



SLOVENSKÝ INŠTITÚT MEDZINÁRODNÝCH ŠTÚDIÍ
vydáva

MEDZINÁRODNÉ OTÁZKY

REVUE PRE MEDZINÁRODNÚ POLITIKU, PRÁVO, HOSPODÁRSTVO A KULTÚRU

Zodpovedný a výkonný redaktor

TATIANA LAUKOVÁ

Adresa redakcie

SLOVENSKÝ INŠTITÚT MEDZINÁRODNÝCH ŠTÚDIÍ
(REDAKCIA MEDZINÁRODNÉ OTÁZKY)
DROTÁRSKA CESTA 46
833 17 BRATISLAVA

RNDr. JÁN BUČEK

Články a diskusné príspevky vyjadrujú osobné názory autorov

MEDZINÁRODNÉ OTÁZKY

REVUE PRE MEDZINÁRODNÚ POLITIKU, PRÁVO, HOSPODÁRSTVO A KULTÚRU

ROČNÍK III

2

1994

OBSAH

- ÚVAHY, ŠTÚDIE, ROZPRÁVY
- 3 **František Hudec, Pavol Lukáč**
Nemecko a Stredná Európa: staré dilemy a nové perspektívy
- 19 **Ján Bunčák**
Národný záujem Slovenska
- 24 **Ivo Samson**
Cesta k Európskej únii
- 33 **Ivan Pop, Volodymyr Halas**
Stanú sa Zakarpatci štátnym národom?
- 43 **Ján Buček**
Dopravná infraštruktúra a problémy využitia geopolitickej polohy Slovenskej republiky
- 55 **Miroslav Musil, Juraj Králik**
Štefan Osuský: slávny neznámy
- DOKUMENTY, PRAMENE
- 63 **Štefan Osuský**
"Řízená demokracie" při práci
- RECENZIE, SPRÁVY
- 93 **Zita Mušutová**
Informačné zdroje pre oblasť medzinárodných vzťahov a zahraničnej politiky
- 103 **Pavol Petruf**
Vaisse, M.: Les relations internationales depuis 1945
Grant, N.: Illustrated History of 20th Century Conflict
- 111 **Zuzana Poláčková**
Fukuyama, F.: "The End of History and the Last Men"
- 115 **Ivo Samson**
Seminár Security in Europe (Praha 8. — 10. 3. 1994)
Konferencia „Vývojové trendy v bezpečnostnej orientácii stredoeurópskych a východoeurópskych krajín" (Bratislava, 18. — 19. 2. 1994)
- 122 SUMMARY IN ENGLISH

Po tretie — v dôsledku tohto dôjde k zmene dnešnej konjunkturalistickej, otrávenej, deštruktívnej a seba samej nedôverujúcej garnitúre. Musí nastúpiť nová politická a intelektuálna elita, ktorá bude skutočne brániť najvyššie záujmy svojho národa i svojej krajiny.

Po štvrté — národ Zakarpatska sa zbaví komplexu, ktorý získal počas svojej tisícročnej histórie, prejaví svoju vôľu i múdrosť, čo umožní jeho nový tvorivý rozlet.

Po piate — mladý ukrajinský štát sa nieleže nebude zdráhať poskytnúť Zakarpatcom právo na samosprávu, ale naopak, v ústave zakotví sebaurčovací právo. V tom prípade nájde v Zakarpatcoch nielen verných služobníkov, ktorí rešpektujú zákon, ale aj schopnú a produktívnu celoštátnu silu pripravenú pracovať pre spokojnosť celej mnohonárodnostnej Ukrajiny.

Poznámky:

1. Stotožňujeme sa so zakarpatskými vedcami, archeológmi S. I. Peňakom a P. S. Peňakom, ktorí preskúmali a zdôvodnili príslušnosť a spoločný historický osud obyvateľstva Zakarpatska s juhoslovanským obyvateľstvom vo zväzkoch týchto štátov.
2. Súhlasne s utradatým dobovým latinským zdrojom - „terra in daqines”.
3. Pojem „národ Zakarpatska” sa tu používa na vyjadrenie špecifického regionálne-sociálneho spoločenstva, v podobnom zmysle ako „ľud Zakarpatska”, v žiadnom prípade autori nemajú na mysli etnicky vybranený „zakarpatský národ” ako povedzme „ukrajinský národ”, „nemecký národ” a pod. (poznámka - red.)
4. Viedajší oficiálny názov Zakarpatska.
5. Podrobnejšie o týchto zmluvách pozri publikácie prof. M. M. Boldyžara, ktoré sú dokumentačne bohato podložené.
6. OUN - Organizácia ukrajinských nacionalistov, založená J. Konovalcom začiatkom roku 1929 na kongrese vo Viedni. Pozostávala predovšetkým z emigrantov Západoukrajinskej národnej republiky po jej zániku a príslušníkov jej ozbrojených zložiek (tzv. Sič), ktoré rozpustila poľská vláda po obsadení územia (poznámka - red.).
7. 78% obyvateľstva oblasti sa v uvedenom miestnom referende spojenom s voľbami prvého prezidenta Ukrajiny vyjadrilo pozitívne v tejto otázke (poznámka - red.).

