

Železnica je prostriedkom integrácie



Nepochybne mimo-riadne inšpirujúci bol minulotýždňový 143. mítинг 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 prikrašľovania možno povedať, že si veľmi vážime čistotu a spoľahlivosť nemeckých železníc. Musíme povedať, že IC sú ako malé lietadlá. Chcela by som sa vás opýtať, či by ste sa



vedať, že tieto trate bude me 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 vla-koch ako o politike. To má totiž zmysel. Je pravdu, že ti 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-

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, pokial nebude železnica privatizovaná. Odvážili by ste sa teda povedať, kedy pripadá do úvahy takéto napojenie?

H. Mehdorn: Na vašu otázku mám dve konkrétnie odpovede. Ide o európsky 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 tra- sa Paríž - Mnichov. Po Vie- deň bude vybudovaná tra- sa do roku 2009. Tieto trate ako také existujú, len nebudú rekonštruované po- dľa možného geografického profilu na rýchlosť 200 až 300 km. Pokial ide o spojenie Bratislava, Praha, Draždany, 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 Draždany a Lipsko, kde sa to potom prepojí na spojnicu Mnichov, Berlín. Aj tu môžem ako termín uviesť rok 2010, keď bude vysokorýchlosťné železničné prepojenie priebežne dokončené. Viem, že je to dlho, ale na železnici to trvá dlho. Súčasne chcem po-

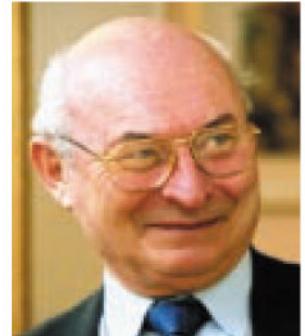


vensku ich predáme za 5 korún, tak nás štát nezbohatne určite. Zbohatneme len výrobou. Chcel by som sa pána Mehdorna opýtať, akým spôsobom by sa da- lo zamedziť, aby u nás na Slovensku nepretrával boj medzi jednotlivými spôsobmi prepravy. Namiesto toho, aby sa doplnali, tak spolu bojujú medzi sebou, kto ukradne väčší krajec chleba. Keby ste poradili aj nášmu generálemu riaditeľovi železníc, ako ísť na to, aby sme preskočili be- tonársku loby a cestnú loby, aby železnica mala na- vrch.

H. Mehdorn: V mojej osobe sa stretávate s veľkým zástancom privatiza- cie, tzn. novým spôsobom úpravy zodpovednosti a úlohy 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 opera- tívnu 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 krajinе a nerozhodovať o tom, ako sa má stavať auto, to vedia lepšie vo Volkswagene. A ak to bude vláda takto robiť, tak sa automaticky dostane cesta a železnica do vyváženého vzťahu. Nemecko je tran- zitná krajina, nemecká vláda sa pripravuje na rozší- renie EÚ o nové kandidát- ske krajiny a my očakáva- me aj väčší objem dopravy cez Nemecko. Cez Nemecko má narastť objem, teda zvýši sa o 50 % ná- kladná doprava. Cesta to už dnes nedokáže zvládnúť a nedokáže to zvládnúť ani v budúcnosti, a preto musí pomôcť železnica. Ale železnica pomôcť nemôže, pretože na Slovensku, v Maďarsku, Poľsku, Slovin- sku sa investuje výlučne do cesty, nie do železníc. A aj napriek tomu, že my sa v Nemecku pripravujeme o takúto nárast objemu ná- kladnej dopravy, celkovo nám to nepomôže, keď moji kolegovia na Slovensku a v ostatných kandi- dátskych krajinách nedostávajú investície do železničnej dopravy.

Jozef Uhrík: Som po- vodačný za myšlienku, ktorú pán Mehdorn prezen- toval. Dnes sme s ním ho- vorili aj o takej zdanlivej maličkosti, ale veľmi dôležitej, akou je to, aby bol materiál v pravý čas na pravom mieste vždy pristav- ený vo fabrike. Hovorili sme o tom, kolko vlakových sú- prav denne prichádza a odchádza z fabriky, ale hovo- rili sme aj o tom, čo treba zabezpečiť. To je pre- vovetkým presnosť a pokial je to možné, tak znížiť ceny. Všetky štáty potrebujú racionálnu dopravu, Slo-



vensko osobitne. A až vec- ná korektná súťaž medzi železnicou, vodom 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 priva- tizačný proces, očistený od všetkých vplyvov politikov, umožní presadenie súťaže. My, producenti auto- mobilov, potrebujeme dopravu rýchlu a presnú. Veľkí používateľia - a my medzi nich patríme - sa snažia všetky systémy do- pravy podporovať a ktorý bude lepší a pre nás výhodnejší, ten budeme používať. Budem otvorený: pre nás by bolo najlepšie, keby železnica bola najúspešnejšia.

