

Železnice by mali prepravovať viac nákladov

PODNIKATELIA

V hroznom stave nie sú len koľaje, ale aj infraštruktúra elektrického trakčného vedenia. Ďalším problémom železníc je aj intenzifikácia osobnej dopravy, kvôli ktorej sa znižujú kapacity pre nákladnú železničnú dopravu, ktorá jediná vie do sektoru priniesť financie zvonku.

Predstavitelia Asociácie železničných dopravcov Slovenska – AROS sa na budúcnosť železničnej nákladnej dopravy u nás v najbližších rokoch pozerajú kriticky. Organizácia v súčasnosti zastrešuje 90 percent súkromných železničných dopravcov. Jej hlavným účelom je koordinácia, ochrana a presadzovanie spoločných záujmov jej členov, ako aj podpora rozvoja a prosperity nákladnej železničnej dopravy na Slovensku. Aktívne spolupracuje s os-

tatnými orgánmi štátnej správy. „Napríklad s Dopravným úradom riešime problematiku certifikácie rušňovodičov či certifikácie celých železničných podnikov, ako aj problematiku modernizácie železničného sektora prostredníctvom zavádzania moderných zabezpečovacích zariadení ETCS či opatrení na zníženie hluku zo železničnej prevádzky zavádzaním takzvaných tichých vozňov,“ objasňuje Ján Biznár, prezident AROS. Združenie intenzívne komunikuje s ministerstvom dopravy a výstavby v otázkach dopravnej politiky štátu, najmä s ohľadom na záväzok štátu previesť do roku 2030 na železniciu 30 percent objemu prepráv z cesty. Angažuje sa aj v hľadaní východísk na riešenie katastrofálneho stavu infraštruktúry ŽSR.

Asociácii sa v uplynulom období podarilo dosiahnuť úpravu karanténnych opatrení v prospech medzinárodnej železničnej dopravy. „Málokto si uvedomuje, že železničná nákladná doprava dnes funguje v obdobnom režime ako kamiónová doprava a jej zamestnanci pri výkone práce prekračujú štátne hranice. Ak by sa ich výnimky z karanténnych opatrení netýkali, železničná

doprava by sa okamžite zastavila a s ňou aj zásobovanie a odbyt najväčších slovenských firiem,“ zdôrazňuje Patrik Benka, výkonný riaditeľ AROS.

Viac nákladov prepravených po železnici

Železničná doprava by mala prepravovať viac nákladov, znížiť tak počet kamiónov na cestách a zároveň prispieť k znižovaniu emisií z dopravy. Ako vnímajú súčasnosť a budúcnosť železničnej nákladnej dopravy predstavitelia asociácie? „Nie sú nám známe žiadne konkrétne opatrenia štátu na naplnenie vlastnej dopravnej politiky, ktorá je zakotvená v Strategickom pláne rozvoja dopravy Slovenska do roku 2030, teda zámer presunúť do roku 2030 na železniciu 30 percent prepráv z cestnej infraštruktúry,“ hovorí Ján Biznár, prezident AROS.

Najväčšou prekážkou je podľa neho katastrofálny stav infraštruktúry. „Na slovenských železniciach, a to aj na hlavných, koridorových tratiach je množstvo traťových obmedzení. Dnešný stav sa dá prirovnať k tomu, akoby na diaľnici do Žiliny boli bežne výtlky ako na ceste 3. triedy. Štát sa oveľa viac stará o cestnú ako o že-

lezničnú infraštruktúru,“ dodáva prezident asociácie.

Patrik Benka, výkonný riaditeľ AROS, považuje za ďalší problém to, že koridorové trate sa s vynaložením obrovských štátnych investícií do ich prestavby menia na „lunaparkovú dráhu“ vhodnú akurát pre vlaky osobnej dopravy. „Je fajn, že íčečko do Košíc bude uháňať rýchlosťou 160 kilometrov za hodinu, ale jediný, kto na železniciu prinesie financie zvonku, teda nie ako kolobeh v rámci štátneho rozpočtu, je nákladná doprava,“ zdôrazňuje Patrik Benka. Na rekonštruovaných tratiach sa pritom zhoršujú podmienky pre nákladnú dopravu. Znižuje sa dopravná priestupnosť, užitočné dĺžky koľají aj celkový počet koľají pre nákladnú dopravu, zanikajú železničné vlečky, nové logistické centrá sa stavajú bez železničného napojenia. „V tomto neexistuje žiadna dopravná koncepcia, okrem veľmi všeobecných a ťažko kontrolovateľných vyhlásení politikov o preferencii železničnej dopravy.“

Ján Biznár považuje za dôležité, aby sa nastavil spôsob financovania Železníc Slovenskej republiky. „Ako manažér infraštruktúry by mali zo zákona najmenej dva roky do-

predu vedieť, aký bude ich finančný plán, aké peniaze pôjdu do rozvoja a aké do údržby. Dnes je taký stav, že plán opráv tratí na rok 2020 nám ŽSR oznámili až v priebehu roku 2020.“ Treba vyriešiť plán hospodárenia tohto podniku, od neho závisia všetky ostatné kroky.

Nevyhnutné sú investície

Podľa odborníkov z asociácie AROS nás v blízkej budúcnosti čaká problém v železničnom uzle Bratislava. V súlade so všeobecnou spoločenskou objednávkou sa zahusťuje osobná doprava na tratiach smerujúcich do hlavného mesta a budujú sa nové zastávky. „Politicky tomu rozumieme a vnímame to ako pozitívny krok. Problémom však je, že cez Bratislavu prechádza najvyťaženejší koridor pre nákladnú dopravu. Kvôli intenzifikácii osobnej dopravy veľmi utrpí kapacita pre nákladnú dopravu, následne aj spoľahlivosť dodávok tovarov, a tým celého železničného sektora,“ vysvetľuje Ján Biznár. Toto je podľa neho problém, ktorý treba riešiť okamžite, lebo si vyžaduje investície. Ak to neurobíme teraz, o päť rokov nás privalí. „Okrem koľají je v hroznom stave aj infraštruktúra elektrického trakčného

ho vedenia, skutočný stav odobratej elektrickej energie sa nevyhodnocuje pomocou meračov spotreby energie, ktoré sú najefektívnejším nástrojom alokačného odúčtovania elektrickej energie,“ upozorňuje Patrik Benka. Problémom podľa neho je aj zákonné zabezpečenie rekupe-rácie, teda spätného vrátenia energie do napájacej sústavy na sieti železníc Slovenska. Napriek všetkým problémom, s ktorými sa boria spoločnosti podnikajúce v nákladnej železničnej doprave, udržiujú si konkurencieschopnosť porovnateľnú s firmami v rámci Európskej únie.

„Kvôli obmedzeniam v infraštruktúre vznikajú podnikom neplánované náklady, nielen v podobe zvýšenej spotreby energie na jazdu vlaku, ale aj poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry. Je isté, že ak sa správna ‚proželezničná‘ politika štátu nebude realizovať v čo najkratšom čase, bude ich konkurencieschopnosť zákonite klesať,“ uzavára Patrik Benka s tým, že už teraz je potrebné, aby ministerstvo dopravy a výstavby reálne začalo naplňovať Strategický plán rozvoja dopravy Slovenska do roku 2030 hlavne v sektore železničnej dopravy tak, ako ho prijalo v decembri 2016.