

Železnica je prostriedkom integrácie

Nepochybne mimoriadne inšpirujúci bol minulotýždňový 143. míting Hospodárskeho klubu (NEF) s Hartmutom Mehdornom, predsedom predstavenstva Deutsche Bahn. Jeho myšlienky o silnej európskej železničnej sieti vyvolali zaslúžený ohlas a „vyprovokovali“ k následnej diskusii. Publikujeme z nej niektoré zaujímavé myšlienky.

Sylvia Volzová: Bez prikrášľovania možno povedať, že si veľmi vážime čistotu a spoľahlivosť nemeckých železníc. Musím povedať, že IC sú ako malé lietadlá. Chcela by som sa vás opýtať, či by ste sa



odvážili povedať, či a kedy bude Slovensko napojené na trasu východ - západ. To je pre našu ekonomiku veľmi dôležité, aby sme mohli priamo cestovať či už do Paríža, Londýna alebo Berlína. Už ste vyslovili názor, že to nebude jednoduché, pokiaľ nebude železnica privatizovaná. Odvážili by ste sa teda povedať, kedy pripadá do úvahy takéto napojenie?

H. Mehdorn: Na vašu otázku mám dve konkrétne odpovede. Ide o európsku dohodu, kde sa európske krajiny dohodli na európskej trase východ - západ, ktorá by išla z Paríža. Stavebné práce na tejto trati prebiehajú pod veľkým tlakom. Do roku 2007 bude v prevádzke trasa Paríž - Mníchov. Po Viedni bude vybudovaná trasa do roku 2009. Tieto trate ako také existujú, len nebudú rekonštruované podľa možného geografického profilu na rýchlosti 200 až 300 km. Pokiaľ ide o spojenie Bratislava, Praha, Dražďany, Lipsko, Berlín, Hannover, myslím si, že aj u vás prebiehajú práce na tomto úseku aj s európskou podporou. Pracujeme na úseku od českej hranice smerom na Dražďany a Lipsko, kde sa to potom prepojí na spojnicu Mníchov, Berlín. Aj tu môžem ako termín uviesť rok 2010, keď bude vysokorýchlostné železničné prepojenie priebežne dokončené. Viem, že je to dlho, ale na železnici to trvá dlho. Súčasne chcem po-



Advokáti R. Kvasnica a P. Hamžík.

vedať, že tieto trate budú prevádzkovať s našimi železničnými partnermi z jednotlivých krajín. Čiže Berlín, Bratislava bude so súčinnosťou alebo v spolupráci so slovenskou železnicou. Paríž budeme jazdiť z ESNCE a s EBB to bude napojenie na Rakúsko, čiže budeme tam mať medzinárodné vlakové posádky medzi jednotlivými medzinárodnými súpravami a v tejto kooperácii budeme jazdiť na týchto tratiach.

Vítazoslav Moric: Dnes radšej hovorím o vlakoch ako o politike. To má totiž zmysel. Je pravdou, že tí ľudia, ktorí na Slovensku veľa rozprávajú, hatia prácu tým, ktorí chcú vyrábať. Lebo na Slovensku tým, že kúpime ponožky za 4 koruny v Číne a na Slo-



vensku ich predáme za 5 korún, tak náš štát nezbohatne určite. Zbohatneme len z výroby. Chcel by som sa pána Mehdorna opýtať, akým spôsobom by sa dalo zamedziť, aby u nás na Slovensku nepretrvával boj medzi jednotlivými spôsobmi prepravy. Namiesto toho, aby sa dopĺňali, tak spolu bojujú medzi sebou, kto ukradne väčší krajec chleba. Keby ste poradili aj nášmu generálnemu riaditeľovi železníc, ako ísť na to, aby sme preskočili betonársku lobu a cestnú lobu, aby železnica mala navrch.

H. Mehdorn: V mojej osobe sa stretávate s veľkým zástancom privatizácie, tzn. novým spôsobom úpravy zodpovednosti a úloh medzi vládou a ekonomikou aj v oblasti železníc. Úrad nemôže a nevie viesť hospodársky podnik a nemôže ho riadiť. A my sa musíme dostať do

stavu, keď vláda stanoví rámcové podmienky a operatívnu činnosť bude robiť súkromná sféra, súkromná ekonomika. A keby sme sledovali túto myšlienku až dokonca, tak by sme sa dopracovali k záveru, že úlohou vlády je zabezpečiť mobilitu osôb a tovaru v krajine a nerozhodovať o tom, ako sa má stavať auto, to vedia lepšie vo Volkswagene. A ak to bude takto robiť, tak sa automaticky dostane cesta a železnica do vyváženého vzťahu. Nemecko je tranzitná krajina, nemecká vláda sa pripravuje na rozšírenie EÚ o nové kandidátske krajiny a my očakávame aj väčší objem dopravy cez Nemecko. Cez Nemecko má narásť objem, teda zvýši sa o 50 % nákladná doprava. Cesta to už dnes nedokáže zvládnuť a nedokáže to zvládnuť ani v budúcnosti, a preto musí pomôcť železnica. Ale železnica pomôcť nemôže, pretože na Slovensku, v Maďarsku, Poľsku, Slovinsku sa investuje výlučne do cesty, nie do železníc. A aj napriek tomu, že my sa v Nemecku pripravujeme o takýto nárast objemu nákladnej dopravy, celkovo nám to nepomôže, keď moji kolegovia na Slovensku a v ostatných kandidátskych krajinách nedostávajú investície do železničnej dopravy.