Ján Buček*

Dopravná infraštruktúra a problém využitia geopolitickej polohy Slovenskej republiky

1. Úvod

Z najrôznejších kruhov zaznievajú názory o výhodnej geografickej polohe Slovenskej republiky. Opierajú sa o polohu v strede Európy, prechodnej zóne medzi Západnou Európou a SNŠ, medzi Baltským morom a Balkánom. Ústia do rôznych predstáv „mostu” a zdôrazňovania možných prínosov z tranzitnej dopravy pre SR. Slovensko však nie je vo svojej prechodnej polohe samotné a ani nie je na danú úlohu najlepšie pripravené. Podobné možnosti skúmajú všetky susedné štáty, zohľadňujúc svoje národné záujmy a možnosti medzinárodnej spolupráce v danom priestore a druhoch dopravy.

Moderné geopolitické myslenie už neuvažuje len v statických — polohových dimenziách, ale berie do úvahy dynamizujúce faktory, najmä ekonomické, technologické, environmentálne a dopravno-komunikačné. Štáty sú geopoliticky významné i potenciálom pre dopravnú infraštruktúru a jeho využitím. Tento potenciál nie je daný len geografickou blízkosťou (vzdialenosťou), alebo bariérovými efektami prírodných podmienok, ale najmä obsahom priestoru, daným ďalšími charakteristikami (napr. vyspelosťou regiónov). Dopravná infraštruktúra je preto veľmi významným prvkom využitia polohy a postavenia štátu. Jej zlepšovanie je súčasťou úsilia štátov znásobovať výhodnosť svojej polohy, ako jed-

* Ján Buček; RNDr., Prírodovedecká fakulta UK, Bratislava

ného z cieľov ich politiky. Geopolitika v tomto prípade zvyrazňuje svoju štátocentrickú podobu a prepojenie na národné záujmy¹. Geopolitické prístupy tu získavajú svoju praktickú, aplikovanú podobu.

Súčasný reálny stav dopravnej infraštruktúry je vážnym limitom využitia prirodzeného polohového potenciálu SR. Pritiahnutie významných tranzitných línii na Slovensko posilní pozíciu jej ekonomiky a celkovú geopolitickú významnosť. Komunikačné línie, uzly a zariadenia, na ktorých závisí transfer tovarov, energií a informácií budú hrať dôležitú úlohu v budúcich geopolitických úvahách. Infraštruktúrne dobudovanie SR nemá len aspekty využitia tranzitu, ale je predovšetkým zhodnotením nášho priestoru a v ňom pôsobiacich subjektov, najmä vzhľadom k dostupnosti a proximite voči ostatným teritóriám a trhom. Pozornosť venujem hlavne predpokladom cestnej a železničnej dopravy.

2. Základné geopolitické súvislosti využitia polohového potenciálu SR pre rozvoj dopravnej infraštruktúry

Dopravná infraštruktúra Slovenskej republiky v stredoeurópskom priestore musí vychádzať z niekoľkých predpokladov:

— nutnosť zladenia vonkajších a vnútorných geopolitických a geoeconomických záujmov v oblasti infraštruktúry. Pozornosť sa musí sústrediť na:

- a/ rozvinutie prepojenosti s okolitými štátmi,
 - b/ vytvorenie vhodných podmienok tranzitu cez územie SR,
 - c/ posilnenie súdržnosti štátu a vzájomné priblíženie regiónov (najmä zaostávajúcich) rozvinutou infraštruktúrou.
- potreba lepšieho napojenia rozhodujúceho rozvojového potenciálu štátu na geoeconomické jadro územia Európy²,
- potreba aktívnej reakcie na rozpad bipolárnej organizácie sveta, perspektívny rast tokov v smere východ — západ a s tým spojené zabezpečenie konkurencieschopnosti našich komunikačných línii v tomto smere,
- nutnosť reakcie na rozdelenie ČSFR. Vznik samostatného Slovenska posilňuje potrebu zvýšenia exportnej výkonnosti a obchodnej výmeny vôbec. Celková priepustnosť a kvalita komunikačných línii musí byť preto perspektívne niekoľkonásobne vyššia,
- nutnosť odstránenia jednostranných závislostí podmienených existujúcou infraštruktúrou, obzvlášť v prípade strategických zdrojov a komodít (ropa, zemný plyn, el. energia), predovšetkým napojením sa na existujúce európske siete,
- nutnosť zavedenia SR na medzinárodnej scéne ako veľmi spoľahlivého, dôveryhodného a otvoreného partnera, dávajúceho záruky potenciálnym

investorom a užívateľom, s ohľadom na dlhodobú návratnosť investícií. Snahy využiť prednosti polohy SR úzko súvisia s dobrými vzťahmi s okolitými štátmi, ako i s rozhodujúcimi piliermi medzinárodnej spolupráce v euroázijskom svete. Slovensko musí byť chápané ako pevný článok komunikačných sietí, kde nedôjde k umŕtvneniu vložených investícií, spomaleniu, alebo narušeniu plynulosti tokov,

— cieľom rozvoja infraštruktúry je plnohodnotné začlenenie do systémov európskych komunikačných sietí a zabránenie celkovej periferizácii SR v rámci strednej Európy³. Rozhodujúcimi parametrami sú bezpečnosť, kvalita a rýchlosť.

