

*Generálny riaditeľ Sekcie železničnej dopravy a dráh MDVRR SR Jiří KUBÁČEK sa v rozhovore pre Parlamentný kuriér vyjadruje k súčasnej situácii v oblasti železníc na Slovensku. Pripravila redaktorka Anna Komová.*

# Štát musí urobiť dôležité rozhodnutia



## **Ako po vyše roku hodnotíte ozdravný proces na železniciach? Bolo potrebné ho vôbec rozbiehať?**

O tom vôbec niet pochyb. Situácia, v akej sa nachádzali železničné firmy minulý rok bola natoľko negatívna, že im hrozil bankrot. Nebyť reformy, s ktorou sme začali vnášať poriadok do zmätku, čo na železniciach panoval, minimálne o Cargu by už v súčasnosti nerozhodovalo predstavenstvo, ale konkurzný správca. Vďaka ozdravným krokom, ktoré podniklo ministerstvo dopravy spolu s vedením Carga, je situácia vo firme stabilizovaná. Chcem však zdôrazniť, že nie úplne vyriešená. Podobne je to aj v prípade správcu železničnej infraštruktúry a prevádzkovateľa osobnej dopravy.

## **V prípade Carga sa už dokonca hovorí o zisku.**

Ozdravovanie slovenských železníc už prináša hmatateľné výsledky. Železničný prepravca Cargo Slovakia sa v októbri prvýkrát od roku 2008 dostal do zisku, a to nie len prevádzkového. Po prvých desiatich mesiacoch tohto roka sa spoločnosť ocitla v pluse takmer 1,2 milióna eur. Ešte pred rokom pritom firme hrozil bankrot a čelila neúmerne sa zvyšujúcemu dlhu. Aj vďaka tomuto vývoju rok 2011 firma uzavrie s menšou stratou oproti plánu. Plán bol 29 miliónov eur, skutočnosť bude niekde okolo 10 miliónov eur. Pritom v rokoch 2009 a 2010 bola strata vyše 120 mi-

liónov. Pozitívne hospodárske výsledky prišli aj preto, že po zmene vedenia v minulom roku firma začala viac šetriť, objednávať si menej externých služieb a vo väčšom využívať vlastné kapacity. Vďaka tomu sa za rok podarilo znížiť náklady firmy o 40 miliónov eur, čo je približne 1,2 miliardy korún. Na porovnanie, táto suma vystačí na päť plátov pre všetkých zamestnancov a ešte zostane aj na firemné odvody za zamestnancov.

## **Ozdravný proces je však len na začiatku.**

Áno, v Cargu musí ísť o komplexné ozdravenie a urýchlený vstup strategického investora. Chceme podporovať liberalizáciu aj v oblasti nákladnej dopravy. Už teraz je vidieť, že malí dopravcovia aj na železniciach dokážu byť konkurencieschopní a ich podiel na celkovej preprave rastie.

## **Na investície však v železničnej doprave zostáva veľa peňazí. Situáciu však zachraňujú eurofondy. Najmä na rekonštrukciu tratí a obnovu technickej infraštruktúry dostávame veľké objemy prostriedkov, ktoré by si tento štát z vlastných zdrojov nemohol dovoliť. Bez dôležitých rozhodnutí štátu v oblasti železničnej dopravy sa však tieto investície môže minúť účinkom. Dozrel čas?**

Aj vďaka našim pádnym argumentom a pochopeniu ministerstva financií dostanú železnice na roky 2012 až 2014 pomerne slušné prostriedky na rozvoj. Podmienkou je hospodárnosť, utváranie predpokladov pre úspory vo všetkých smeroch nie dominantne škrtnami, ale zodpovednejším správaním sa všetkých, ktorí za prevádzku i ďalší rozvoj železničného systému na Slovensku zodpovedajú. Princípy tejto zmeny obsahuje Program revitalizácie železničných spoločností, ktorý vláda schválila tento rok v marci.

## **O čo sa revitalizačný program opiera?**

Má dve základné myšlienky. Tou prvou je nevyhnutnosť identifikovať miesto železničnej dopravy v dopravnom systéme krajiny, keďže dnes tento segment – i napriek svojim mohutným kapacitným možnostiam – hrá nedostojnú úlohu komplementárneho elementu, voziaceho len to, čo cestná doprava nestíha alebo nedokáže. Identifikovanú rolu musíme potom nielen všetkými dostupnými prostriedkami presadiť, ale aj na žiaducej úrovni dôstojne naplniť.

## **Čo je tým druhým pilierom revitalizácie?**

Druhú je dôsledné odmietnutie doterajšie-

ho života na dlh, a to ako zo strany štátu, tak i zo strany železničných firiem – v prípade štátu to znamená korektné doplatenie všetkých dlhých čiastok za železničné služby v minulosti – pripravovaný rozpočet s takým opatrením ráta – na strane železničných podnikov si to vyžiada nielen dôslednú úspornosť na každom jednom kroku vo všetkých prevádzkových oblastiach, ale aj absolútnu uvážlivosť pri každom rozvojovom zámere. Prvým krokom musia byť rýchle sanačné opatrenia, najmä odstránenie následkov chybného rozdelenia majetku medzi železničné spoločnosti pri delení v roku 2001 a najmä v roku 2005.

**Aké zmeny môžeme očakávať v osobnej železničnej doprave?**

Základnou úlohou je dosiahnuť stav, aby železnice zabezpečovali osobnú prepravu všade tam, kde má všetky predpoklady byť nosnou. Autobusy by v takom prípade mali mať len doplnkovú funkciu.