Jozef Uhrík: Som poďačný za myšlienku, ktorú pán Mehdorn prezentoval. Dnes sme s ním hovorili aj o takej zdanlivej maličkosti, ale veľmi dôležitej, akou je to, aby bol materiál v pravý čas na pravom mieste vždy pristavený vo fabrike. Hovorili sme o tom, koľko vlakových súprav denne prichádza a odchádza z fabriky, ale hovorili sme aj o tom, čo treba zabezpečiť. To je predovšetkým presnosť a pokiaľ je to možné, tak znížiť ceny. Všetky štáty potrebujú racionálnu dopravu, Slo-



vensko osobitne. A až vecná korektná súťaž medzi železnicou, vodou a cestou ukáže, čo bude optimálne. Preto si myslím, že umelé uprednostňovanie jednej alebo druhej cesty je veľmi nebezpečné. A plne súhlasím s tým, že privatizačný proces, očistený od všetkých vplyvov politikov, umožní presadenie súťaže. My, producenti automobilov, potrebujeme dopravu rýchlu a presnú. Veľkí používatelia - a my medzi nich patríme - sa snažia všetky systémy dopravy podporovať a ktorý bude lepší a pre nás výhodnejší, ten budeme používať. Budem otvorený: pre nás by bolo najlepšie, keby železnica bola najúspešnejšia.

H. Mehdorn: Chápeť želanie Volkswagenu, lebo keď budú vlaky plné, bu-

dú uvoľnené diaľnice, a vaši klienti, teda používatelia motorových vozidiel, sa budú môcť vyžívať v ceste po diaľnici. Čiže v tomto duchu môžeme založiť zaujímavé spoločenstvo.

Peter Tomeček, predseda Trnavského samosprávneho kraja: Rád by



som počul, ako je riešená v Nemecku regionálna doprava osôb a akým spôsobom regióny využívajú kombináciu železničnej, cestnej, vodnej a leteckej dopravy?



P. Mihók s veľvyslankyňou NSR U. M. Mayer-Schalburg.

H. Mehdorn: V Nemecku je regionálna doprava v kompetencii jednotlivých spolkových krajín. Nemecko ich má 16, čiže spolkové krajiny zabezpečujú regionálnu dopravu, zadávajú zákazky, objednávajú si výkony. Nemecké železnice sa zúčastňujú na verejných súta-

žiach, ktoré vypisujú vlády jednotlivých spolkových krajín na zabezpečenie regionálnej prepravy. Samozrejme, že vyhrávame tieto súťaže, a potom po podpísaní zmluvy niekoľko rokov prevádzkujeme tieto trate na úrovni regiónu. Je to v oblasti diaľkovej a nákladnej dopravy. Povinnosť zabezpečiť regionálnu dopravu je daná spolkovým krajinám ústavou. To je doprava na objednávku. Inak sa správa k nákladnej doprave, kde je ekonomické správanie na voľnom trhu. Pokiaľ ide o prepojenie a vzájomné dopĺňanie jednotlivých druhov dopravy, musím povedať, že v Nemecku máme tzv. spolkový plán dopravných ciest a v rámci tohto federálneho plánovania dopravných ciest sa spoločne upravujú a dohodnú investície do cestnej, železničnej, leteckej a riečnej dopravy. Čiže tu je veľmi dôležité viesť boj o rozdeľovanie týchto prostriedkov v rámci federál-

raz funguje takto, a to žiaľ aj mojim slovenským kolegom.

František Ružička, výkonný riaditeľ ZOS Trnava: Zaujímalo by ma,



ako bude pokračovať transformácia nemeckých železníc. My sa zaoberáme opravami nákladných vagónov a už asi 5 rokov dosť intenzívne poškľujeme aj po zahraničí. V tomto roku nastal zásadný obrat a asi 30 % z vecného výkonu zabezpečujeme aj pre private zahraničné firmy, ako je AAE, Kaufauge, Fau-

neho plánovania investícií do jednotlivých druhov dopravy. Pretože peňazí nikdy nie dosť. Ide o to, aby boli pokryté potreby obyvateľstva. Chcem povedať, že je dôležité, aby cesta a železnica boli na tom rovnako. Ak sa šetrí, tak potom rovnako na všetkých druhoch. V Nemecku to te-

tege, Nako. Budeme sa môcť v krátkej budúcnosti uchádzať o nákladné vozne nemeckých dráh?

H. Mehdorn: Uchádzať sa treba vždy, udržiavať kontakty rovnako, pretože nemecké železnice budú dávať opravovať svoje vozne. Ale zároveň tu musím zdvihnúť varovný prst a zdôrazniť, že pod technickým a elektronickým tlakom dominuje v našich požiadavkách zvýšenie presnosti, vyváženej kvality. To všetko nás núti k tomu, že v súčasnosti zavádzame na jednotlivých vozňoch alebo súpravách systém globálnej navigácie. Preto, aby sme mali presný prehľad o tom, kde sa naše vozne, resp. špeciálne vagóny alebo súpravy nachádzajú, či sú vyvážené alebo vyložené a takýmto spôsobom riadenia máme v úmysle znížiť objem nášho vozňového parku zo 120 na 80 tis. a v ďalšom kroku možno na 65-tisíc. Teda napríklad narastajúcemu objemu dopravy takýmto systémom riadenia zvýšime našu vozňovú kapacitu a zvýšime kvalitu našich dopravných služieb, ich spoľahlivosť, pravidelnosť, teda požiadavky zo strany našich klientov. Takže nevzdávajte sa, ak budete dobrí, tak prežijete...

Eleonóra Bujačková
Snímky Peter Kresánek



A. Glatz a Z. Kormanová