3. Základy stratégie formovania dopravnej infraštruktúry

Zdôrazňovanie tranzitnej polohy Slovenska a potreby kvalitnej, rýchlej a flexibilnej dopravy, znamená koncentráciu úvah na diaľnice a hlavné tahy železnice, umožňujúce rýchlosti nad 100 km/h a možnosti kombinovanej dopravy. Pozornosť sa preto orientuje na hierarchicky najvyššiu dopravnú infraštruktúru. Napriek mnohým úvahám o nedostatkoch cestnej dopravy (najmä environmentálnych) súčasný vývoj potvrdzuje prvoradú úlohu cestnej dopravy i vo vzťahu k zahraničiu („just in time“ vzťahy, dodávky „od dverí k dverám“). Cestná doprava a telekomunikácie sú najdynamickejšou a najflexibilnejšou časťou infraštruktúry. Výrazne oslobodzujú priestor a aktivizujú konanie v ňom.

Musíme rešpektovať existujúcu dopravnú infraštruktúru Slovenska budovanú najmä v smeroch východ — západ, severozápad — juhovýchod, s nedostatočnými transhraničnými kapacitami. Skutočne rozvinuté siete v určitom území obsahujú prepojenia vo všetkých hlavných smeroch: východ — západ, sever — juh, a diagonálach severozápad — juhovýchod, juhovýchod — severovýchod⁴. Tieto spojenia rešpektujú základnú väzbu na jadrá produkcie, miesta zdrojov surovín, významné trhy spotreby, celkový hospodársky a kultúrny vývoj v európskom priestore. Konkrétne sa jedná o prepojenie hlavných miest a významných metropol susedných štátov. Najvýhodnejšie je viesť tranzitné línie v blízkosti významných koncentrácií výroby a spotreby, hustejšie osídlených oblastí, aby sa využila vyťažiteľnosť celej trasy (kombinácia intenzity miestnych, regionálnych a nadregionálnych prepravných tokov). Závažnou otázkou je schopnosť pripraviť celkovú vybavenosť a trhovu realizovať jednotlivé línie a ich rôzne kategórie (s celkovou koordináciou).

Niektoré regióny Slovenska trpia celkovým zaostávaním blízkyh regiónov susedných štátov (nižšia hustota osídlenia, obmedzené produkčné a službové aktivity, nižšie prepravné toky, zložitejšie fyzicko-geografické podmien-

ky), čo znižuje možnú efektivitu komunikačných líní najvyšších hierarchií. Ich hlavnou komunikačnou orientáciou, okrem tranzitu, zostáva časové priblíženie k ostatným častiam SR a Európy vôbec.

4. Konkrétne možnosti SR v oblasti dopravnej infraštruktúry

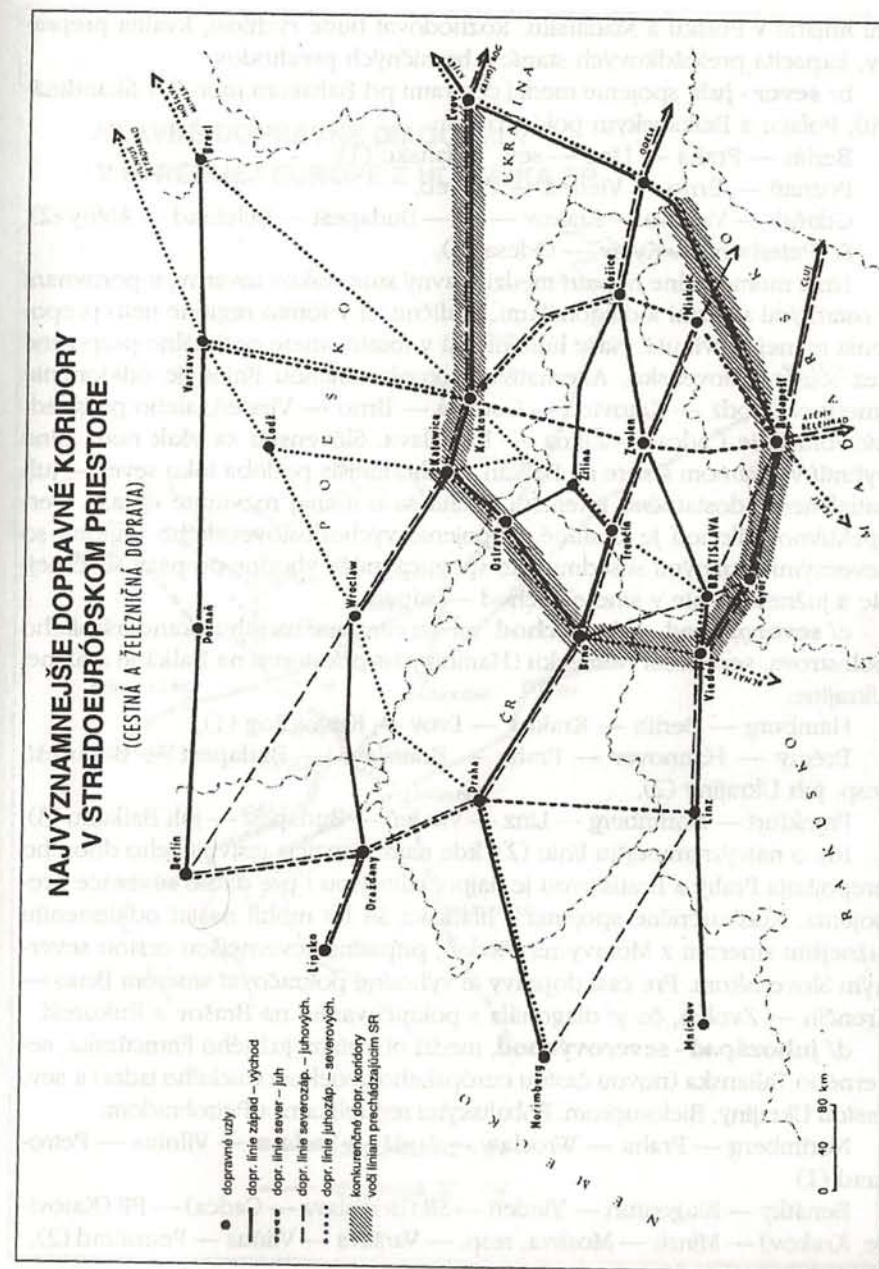
Slovensko musí nájsť čo najlepšie pozície pre realizovanie krokov v rámci konkurenčno-kooperatívnej politiky štátov v oblasti infraštruktúry. Prezentujem konceptuálny model hlavných koridorov dopravnej siete „4x3“ v strednej Európe — 2 smery, 2 diagonály a 3 hlavné línie, z ktorých stredná (označovaná ako 2) prechádza SR (schematicky znázornené na priložených mapách) a ďalšie dve susedné môžu byť chápané ako potenciálne konkurenčné. Táto konceptualizácia sa týka hlavne tranzitnej dopravy, využívajúcej vhodné kombinácie smerov a diagonál. Základné smery a diagonály dopravy prechádzajúce SR sú:

