

SLOVENSKO MÁ ÚŽASNÚ DYNAMIKU

PPP je dobrý a užitočný nástroj, ktorý prináša okamžité výsledky, hovorí francúzsky šéf spoločnosti Granvia. Na Slovensko prišiel riadiť prvý projekt verejno-súkromného partnerstva v dopravnej infraštruktúre. Po dvoch rokoch ho najviac teší, že na úsekoch rýchlostnej cesty R1 PR1BINA, ktoré jeho firma spravuje, neprišlo k žiadnej smrteľnej nehode. Netají, že je hrdý Francúz, no je rád, že hodnoty, ktoré presadzuje, nachádza aj na Slovensku. Generálny riaditeľ spoločnosti Granvia, a.s., Eric Genetre

O Francúzoch sa hovorí, že sú veľkí patrioti. Platí to aj o vás?

Určite áno.

Ako sa to prejavuje?

Reprezentujem krajinu, ktorá tradične obhajuje určité hodnoty. Tie sa týkajú osobnej slobody jednotlivcov, ale aj sociálnych slobôd. Vyvoláva to vo mne značnú hrdosť. Mimochodom, tieto hodnoty sa snažíme šíriť aj v rámci aktivít firemnej filantropie. A keďže s mnohými z nich sa stretávam aj na Slovensku, trúfam si povedať, že francúzske hodnoty sú dnes už vlastne európskymi hodnotami.

Čo sa vám najviac páči na Slovensku?

Som tu dva roky a stále mám veľmi príjemný pocit z toho, ako ma Slováci prijali. Páči sa mi mladícka dynamika tejto krajiny. Je úžasné sledovať pokrok, ktorý krajina urobila za pomerne krátky čas od svojho vzniku.

A čo Slovensku chýba v porovnaní s krajinami, ktoré majú za sebou dlhšie obdobie samostatnosti?

To je ťažká otázka. Nevieť, či si môžem dovoliť porovnávať jednotlivé krajiny. Ale úprimne si myslím, že Slovensko má veľa silných stránok, hoci je to malá krajina - čo sa týka rozlohy aj počtu obyvateľov. Ja žijem v Bratislave a tá je, pokiaľ ide o kvalitu života, porovnateľná s väčšinou Francúzska či Európy. Čo sa týka bezpečnosti, je to v mnohých ohľadoch oveľa lepšie ako v európskych veľkomestách.

Dva roky riadite na Slovensku prvý tunajší projekt verejno-súkromného partnerstva (PPP) v oblasti cestnej infraštruktúry na úsekoch rýchlostnej cesty R1. Aká je Slovensko krajina z pohľadu podnikania a spolupráce s verejným sektorom?

Naše pôsobenie na Slovensku je z tohto pohľadu špecifické. Spolupracujeme priamo so slovenskou vládou, nemáme tu klasické podnikateľské aktivity spojené s aktívnym

vyhľadávaním klientov. Fungujeme v rámci jediného projektu PPP, máme priame skúsenosti s jediným partnerom - verejným obstarávateľom, ktorým je ministerstvo dopravy. Tým, že náš spoločný projekt PPP je zatiaľ jediný, pre Slovensko je to stále nová skúsenosť.

Je PPP dobrý spôsob, ako budovať verejnú infraštruktúru?

Je to jeden z možných nástrojov. Z môjho pohľadu veľmi dobrý a užitočný. Jeho výhodou je, že infraštruktúra sa dá vybudovať relatívne rýchlo a aj za primeranú cenu v porovnaní s efektom, ktorý prinesie.

Ten je aký?

Infraštruktúra je vybudovaná tak, aby si udržiavala vysokú kvalitu počas obdobia, keď sa o ňu stará koncesionár, teda 30 rokov. Avšak aj po odovzdaní rýchlostnej cesty v roku 2041 garantujeme kvalitu PR1BINY na ďalších päť rokov. Koncesionár je totiž zmluvne viazaný udržiavať komunikáciu v bezchybnom stave. Verejné financie by na to nie vždy stačili. Navyše, som presvedčený, že štát je lepším zadávateľom a klientom a súkromný sektor lepším realizátorom. Výhodou PPP projektov je, že štát zadá zákazku súkromnému subjektu, ktorý je v danej oblasti odborníkom so skúsenosťami aj kapacitami, a preto dokáže danú službu lepšie zabezpečiť. Z pohľadu efektívnosti i bezpečnosti prevádzky.