**Toto smerovanie má svoju logiku. Je tu však aj celý rad faktorov, ktoré budú túto stratégiu brzdiť.**

Strategické opatrenia znamenajú predovšetkým znovuzamestnanie železnice uplatnením racionálnej dopravnej politiky; ide najmä o reformu cestovného poriadku vlakov osobnej dopravy, ďalej výber tratí, ktoré dokážu plnohodnotne vykonávať osobnú dopravnú obsluhu vo svojej oblasti. A napokon zavedenie taktového cestovného poriadku na nich. Na základe týchto rozhodnutí by mohlo prísť k významnej racionalizácii využitia potenciálu železničnej dopravy a vidíme tu veľké možnosti úspor nákladov.

**Vážnym konkurentom je však autobusová doprava.**

Konečné riešenie by mal ponúknuť zákon o verejnej doprave, ktorý by normou skoordinoval autobusovú a železničnú dopravu a upravil vzťahy všetkých zainteresovaných. Kľúčovými partnermi štátu sú tu vyššie územné celky, hoci zastávame názor, že VÚC nie sú zatiaľ pripravené prevziať na seba celé bremeno regionálnej dopravy.

**Máte už predstavu ako obmedziť práva súkromných autodopravcov, aby ste chránili spoločenský záujem utvárať predpoklady pre dominantný rozvoj železničnej dopravy?**

Liberalizácia vyrovná disproporcie v ponuke, štát však má možnosť vstupovať do procesov všade tam, kde ide o štátom dotovanú dopravu. Že to ide, ukazujú najmä skúsenosti z Českej republiky.

**Typickou ukážkou, ako aj zdanlivo jednoduché veci dokážu byť zložité, sú doterajšie pokusy o utvorenie funkčného systému integrovanej prímestskej dopravy pre Bratislavu.**

Nechcem predbiehať udalosti, ale všetko je naštartované tak, aby sme minimálne v Bratislave do roka spustili integrovaný systém prímestskej dopravy spojením úsilia autobusových prepravcov, železníc a bratislavskej mestskej hromadnej dopravy. Po tých rokoch už nie je priestor pre akademické dišputy, nastal čas rázných rozhodnutí v tejto otázke.

**Ludia si všímajú postupnú, predsa však očividnú modernizáciu železničných tratí, staničných budov i vozového parku. Penia-**

**ze z eurofondov umožňujú pokračovať na tejto ceste. Pribúdajú aj nové vlakové súpravy. Aká je vaša osobná vízia v oblasti cieľov osobnej dopravy?**

Modernizácia sa rozbehla predovšetkým na základe finančnej pomoci z EÚ a rieši len tie najvypuklejšie problémy. My však zodpovedáme za celú železničnú dopravu a musíme pritom rešpektovať možnosti štátneho rozpočtu. Ak teda nemáme dostatok prostriedkov na rozsiahlejšie výmeny jestvujúcich železničných zariadení, musíme si urobiť dôkladnú inventúru toho, čo máme a zodpovedne zväziť, čo z toho nevyhnutne potrebujeme. Keďže – podľa prieskumov – slovenskí cestujúci sa dlhodobo sťažujú predovšetkým na nedostatočnú čistotu vlakov a zanedbané stanice, sústredíme sa na riešenie tohto vlekleho problému renováciou ešte použiteľných vozňov tak, aby zodpovedali aktuálnym predstavám o civilizovanej doprave – prinajmenšom tým, že sa na nich obnovia opotrebované obklady a interiérové zariadenia, okná a toalety, urobí sa povrchová úprava. Tomu sa potom celkom výstižne hovorí „humanizácia“. Náklady na tieto úpravy sú relatívne nízke a veríme, že takto možno pomerne rýchlo „inovovať“ významnejšiu časť vozňového parku. V prípade staníc považujeme za užitočné určiť isté základné štandardy a potom ich postupne – tak, ako dovoľia dostupné zdroje – týmto štandardom prispôbovať. Keďže prakticky vo všetkých železničných staniaciach je dnes mnoho nevyužitých priestorov, zamýšľame sa aj nad možnosťou spolupráce železníc s obcami a mestami, alebo i inými záujmovými subjektmi pri hľadaní možnosti nového využitia jestvujúcich objektov.



**SPOLOČNOSŤ ŽELEZNIČNÉ STAVBY, A.S. KOŠICE**  
ZABEZPEČUJE TIETO ČINNOSTI:

1. Výstavba, rekonštrukcia a oprava železničných tratí, výhybiek, výhybkových rozvetvení vrátane modernizácie vysokorychlostných železničných koridorov
2. Výstavba, rekonštrukcia železobetónových mostov, priepustov, oporných a zárubných múrov, nástupísk, rámp a železničných prejazdov všetkých typov
3. Výstavba a oprava ciest, spevnených plôch, chodníkov a peších zón
4. Zriaďovanie sanačných vrstiev podvalového podložja klasicky i metódou obracania vrstiev a budovanie odvodňovacích systémov
5. Budovanie bezстыkovej koľaje, zváranie výhybiek termitom a odporovým spôsobom
6. Nedeštruktívne kúšanie dráhových, oceľových, mostových konštrukcií, konštrukcií podobných mostom, koľajníc a dráhových vozidiel ultrazvukovou metódou
7. Zakladanie stavieb, sanácia železničných objektov a zemného telesa pilotovaciami a kotviacimi spôsobmi
8. Opravné práce na železničnom spodku a zvršku, opravy geometrickej polohy koľaje, čistenie koľajového lôžka, regenerácia jazykov a srdcoviek na výhybkách, montáž, demontáž a regenerácia koľajových polí
9. Pozemné stavby

**Železničné stavby, a.s. Košice**  
Južná trieda 66, 040 01 Košice  
tel., fax: 00421 / 55 / 6118821, 6118842  
e-mail: sekretariat@zeleznicnestavby.sk,  
[www.zeleznicnestavby.sk](http://www.zeleznicnestavby.sk)