Západ — Východ: Brno (Ostrava) — Žilina — Košice — Ukrajina,
Sever — Juh: Krakov — Zvolen — Budapešť,
Severozápad — Juhovýchod: Praha — Bratislava — Budapešť, (čiastočne Krakov — Košice — Užhorod),
Juhozápad — Severovýchod: Viedeň — Bratislava — Čadca — PR.
Rozhodujúce línie v stredoeurópskom priestore z hľadiska SR v hlavných smeroch a diagonálach sú:

a/ **západ - východ**, vzťah tradičného jadra Európy s významnými centrami východnej Európy v Petrohrade, Moskve, Kyjeve, na južnej Ukrajine a Kryme (a ich predĺžení):

Berlín — Poznaň — Varšava — Brest (1),
Dražďany — Wrocław — Krakov — Lvov,
Norimberg — Praha — Ostrava — Krakov (resp. Žilina — Košice) až Lvov — Kyjev (2),
Mníchov — Viedeň — Budapešť — južná Ukrajina (3).

Najvýznamnejšia zostáva línia Praha — Žilina — Košice až Ukrajina, s výrazným konkurenčným aspektom odklonenia časti dopravy na Poľsko v smere od sev. Moravy. Konkurencieschopnosť našich Z—V líní komplikuje neexistencia významnejšieho priameho prechodu Karpatského oblúku na Ukrajine (prepojenie je priťahované na severnejší Lvov) smerom na juh Ukrajiny a Krym. Železničná línia Bratislava — Zvolen — Košice by mohla ťažiť z najpriamejšieho spojenia na Ukrajinu pre rozsiahle oblasti okolo línie Mníchov — Viedeň, s konkurenčným smerom Viedeň — Budapešť — Ukrajina. V smere západ — východ je výrazná konkurencia s otvorenými priestormi a priamy-



mi líniami v Poľsku a Maďarsku. Rozhodovať bude rýchlosť, kvalita prepravy, kapacita prekládkových staníc a hraničných prechodov.

b/ **sever - juh**, spojenie medzi centrami pri Baltskom mori (i v Škandinávii), Poľsku a Balkánskym polostrovom:

Berlín — Praha — Linz — sev. Taliansko (1),
Poznaň — Brno — Viedeň — Zagreb,
Gdaňsk — Varšava — Krakov — SR — Budapešť — Belehrad — Atény (2),
St. Peterburg — Kyjev — Odesa (3),

Línia momentálne nepatrí medzi hlavný smer tokov tovarov, v porovnaní s ostatnými smermi a diagonálami, tradične sú v tomto regióne tieto prepojenia menej rozvinuté. Naše línie nie sú v tomto smere optimálne prepojené cez stredné Slovensko. Alternatívnou konkurenčnou líniou je odklonenie smeru cez Lodž — Katowice — Ostrava — Brno — Viedeň, alebo prostredníctvom línie Čadca — Žilina — Bratislava. Slovensku sa však nedá plne vyhnúť v priamom smere na Balkán. Východnejšia podoba toku sever — juh zatiaľ nemá dostatočnú intenzitu, jedná sa o menej rozvinuté oblasti. Perspektívnou úlohou je kvalitné prepojenie východoslovenského regiónu so severnými a južnými susedmi, táto spojnice môže vhodne prepájať severnejšie a južnejšie línie v smere východ — západ.