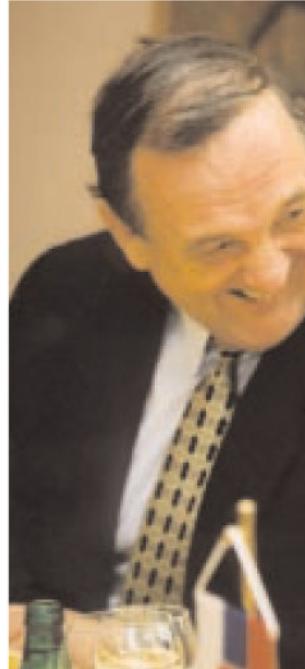
H. Mehdorn: Chápe- želanie Volkswagenu, lebo keď budú vlaky plné, bu-

dú uvoľnené diaľnice, a vaši klienti, teda používateľia motorových vozidiel, sa budú môcť využívať v ceste po diaľnici. Čiže v tomto duchu môžeme za- ložiť zaujímavé spoločen- stvo.

Peter Tomeček, pred- seda Trnavského samo- správneho kraja: Rád by



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



H. Mehdorn: V Nemec- ku je regionálna doprava v kompetencii jednotlivých spolkových krajín. Nemecko ich má 16, čiže spolkové krajiny zabe- pečujú regionálnu dopra- vu, zadávajú zákazky, ob- jednávajú si výkony. Ne- mecké železnice sa zúčas- tujú na verejných súťa-



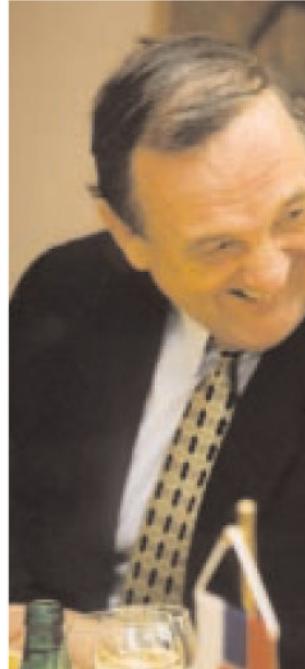
žiach, ktoré vypisujú vlády jednotlivých spolkových krajín na zabezpečenie re- gionálnej prepravy. Samo- zrejme, že vyhľadávame tie- to súťaže, a potom po pod- písaní zmluvy niekoľko ro-ков prevádzkujeme tieto trate na úrovni regiónu. Je to v oblasti diaľkovej a ná- kladnej dopravy. Povin- nosť zabezpečiť regionál- nu dopravu je daná spolkovým krajinám ústavou. To je doprava na objed- návku. Inak sa správa k ná- kladnej doprave, kde je ekonomicke správanie na voľnom trhu. Pokial ide o prepojenie a vzájomné doplňanie jednotlivých dru- hov dopravy, musíme po- vedať, že v Nemecku máme tzv. spolkový plán do- pravných ciest a v rámci tohto federálneho pláno- vania dopravných ciest sa spoločne upravia a do- hodnú investície do cestnej, železničnej, leteckej a ri- cnej dopravy. Čiže tu je veľmi dôležité viesť boj o rozdeľovanie týchto pro- striedkov v rámci federál-

raz funguje takto, a to že- lám aj mojim slovenským kolegom.

František Ružička, vý- konný riaditeľ ŽOS Tr- navava: Zaujímalo by ma,



ako bude pokračovať trans- formácia nemeckých železníc. My sa zaoberáme opravami nákladných va- gónov a už asi 5 rokov do- stí intenzívne poškujueme aj po zahraničí. V tomto roku nastal zásadný obrat a asi 30 % z vecného výko- nu zabezpečujeme aj pre privátné zahraničné firmy, ako je AAE, Kaufauge, Fau-



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

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



tege, Nako. Budeme sa môcť v krátkej budúcnos- ti 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 musíme zdvihnuť varovný prst a zdôrazniť, že pod tech- nickým a elektronickým tlakom dominuje v našich požiadavkách zvýšenie pre- snosti, výváženej kvality. To všetko nás nútí k tomu, že v súčasnosti zavádzame na jednotlivých voznoch alebo súpravách systém glo- balnej navigácie. Preto, aby sme mali presný prehľad o tom, kde sa naše vozne, resp. špeciálne vagóny alebo súpravy nachádzajú, či sú vývážené alebo vylože- né a takýmto spôsobom riadenia máme v úmre- zni zvýšiť objem našeho voz- növého parku zo 120 na 80 tis. a v ďalšom kroku mož- no na 65-tisíc. Teda na- priek narastajúcemu obe- mu dopravy takýmto sys- temom riadenia zvýšime našu vozňovú kapacitu a zvýšime kvalitu našich do- pravných služieb, ich spo- lahlivosť, pravidelnosť, te- da požiadavky zo strany našich klientov. Takže ne- vzdávajte sa, ak budete dobrí, tak prezijete...

Eleonóra Bujačková

Snímky Peter Kresánek



Advokáti R. Kvasnica a P. Hamzík.

A. Glatz a Z. Kormanová