Čo robí úseky rýchlostnej cesty R1 PR1BINA (Nitra - Tekovské Nemce a severný obchvat Banskej Bystrice) bezpečnejšou cestou?

V prvom rade kvalita cestnej infraštruktúry. Ďalším faktorom je pravidelná preventívna údržba a opravy cesty, tak ako to robíme v iných krajinách Európy. Dôležitá je aj schopnosť prevádzkovateľa veľmi rýchlo zasiahnuť v prípade akejkoľvek nepredvídateľnej udalosti, či už ide o odtiahnutie nepojazdného vozidla alebo vyhodnený plastový pohár. Mesačne máme na ceste 400 až 500 takýchto udalostí. Čím sme v reakčnej dobe rýchlejší, tým viac sa znižuje riziko kolízie. Naše interné štandardy sú pritom ešte prísnejšie než tie, ktoré sú zadané v zmluve so štátom.

Prečo?

Našou filozofiou je byť k sebe prísnejší a robiť svoju prácu ešte lepšie, ako nám diktuje zmluva s maximálnym dôrazom na bezpečnosť. Dali sme si za cieľ znížiť počet nehôd na tomto úseku na minimum, teda na nulu. To je, samozrejme, veľmi ťažké, pretože pri vzniku nehôd treba prihliadať na dôležitý faktor, ktorý riziko zvyšuje a to je ľudský faktor. Práve preto sa snažíme venovať veľký priestor osвете v rámci našich Dní bezpečnosti na cestách. Najviac ma teší, že na úsekoch rýchlostnej cesty, ktoré prevádzkujeme, neprišlo doteraz ani k jednej smrteľnej nehode.

Úsek R1 PR1BINA spĺňa prísnejšie nároky než bežná rýchlostná cesta. Kvalitou sa skôr približuje nárokom, aké sa kladú pri výstavbe diaľnice. Ovplyvňovali ste ho už vo fáze projektovania?

V pôvodnom projekte sa napríklad nepočítalo s bezpečnostnými odstavnými ostrovčekmi. Tie sme pridali my sami na vlastné náklady. Bez ostrovčekov by totiž nebolo možné zabezpečiť takú úroveň bezpečnosti nielen pre vodičov, ale ani pre našich pracovníkov počas prevádzky a údržby.

Je výhodnejšie, ak do procesu prípravy PPP projektu vstupuje koncesionár už vo fáze projektovania?

Áno. Čím skôr je koncesionár zvolený a čím skôr do procesu vstúpi, tým efektívnejšie vie ovplyvniť projektovú dokumentáciu, podieľať sa na celkovom nasmerovaní projektu a pomôcť ušetriť náklady. Pri takýchto PPP projektoch by štát mal zainteresovať koncesionára, dať mu voľné ruky, aby mu mohol pomôcť nájsť čo najefektívnejšie riešenie za čo najvýhodnejšiu cenu.

Myslíte si, že by sa Slovensko malo uberať cestou verejno-súkromného partnerstva aj v budúcnosti? Budete sa uchádzať o budovanie ďalších úsekov?

Nie som jediný, kto o tom môže rozhodnúť. Ale za seba môžem povedať, že to považujem za správnu cestu. Pravdaže, Slovensko môže diaľnice budovať aj pomocou európskych fondov. No PPP je vhodný nástroj na budovanie úsekov, kde to nie je možné, prípadne aj iného typu infraštruktúry.

Napríklad?

Budovanie nemocníc, cestných sietí nižších tried vo veľkých mestách, kultúrnej a športovej infraštruktúry, letísk. Ale aj energetická infraštruktúra či systavy verejného osvetlenia. V zahraničí, napríklad vo Francúzsku či Veľkej Británii, je to bežne využívaný nástroj. Je to zaujímavý spôsob, akým môžu mestá alebo štát mať pod kontrolou svoje výdavky na infraštruktúru v určitom čase, ktorý je fixný. A tak na tridsať rokov dopredu vedia, koľko ich to bude stáť. Je však dôležité dobre poznať svoje potreby a vopred zadať svoje kritériá. „Je úžasné sledovať progres, ktorý Slovensko urobilo za krátky čas od svojho vzniku.“
Generálny riaditeľ Granvia Eric Genetre.