c/ **severozápad - juhovýchod**, medzi centrami na juhu Škandinávského polostrova, severnom Nemecku (Hamburg) a priestormi na Balkáne a južnej Ukrajine:

Hamburg — Berlín — Krakov — Lvov — Krivoj Rog (1),
Brémy — Hannover — Praha — Bratislava — Budapešť — Bukurešť, resp. juh Ukrajiny (2),
Frankfurt — Norimberg — Linz — Viedeň — Budapešť — juh Balkánu (3),

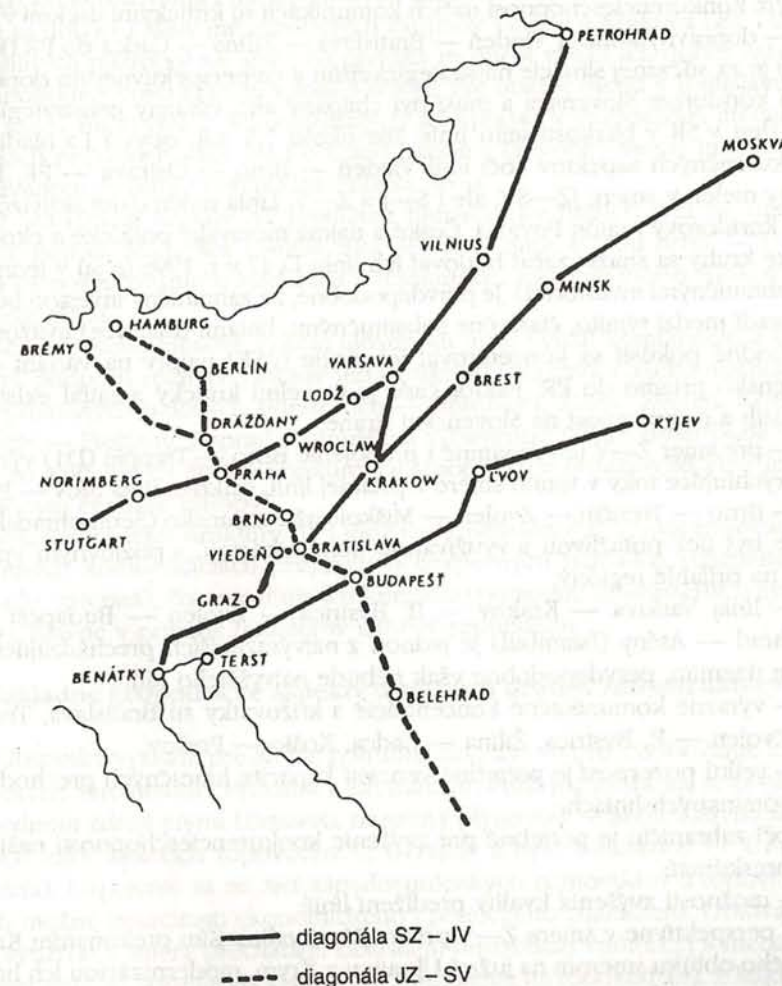
Ide o najvýznamnejšiu líniu (2), kde najmä pozícia jestvujúceho dobrého prepojenia Prahy s Bratislavou je najpríťažlivejšou i pre ďalšie súvisiace prepojenia. Konkurenčné spojenia z hľadiska SR by mohli nastať odklonením južnejším smerom z Moravy na Viedeň, prípadne severnejšou cestou severným Slovenskom. Pre časť dopravy je výhodné pokračovať smerom Brno — Trenčín — Zvolen, čo je diagonála s pokračovaním na Brašov a Bukurešť.

d/ **juhozápad - severovýchod**, medzi oblasťami južného Francúzska, severného Talianska (novou časťou európskeho geoeconomického jadra) a sev. časťou Ukrajiny, Bieloruskom, Pobaltskými republikami a Petrohradom:

Norimberg — Praha — Wroclaw — Lodž — Varšava — Vilnius — Petrohrad (1)

Benátky — Klagenfurt — Viedeň — SR (Bratislava — Čadca) — PR (Katovice, Krakov) — Minsk — Moskva, resp. — Varšava — Vilnius — Petrohrad (2),

HLAVNÉ DOPRAVNÉ DIAGONÁLY V STREDNEJ EURÓPE Z HĽADISKA SR



Terst — Budapešť — Kyjev (3),

Slovensko môže realizovať pomerne rozsiahle efekty, ak urýchlene dokončí kritické prepojenia na Viedeň a líniu k hranici SR — PR. Slovensko sa napojí na smer do Kyjeva na Zakarpatskej Ukrajine ako hierarchicky významnejší smer. Konkurenčná línia Viedeň — Brno — Ostrava — Katovice zatiaľ nie je v ČR dostatočne vybudovaná.

