

Nie je z čoho. Nákladné vlaky ostali bez pomoci

(25.2.2021; hnonline.sk; Tomáš Garai)

Odľahčenie od platobných povinností si v čase covidu pýtali aj železniční dopravcovia. Chýbajúca podpora ich stavia do nevýhody oproti zahraničným konkurentom.

Cestujeme málo a ak áno, tak skôr vlastným autom. V čase covidu je to bezpečnejšie. Sektor hromadnej prepravy osôb preto krváca, obrovské prepady zažívajú autobusy, ale aj vlaky. Štát však na ne myslel a ešte vlni kompenzoval Železničnú spoločnosť Slovensko sumou takmer 50 miliónov. Vyše 40 miliónov sa ušlo aj štátnemu správcovi koľajníc, Železniciam Slovenskej republiky. O svoju časť z koláča však žiadajú aj nákladní dopravcovia. Aj oni pocítili zníženie výkonov a mali problémy s finančnou likviditou. Ešte neprijemnejšie pre nich je, že sa dostávajú do konkurenčnej nevýhody. V zahraničí sa totiž nákladné vlaky dočkali štátnych úľav, ale u nás nie. A ani sa to nezmení, keďže nie sú peniaze.

Ukazujú na Európu

„Ministerstvo by rado pomohlo všetkým sektorom, ktoré ovplyvnila pandémia koronavírusu. Bohužiaľ, rozpočet určený pre železnice je výrazne poddimenzovaný, v tejto chvíli preto nemáme možnosť na ďalšiu podporu vzhľadom na nedostatočné finančné zdroje,“ povedal hovorca rezortu dopravy Ivan Rudolf. Podľa dopravcov však nie je fér, že sa pomohlo štátnym firmám. „Úlohou štátu nie je vytvárať čo najlepšie podmienky pre ním riadené štátne podniky, ale zabezpečiť rovnaké transparentné a nediskriminačné podmienky pre všetkých podnikateľov v danom sektore,“ sťažuje sa Asociácia železničných dopravcov Slovenska – AROS.

Dopracovia pritom poukazujú aj na nariadenie Európskeho parlamentu z októbra. To odporúča členským štátom pomôcť počas pandémie všetkým železničným dopravcom formou dočasného zníženia poplatkov za používanie infraštruktúry. Viaceré krajiny už tieto odporúčania aj aplikovali. Francúzii zaviedli až stopercentné úľavy, v susednom Rakúsku k tomu pridali aj zľavy pre kombinovanú dopravu či vozňové zásielky. V Českej republike chcú zase predĺžiť splatnosti faktúr za použitie dopravnej cesty zo súčasných 30 na 60 dní, nulové úroky za omeškané platby týchto faktúr alebo odpustenie sankcií za objednanú, ale nevyužitú kapacitu železničnej infraštruktúry. „Budeme veľmi radi, keď sa to konečne rozbehne aj na Slovensku,“ vysvetľuje prezident AROS a šéf dopravnej firmy LTE Logistik a Transport Slovakia Ján Biznár.

To, že inde úľavy zaviedli a u nás nie, tunajších dopravcov pritlačí k múru. Naše koľajnice totiž budú ešte menej atraktívne, ako sú teraz. Už súčasná prax ukazuje, že napríklad vlaky v koridore Budapešť – Bratislava – Praha – Rotterdam neraz slovenskú metropolu obchádzajú cez Viedeň. Biznár očakáva, že sa tento problém ešte viac prehĺbi. Za všetkým sú totiž poplatky za jeden kilometer jazdy po koľajniciach, ktoré sú na Slovensku v rámci Európy nadpriemerné.

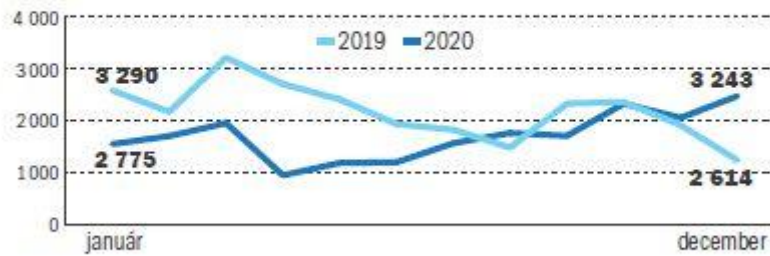
Rokovania bez úspechu

Do skupiny AROS patrí aj štátny nákladný železničný dopravca Cargo. Podľa riaditeľky kancelárie generálneho riaditeľa Silvie Kuncovej prebieha s ministerstvom dopravy intenzívna komunikácia o možnosti poskytnúť pomoc. Priznala však, že zatiaľ bez konkrétnych výsledkov. „Jediná podpora, ktorú nám štát poskytuje, je v oblasti zamestnanosti,“ povedala Kuncová.

Podľa analytika a radcu ministerstva financií Jiřího Kubáčka by sa v prípade, keby rezort dopravy prišiel so serióznou koncepciou, peniaze našli. „Normálna forma podpory sú zľavy na poplatky za dopravnú cestu. Dá sa to spraviť aj z ekologickej stránky, že by to boli len zľavy na podporu elektrickej energie. Podporili by sa teda len elektrické vlaky. Týchto schém, ktoré nenarúšajú hospodársku súťaž, sa dá vymyslieť niekoľko,“ hovorí Kubáček.

Medziročné porovnanie prepravy tovaru na železnici

(v tisícoch ton)



Zdroj: Štatistický úrad

Zdroj: Hospodárske noviny