

O odkaze Jiřího Hanzala

S Jiřím Hanzalom sme sedávali nielen na manažérskych stoličkách v ŽSR, ale aj vo výbore Slovenskej vedecko-technickej spoločnosti dopravy.

Keďže v uplynulých dňoch sme sa s Jirkom Hanzalom navždy rozlúčili, rozhodli sme sa oživiť jeho názory na manažment železníc, ktoré boli zverejnené koncom roku 2019 v časopise Železničná revue.

Jiří Hanzal: Nedá sa povedať, že by železnice na Slovensku stagnovali, ale ich rozvoj bol príliš pomalý. Spočiatku sa naše železnice podobali na skanzen v strede Európy. Až s pomocou finančných príspevkov Európskej únie sa začalo rozvidnievať predovšetkým v obstarávaní nového vozidlového parku. Žiaľ, naďalej zaostáva rozvoj infraštruktúry. Modernizujeme hlavné koridorové trate, na ktorých zaznamenávame podstatnú časť výkonov. Nesmieme však zabúdať na vedľajšie trate, najmä na južný ťah, bez ktorého sa nezaobídeme v rozvoji osobnej i nákladnej dopravy. Je zázrakom, ak rýchlik Bratislava – Banská Bystrica príde do cieľovej stanice včas. Príčinou meškaní je zanedbaná údržba, pomalé cesty, rozsiahle výluky, a tým nasadzovanie náhradnej autobusovej dopravy.

Kritiku si zaslúži aj personálna politika. Prepúšťame zamestnancov, avšak nie sme schopní za nich pripravovať náhradu. Platí to pre všetky tri železničné spoločnosti a takisto pre súkromných dopravcov.

Musíme si priznať, že železnice nemajú „tútora“, ktorý by dokázal presadiť jasnú legislatívnu úpravu štátnej dopravnej politiky. Navyše nebrali sme do úvahy poznatky a rady zahraničných odborníkov, ktorí varovali pred opakovaním chýb, akých sa dopustili iné železničné spoločnosti.

Pri poklese železničnej dopravy po roku 1989 sa bez zváženia perspektívy pristúpilo k prepúšťaniu zamestnancov a k obmedzovaniu výkonov v údržbe.

Slovenské železnice prechádzali neustálymi zmenami organizačnej štruktúry, čo znemožňovalo koncepčnú prácu. V dôsledku častých personálnych zmien vrcholového manažmentu chýbala jasná vízia podniku. Personálna politika v ŽSR sa podceňuje. Výchova budúcich zamestnancov musí byť zabezpečená v dostatočnom predstihu.

Navyše je nutné definovať štátnu dopravnú politiku a riešiť otázku harmonizácie jednotlivých druhov dopravy. Financovanie železníc treba nastaviť tak, aby bola možná riadna údržba infraštruktúry.

Popri pravidelnej údržbe infraštruktúry je potrebné venovať sa aj jej modernizácii. Sociálna neistota sa premieta do nežiadúcich nálad zamestnancov a do zníženia bezpečnosti železničnej dopravy. O to viac je potrebná určitá personálna stabilizácia. Častá výmena na vedúcich postoch neumožňuje plniť dlhodobé ciele. Je to aj tým, že príliš veľa personálnych zmien sa rieši operatívne. Navyše nemali by sme dopustiť politické nominácie na odborné funkcie. Politické nominácie sú vhodné jedine na úrovni ministra dopravy. Pozície štátnych tajomníkov

a riaditeľov odborov na ministerstve a v železničných spoločnostiach by sa mali obsadzovať len odborníkmi. Manažment železničných podnikov rozhoduje o veľkých materiálnych hodnotách a takisto ručí za zdravie a život cestujúcich a zamestnancov železníc.

Pripravil Miloš Čikovský