Pre konkurencieschopnosť našich komunikácií sú kritickými úsekmi v SR: — dopravný koridor Viedeň — Bratislava — Žilina — Čadca do PR (Krakov) je za súčasnej situácie najstrategickejším a najperspektívnejším dopravným koridorom Slovenska a musí byť chápaný ako výrazný geostrategický cieľ (len v SR v blízkosti tejto línie žije okolo 1,5 mil. obyv.) i z hľadiska konkurenčných aspektov voči línii Viedeň — Brno — Ostrava — PR. Plní úlohy nielen v smere JZ—SV, ale i S—J a Z—V. Línia môže ďalej aktivizovať celý koridorový región Považia. České a najmä moravské politické a ekonomické kruhy sa snažia začať budovať ich líniu D 47 v r. 1996 (a sú v jednaní so zahraničnými investormi). Je pravdepodobné, že zahraničný investori budú o poradí medzi týmito, čiastočne substitučnými, líniami (diaľnice) uvažovať. Je vhodné pokúsiť sa koncentrovať ich úsilie (i SR) najprv na variant cez Slovensko priamo do PR. Faktor času je tu veľmi kritický a zatiaľ existuje predstih a pripravenosť na Slovenskej strane,

— pre smer Z—V je významné i prepojenie Brno — Trenčín (D1) výrazne urýchlujúce toky v tomto smere v priamej línii, celkovo línia SRN — Praha — Brno — Trenčín — Zvolen — Miškolc až Rumunsko (Sedmohradsko) môže byť tiež príťažlivou a využívanou komunikáciou, s pozitívnym vplyvom na prilahlé regióny,

— línia Varšava — Krakov — B. Bystrica — Zvolen — Budapešť — Belehrad — Atény (Istanbul) je jednou z najvýraznejších prechádzajúcich našim územím, pravdepodobne však nebude najvyššieho rádu,

— výrazné komunikačné koncentrácie a križovatky sú Bratislava, Trenčín, Zvolen — B. Bystrica, Žilina — Čadca, Košice — Prešov,

— veľkú pozornosť je potrebné venovať kapacite hraničných prechodov na spomínaných líniiach.

Voči zahraničiu je potrebné pre zvýšenie konkurencieschopnosti našich línii preskúmať:

— možnosti zvýšenia kvality predĺžení línii:

a/ perspektívne v smere Z—V priamejším kvalitnejším prekonaním Karpatského oblúku smerom na južnú Ukrajinu a Krym, modernizáciou ich hraničných prechodov, účinnejšiu koordináciu zámerov na Ukrajine s ich úradmi,

b/ pokračovanie diagonály v priamom smere medzi mestami: sev. Taliansko (Florenca, Bologna) — Viedeň — Bratislava — Žilina — Čadca — Krakov — Brest — Minsk — Moskva, resp. Varšava — Vilnius — St. Petersburg. Diagonála by sa mohla stať predmetom aktivity Slovenska voči dotknutým štátom a ich regiónom, ktoré môže výhodne prepojiť, s možnosťou ich zainteresovania i na slovenských úsekoch (napr. Talianska). Rozhodnutie sa dotýka i sféry metropolitných záujmov Viedne a Krakova (ale i ďalších silných metropol na línii), čo ponúka možnosť využiť ich dobré vzťahy na mnohoúrovňovú aktivitu v tomto smere. Pre obidve mestá a Bratislavu je toto šanca na zvýšenie konkurenčných schopností v európskom meradle. V oboch prípadoch však ide i o komunikácie v čiastočne menej intenzívne využívanom priestore (východné Poľsko, SNŠ),

c/ aktivizácia krokov na predĺžení hierarchicky nižších línii na území Česka, Poľska, Maďarska a Rumunska. Jedná sa napr. o líniu Brno — Trenčín a jej pokračovanie v Maďarsku a Rumunsku, spojenie medzi Krakovom a Budapešťou.

Celkový komunikačný systém Slovenska musí využiť kombináciu a vzájomnú podporu rôznych druhov infraštruktúry (dopravy i telekomunikácií) vo významných uzlových priestoroch — Bratislava, Žilina, Zvolen, Košice, Trenčín — Piešťany, Poprad. Komplexná vybavenosť týchto jadier bude jednou zo základných črt ich konkurencieschopnosti a príťažlivosti voči iným urbánnym centráм Európy⁵.

Vyjasnenie tejto štruktúry dá i možnosť optimalizovať a koncentrovať na kvalitných komunikáciách prepravu nebezpečných nákladov (chemikálie, odpady, zvieratá), čo umožňuje ich kontrolu (pomocou informačných systémov), hlavne v prípade transferov naprieč republikou.

