

# Široké ruské koľajnice pomôžu podnikaniu

**Dňa 14. októbra v Petrohrade generálni riaditelia ŽSR a Ruských železníc podpísali Memorandum o spolupráci a integrácii železníc Ruska a Slovenska do celoeurópskych a euroázijských dopravných systémov a predĺžení širokorozchodnej koľajnice do Bratislavy a Viedne.**

Ide o projekt Ruských železničných dráh (RŽD) širokorozchodnej koľajnice cez územie Slovenska na trati Košice – Bratislava – Viedeň. Vďaka tomu sa doprava nákladov z Európy do Východnej Ázie

skrátí z 30 dní po mori na 14 dní po železnici. V súčasnosti je v prevádzke širokorozchodná trať z Maťoviec pri štátnej hranici s Ukrajinou do Hanisky pri Košiciach v dĺžke 87 kilometrov. Ďalších cca 500 km bude postavených do Bratislavy a 60 km na území Rakúska z Bratislavy do Viedne. Prekladiskový terminál pre Západnú Európu bude pri Viedni. Pri Bratislave vznikne prekladiskový terminál, ktorý bude obsluhovať toky tovaru z a do Južnej Európy.

Po novej trati do Európy sa majú prepravovať kontajnerové a náspné náklady (ruda,

uhlie, oceľ, chemické a pôdohospodárske suroviny). V opačnom smere do Ruska a Ázie z Európy pôjdu najmä kontajnery. Železničná preprava po novej širokej koľajnici bude oveľa lacnejšia ako morská či kamiónová. Kapacita 40' morského kontajnera je 26 ton alebo 67 m<sup>3</sup> a podobá sa kapacite bežného 20-tonového kamióna. Podľa prezidenta RŽD Vladimíra Jakunina železničnou prepravou jedného morského kontajnera z Európy do Ázie ušetria dodávatelia najmenej 100 dolárov.

## Pridlhé čakanie

Z diplomatických a strategických dôvodov slovenská vláda nepovedala jednoznačne nie širokorozchodnej. Zdôvodňovala to potrebou počkať na výsledky analýzy od nemeckej poradenskej spoločnosti Roland Berger Strategy Consultants. Poradenské spoločnosti však nekonajú celkom nezávisle, výsledky ovplyvňujú aj nálady v krajine, pre ktorú robia analýzu. Keď slovenská vláda dopredu cez médiá oznamovala svoj negatívny postoj k projektu, Roland Berger mohol odporučiť stavbu širokorozchodnej trate cez Maďarsko. Roland Berger konal korektne. V decembri 2010 oficiálne oznámil výsledky analýzy. Výška investícií presiahne 6,3 mld. eur. Výstavba vytvorí 11-tisíc nových pracovných miest. V príbehu 10 – 15 rokov by sa vynaložené investície mali vrátiť.

Ruská strana je presvedčená, že projekt 1520 mm sa jej podarí zrealizovať. Rusko sa nikdy nevzdávalo svojich strategických zámerov, vždy malo náhradný variant. Keď posledná slovenská vláda zamietla projekt, začala rokovať s vládou Maďarska. Presnejšie maďarská vláda sama ponúkla možnosť postaviť cez územie Maďarska široko-

rozchodnú trať do Viedne. Maďari chcú dostávať peniaze do štátnej pokladnice za železničný tranzit medzi Áziou a Európou.

## Podporné akcie

Po realizácii stavby cez územie Maďarska prekladiskový terminál v Čiernej nad Tisou buď zanikne, alebo výrazne zníži svoju kapacitu. ŽSR budú mať ešte väčšie straty ako v súčasnosti. Náklady z Čiech a západnej Európy už totiž nepôjdu cez Slovensko, ale cez Maďarsko. Nová železničná trať bude modernejšia a lacnejšia. Dodávateľia tovarov z Európy do Ruska a Ázie uprednostnia železničnú prepravu cez Maďarsko.

Zástupcovia RŽD povedali priamo: „V Čiernej nad Tisou stratíte niekoľko stoviek pracovných miest, ale získate tisíce pracovných miest počas výstavby a prevádzky širokej koľajnice. Zákazky počas výstavby širokorozchodnej dostanú desiatky slovenských firiem.“

Na posilnenie sympatií k svojmu projektu RŽD vykonali niekoľko rozumných krokov. Zamerali sa na vysokú nezamestnanosť na Slovensku. Počas ostro sledovanej návštevy ruského prezidenta D. Medvedeva v apríli RŽD uzavreli s malou textilnou fabrikou I. Tran v Tatrách kontrakt za 5,3 milióna eur na výrobu 210-tisíc kusov

termo oblečenia pre ruských železničiarov. Rusko má pritom dost vlastných textílií s moderným zariadením, ale zvolilo fabriku na Slovensku. Nie náhodou. I. Tran po realizácii kontraktu zvýšil počet zamestnancov na 150.

Ešte väčšie kontrakty RŽD uzavreli s firmou Tatravagónka a.s. Poprad, ktorá vyrobí pre RŽD dvetisíc krytých nákladných vagónov a stovky plošinových vozňov. Pre zákazku z Ruska firma Tatravagónka spustila výrobu vo svojom dávno zamrazenom závode v Trebišove. Ruské investície prinesú popradskej firme najprv 30 mil. eur, neskôr sa zvýšia na 100 miliónov eur.

## Možnosť pre ruský kapitál

Široká koľajnica je možno poslednou šancou pritiahnúť ruský kapitál na Slovensko. V súčasnosti na Slovensku nie sú veľké investície z Ruska. Ruskí top-manažéri a investori Slovensko nepoznajú a nevidia oň záujem. Slovensko zostáva pre Rusov predovšetkým tranzitným koridorom pre export ropy a plynu do EÚ.

Jedinou veľkou ruskou investíciou na Slovensku za 74 miliónov dolárov je 49-percentný podiel spoločnosti Jukos v Transpetrole. Z ekonomických a politických dôvodov však spoločnosť zanikla. Po nej už Rusi vo veľkom na Slovensku neinvestovali. Ruské investície na Slovensku neprekročili tri milióny dolárov. Na porovnanie, nemecké investície na Slovensku presiahli 3,5 miliardy eur.

Treba vziať do úvahy aj geopolitický rozmer projektu pre Slovensko. V prípade tranzitu ropy a plynu cez Slovensko, rozhodujúcu pozíciu má Rusko, lebo smer tranzitu je jednostranný. V prípade širokorozchodnej železnice bude tranzit obojstranný a kľúčová časť prípadne Slovensku. Slovensko bude mať ruku na značnej časti obratu tovarov medzi Ruskom, Áziou a Európou.

**Oleg Kazankov, sprostredkovateľ medzi slovenskými a ruskými podnikateľmi**

