieťou TEN-T. Prepojenie „viacdielkových okresov“ na severe, juhu a východe Slovenska môže mierne zvýšiť rast reálnych miezd. Ale prínosy z tohto rastu v podobe rastu daní a odvodov nikdy nezaplátia náklady na výstavbu diaľnic v týchto okresoch.

Vysoká nezamestnanosť a nízke príjmy bohužiaľ nie sú dostatočným dôvodom na to, aby sme do každého chudobného okresu postavili diaľnicu. Slovensku sa neoplatí zadziť kvôli Rožňave, Bardejovu či Námestovu. A nebolo by to ani správne. Nie v každom okrese nám zostala taká zásoba mladej a vzdelanej pracovnej sily, aby sa investícia ešte vyplatila. Smutným svedectvom sú poloprázdné diaľnice a opustené letiská v Grécku a Španielsku. Neepochybne ich stavali s dobrým úmyslom, no výsledok nie vždy naplnil očakávania.

Máme si teda požiť na niečo iné? Musíme si najprv položiť otázku: z čoho chceme v budúcnosti žiť? Do čoho by sme mali investovať, aby sme urobili náš život udržateľným? Môžeme podporovať úplne všetko? Je lepšie stavať diaľnicu do chudobného okresu na východe alebo podporiť klastre technologických služieb na západe? Potrebujeme diskusiu o udržateľnosti Slovenska v budúcnosti. Čo má zabezpečiť štát a čo má zabezpečiť súkromný sektor.

Ing. Vladimír Baláž, PhD., DrSC, balaz@sevis.sk