5. Základné geopolitické aspekty ostatných druhov infraštruktúry

Obrovský význam pre SR má potrubná doprava — pre zásobovanie energetickými surovinami i výnosmi z ich tranzitu. Príliš jednostranná je závislosť na jednom zdroji plynu (Bratstvo, tranzitný plynovod — SNŠ), i závislosť na dvoch zákl. smeroch ropovodov (z Ukrajiny a býv. Juhoslávie — Družba a Adria). Napojenie sa na sieť západoeurópskych plynovodov a ropovodov zníži možné neurčitosti ekonomického i politického charakteru. Obidva zatiaľ využívané smery prechádzajú oblasťami nestabilnej vnútornej a medzinárodnej situácie. Významná je možnosť prepojenia na ropovod TAL z Rakúska (Schwechat). Diverzifikáciou zdrojov prebiehajú takmer všetky krajiny Európy. V hlavných energetických surovinách sa takmer všetky západoeurópske

štáty spoliehajú na 3—4 zdroje, čo im umožňuje lepšie reagovať na politické a ekonomické (cenové) pohyby. Hlavné zdroje sú sev. Afrika, Sev. more, Blízky a Str. východ a SNŠ. Z hľadiska SR je potrebné získať možnosť profitovať z ďalších línii plynovodu a ropovodu, kým sa úsilie neskoncentruje len na severnejšie línie cez Bielorusko, PR do Nemecka, i v snahe vyhnúť sa politicky neistej Ukrajine (a jej komplikovaným vzťahom s Ruskom).

SR nie je sebestačná v spotrebe elektrickej energie, ročne dováža vyše 20 % spotreby prevažne z ČR. Slovensko nemá zatiaľ vysokonapäťové prepojenia (400 a 220 kV) s PR a Rakúskom, ktoré sú teraz na území ČR (južnej a sev. Morave) a musia sa vybudovať.

Významné je zaostávanie telekomunikačnej siete, čo je jedna z hlavných bariér napredovania celej ekonomiky SR. Situáciu komplikuje potreba digitalizácie, prechodu na optické káble, družicový prenos a spojenie, celková dimenzia potreby pre byty i podnikateľskú sféru, jej obrovské finančné nároky, nutné organizačné zmeny v tejto oblasti. Významnou úlohou je najmä kvalitné spojenie do zahraničia z nášho územia. Výhodou tohto sektoru je kratšia návratnosť investícií a z toho vyplývajúci záujem investorov. Prenos informácií a ich dostupnosť prostredníctvom sietí rôzneho druhu bude zanedlho rozhodujúcim prvkom dynamizácie rozvoja. Napojenie hlavne na západné informačné systémy, možnosť využívania ich zdrojov a interaktívna komunikácia je principiálnou strategickou otázkou budúcnosti.

SR musí vyriešiť svoje prepojenie so svetom leteckou dopravou. Trpí významným tieňom letiska vo Viedni. Letisko v Bratislave sa nevyhne jednaniu a dohode o spolupráci s viedenským medzinárodným letiskom. Košické letisko má šancu pôsobiť ako silné zberné regionálne letisko pre rozsiahlu oblasť východného Slovenska (ale perspektívne napr. i pre formovaný euro-región Karpaty). Zostáva otvorená možnosť formovať ďalšie letiská v SR so špecializáciou na charter lety a cargo služby (napr. Sliač), vzhľadom na trhy v SR i celej strednej Európe. Úvahy o silnej vnútroštátnej leteckej preprave budú konfrontované rozvojom cestnej a železničnej dopravy. Za súčasných tvrdých podmienok na trhu leteckej dopravy je možné uvažovať nanajvýš so spojením vybraných centier SR s hlavným mestom, napojením SR na hlavné mestá a významné centrá susedných štátov a významné prestupné letiská v Európe umožňujúce prestup na linky v rámci Európy a transkontinentálne lety (Zürich, Frankfurt, Mníchov).

Slovensko je dunajský štát a vodná doprava je výrazným prvkom našej geopolitickej polohy. I tu vládne konkurenčný tlak lacných prepravcov (Ukrajina, Rumunsko). Napriek všetkým ťažkostiam je potrebné pokračovať v zlepšovaní plavebných podmienok a využití environmentálne výhodnejšej do-

pravy vo veľmi významnej prepravnej línii (Rýn — Mohan — Dunaj). Hlavné prístavy Bratislava a Komárno sa môžu stať významnými prepravnými uzlami európskeho významu.

6. Záver

Slovenská republika je nútená uvažovať nad rozvojom svojej dopravnej infraštruktúry v celoeurópskych dimenziách. Nemožnosť dostatočne rýchlo postupovať vo výstavbe a modernizácii z vlastných zdrojov vyvoláva potrebu formulovať prístuplivú a racionálnu štruktúru prepravných línii zaujímavých pre okolité štáty a potenciálnych investorov. Okrem špecializovaných európskych inštitúcií musia byť na tento účel využívané i štruktúry Stredo-európskej iniciatívy a V4. Vzájomná výhodnosť spolupráce musí byť dosiahnutá i v tejto oblasti. Znamená to akceptovanie začlenenia našich hlavných línii (smery i diagonály) do európskych sietí.

Slovensko potrebuje citlivo sledovať zámery susedných štátov a reagovať vlastnými aktivitami. Výrazné programy investícií v Českej republike (Morava), Maďarsku (napr. v súvislosti s Expo 96), Poľsku, môžu postupne odkloniť najvýznamnejšie dopravné línie európskeho významu a zhoršiť časovú dostupnosť a atraktivitu slovenského priestoru. Vychádzajúc napr. z predstavy regionálneho štátu⁶, značná časť výnosných služieb a aktivít slúži pre veľké regióny s 5 — 20 mil. obyvateľov. Mnohé z nich by mohli byť lokalizované mimo území SR.

Slovensko musí realizovať náročnú medzinárodnú aktivitu v tejto oblasti i v súvislosti s environmentálnymi aspektami. Znamená to vypracovať stratégiu preferencií jednotlivých druhov dopravy podľa vplyvov na životné prostredie a výhodnosti pre Slovensko. Týka sa to najmä obmedzenia niektorých prepráv, koncentráciu niektorých prepráv do vyčlenených línii (nebezpečné náklady), kde kvalita infraštruktúry vážne znižuje ich rizikovosť.

SR musí zvládnuť technologické súvislosti rozvoja infraštruktúry. Týka sa to hlavne výberu preferencií rozvoja medzi druhmi dopravy, ich rozmiestnením, stupňom vyspelosti (z hľadiska dlhodobej efektivity využitia a celkovej návratnosti) a vzájomnej podpory. Je potrebné dôkladne zvažovať i otázky efektívnosti využitia súbežných línii.

Potrebné je dosiahnuť synergické efekty dopravných a ostatných sieťových línii (telekomunikácie a ostatné informačné siete) a ich vzájomných kombinácií. Cieľom dopravnej politiky SR je nielen stať sa tranzitným, ale i uzlovým komunikačným priestorom, a tak posilniť pozíciu SR v rámci geopolitických úvah, ako pevnej a rovnocennej súčasti európskeho priestoru.

Výhodné podmienky na prenos tovarov a informácií značne demokratizujú priestor, zvyšujú jeho šance na dynamizáciu, otvárajú šance na slobodnejší prístup k veľkej variabilite tovarov, služieb a informácií, zvyšujú pravdepodobnosť podnikateľského úspechu a musia byť integrálnou súčasťou slovenskej rozvojovej geostratégie — strategických zámerov vyplývajúcich z jeho polohy a celkovej komplexnej charakteristiky územia štátu.

Poznámky:

1. V našom prípade sa myslia záujmy Slovenskej republiky.
2. Jedná sa hlavne o územia západnej Európy - Nemecko, sev. Taliansko, Rakúsko, ČR, atď.
3. Európske územie, i v rámci EÚ, sa dá členiť na jadrové a periférne regióny, najmä s ohľadom na mieru ekonomického rozvoja.
4. Všetky možné orientácie dopravy zvažovali napr. Řehák S., Boursier-Mougenot I., (1993): Úvaha o reorganizácii dopravných sítí v centru Evropy, Geografické rozhledy, 1, pp. 8-9.
5. Medzi mestskými regiónmi Európy vládne zdravá súťaživosť napr. Lever, W. F. (1993): Competition within the European Urban System, Urban Studies, 30, 6, pp. 935-948.
6. Podla Obmae K. (1993): The Rise of the Region State, Foreign Affairs, 72, 2, pp. 78-87.

Miroslav Musil*

Juraj Králik**

Štefan Osuský: slávny neznámy

motto:

Po celý svoj život dokázal Beneš zamedzovať, aby v oblasti zahraničnej politiky popri ňom vyrástol a mohol sa rozvinúť čo i len jediný ďalší talent. Neželal si možných konkurentov, v tejto funkcii sa považoval za nenahraditeľného, jediného povolaného... A tiež si sám žiadneho nevychoval, nechcel. Vypestoval si rad diplomatov schopných, totiž schopných poslúchať... S jediným svojim skutočne zdatným diplomatom, ktorý mal pritom zahraničné koncepcie citelne rozdielne od jeho vlastných, a ktorého pritom odstrániť nemohol, so Štefanom Osuským, bol celý život v stave studenej vojny.

Václav Černý, Paměti 1945-1972

V Múzeu Paláca národov v Ženeve figurujú viaceré portréty významných osobností, ktoré niečo znamenali v dejinách Spoločnosti národov. Spolu na jednom mieste sa nachádzajú „duchovný krstný otec“ Spoločnosti národov prezident Woodrow Wilson, „otec zjednotenej Európy“ Aristide Briand a ešte jeden muž, ktorého meno veľa nehovorí dokonca ani jeho vlastným rodákom: Dr. Štefan Osuský, prezident Finančnej a kontrolnej komisie Spoločnosti národov v rokoch 1923-1937.

Kto vlastne bol tento slávny neznámy? Dr. Štefan Osuský pochádzal z Brezovej pod Bradlom, zo slovenských evanjelických a intelektuálnych kruhov. Z Brezovej pochádzali aj ďalší muži, ktorí sa dodnes tešia dobrej medzinárodnej povesti: astronóm, diplomat a generál francúzskej armády Milan Rastislav Štefánik, ako aj osobný tajomník generálneho sekretára Spoločnosti národov Daga Hamarskjolda, Dr. Vladimír Fábry. Osud, či skôr šikanovanie

* Miroslav Musil; PhDr., CSc., Ministerstvo zahraničných vecí Slovenskej republiky

** Juraj Králik; JUDr., Ing., bývalý veľvyslanec — stály predstaviteľ pri OSN v Ženeve