

# HN **Poľsko 2024**



**Aký má potenciál  
cestovný ruch v rámci  
spolupráce medzi  
Poľskom a Slovenskom**

**Výhodná geografická  
poloha predurčuje  
obe krajiny  
k vzájomnosti**

**Naša spolupráca dokáže  
príkladne riešiť  
aj potreby  
európskej obrany**



# POČÚVAJTE PODCASTY HOSPODÁRSKÝCH NOVÍN



DOSLOVA S GOGOVOU



SPOTIFY



HN PODCAST



SPOTIFY

NÁJDETE NÁS NA



Apple Podcasts

Google Podcasts



Podmaz



# Partneri na ceste demokracie a prosperity

Jedna expertíza hovorí, že Slovensko sa stáva čoraz silnejším partnerom Poľska. Geografická blízkosť a susedstvo nám umožnili zintenzívniť kontakty medzi oboma národmi na rôznych úrovniach. Spoločne sme sa vymanili spod komunizmu a spoločne sme pred 20 rokmi vkročili do Európskej únie. Možnosti, ktoré touto revolúciou vznikli, nám otvorili dvere k demokracii, otvoreným hraniciam a otvorenému trhu. Spolupráca v rámci EÚ a NATO posilňuje naše partnerstvo na ceste modernizácie a budovania prosperujúcich ekonomík. Pre poľských podnikateľov je tento rok Slovensko druhý najatraktívnejší trh pre expanziu, vedľa Rumunska. Pre slovenských podnikateľov je Poľsko druhý najvýznamnejší cieľ priamych investícií. Ale ako to v živote chodí, nie vždy je to ľahké a nie vždy sú podmienky dostatočne vhodné. Na zlepšenie infraštruktúry v rámci prechodu zo Slovenska do Poľska si ešte počkáme, čo nám komplikuje aj horské pásmo. Na naše hory sme však odhliadnuc od chýbajúcich diaľnic obe krajiny patrične hrdé, čo potvrdzujú tisícky turistov ročne. Aké sú ďalšie plány v budovaní diaľnic a železníc, aj o tom sa dočítate v tejto prílohe. Dozviete sa aj, aké obchodné transakcie prebiehajú prostredníctvom námornej prepravy, ktorú Poľsko vďaka Baltskému moru umožňuje. Na otázku aké chyby sme spravili už pred začiatkom vojny na Ukrajine, a aké sú ekonomické dosahy, odpovedal veľvyslanec Poľskej republiky na Slovensku Maciej Ruczaj. Slovensko je totiž významným partnerom aj v obrannom priemysle.

V aktuálnych časoch, keď je otázka bezpečnosti jednou z hlavných tém, je aj rozvoj spolupráce v zbrojnom priemysle potrebnou a dôležitou témou. Iba dúfajme, že nič z toho nebude potrebné použiť vo vojne, i keď to bude na úkor investícií. Zaisťovanie bezpečnosti našich národov je momentálne absolútnou prioritou. A to je úplne prirodzené.

**Petronela Lachová**  
Redaktorka  
Hospodárske noviny



# Malý slovenský trh je dostatočne atraktívny aj pre väčších hráčov



ORLEN prevádzkuje už 93 čerpacích staníc a je jednou z najväčších medzinárodných sietí v SR.

Foto: ORLEN

V roku 2023 sa v slovenskom obchodnom registri zapísalo 80 obchodných spoločností, v ktorých bol základný kapitál buď celý z Poľska, alebo aspoň prevažoval. V rokoch 2000 až 2022 ich bolo ročne zhruba sto a v rokoch 2016 až 2019 okolo 150. Vyplýva to z údajov od spoločnosť Crif – Slovak Credit Bureau.

Podľa počtu obyvateľov je Poľsko takmer sedemkrát väčšie ako Slovensko, ktoré však malo oproti Poľsku v roku 2023 vyšší HDP na obyvateľa aj HICP infláciu a vládny dlh, nižší deficit verejných financií, ale aj priemernú nominálnu mzdu. Na Slovensku bola vyššia nezamestnanosť a Poľsku sa viac darí zamestnávať aj ľudí do 25 rokov. Mladí do 30 rokov tam

zostávajú vo väčšej miere a tvoria vyššie percento z populácie ako na Slovensku, ktoré v odmeňovaní podľa pohlavia enormne zaostáva za Poľskom. Vyšší máme aj podiel mladých od 18 do 24 rokov, ktorí ukončujú školskú dochádzku predčasne, a slovenskú populáciu väčšmi ohrozuje sociálne vylúčenie. Prvých žiadostí o azyl malo vlani Slovensko až 20-krát menej než Poľsko.

## Prví sú už vo svete

Dynamika expanzie sa mení v čase, rovnako ako aj zameranie podnikov, ktoré prichádzajú. Jeden z úspešných príbehov sa začal v roku 1990 založením spoločnosti ASSET v Bratislave. Odčlenená softvérová divízia ASSET Soft vytvorila v roku 2004 strategické partnerstvo s poľskou firmou Comp Rzeszów. Spolu položili základy globálnej skupiny Asseco, ktorá pôsobí v 50 krajinách sveta.

CANPACK Slovakia v košickom závode robí kovové uzávery a lakuje plechy. Základy má v TRADE INVEST Košice. Z Poľska je najviac obchodníkov a za ostatné obdobie sú to aj e-shopy, nasledujú služby a výrobné prevádzky. Oblíbená karta Multisport prišla cez Bene-

fit Systems International z Poľska a Starbucks Coffee ako AmRest Coffee SK s poľským kapitálom z Česka.

## Fotovoltika má potenciál

BLUE BOSON predáva fotovoltaické panely aj tepelné čerpadlá. VSS v Košiciach vyrába od roku 2022 sendvičové panely pre priemyselné stavby pod značkou BP2. Skupina montuje kompletný fotovoltaický systém SOLROOF plne integrovaný s oceľovou strešnou krytinou. Rawicom Slovakia je s čistou energiou v Dunajskej Strede, realizuje fotovoltiku pre firmy a fotovoltaické farmy.

Columbus Energy patrí v Poľsku medzi najväčších dodávateľov fotovoltiky. Pre individuálnych

## Vizitka Poľska, Slovenska a EÚ z roku 2023

Ukazovateľ	Merná jednotka	EÚ	Poľsko	Slovensko
Počet obyvateľov	milión osôb k 1. 1.	448,7	36,7	5,4
HDP na obyvateľa	eur	28 940	14 750	16 490
Inflácia HICP	percentuálna zmena Y/Y	6,4	10,9	11
Hrubý dlh vlády	percento z HDP	81,7	49,6	56
Deficit verejných financií	percento z HDP	-3,5	-5,1	-4,9
Minimálna mzda	eur za mesiac	N/A	977,5	750
Nezamestnanosť	percento z aktívnej populácie vo veku 15 – 57 rokov	6,1	2,8	5,8
Nezamestnanosť mladých	vo veku menej ako 25 rokov	14,5	11,4	19,8
Mladí vo veku 15 – 29 rokov	percento z populácie	16,2	15,6	15,5
Rozdiely v odmeňovaní podľa pohlavia	percento z priemernej hodinovej mzdy mužov	12,7	7,8	17,7
Predčasné ukončenie školskej dochádzky	percento z populácie vo veku 18 – 24 rokov	9,5	3,7	6,4
Ľudia v riziku sociálneho vylúčenia	percento z populácie	21,6	15,9	16,5
Žiadatelia o azyl po prvýkrát	absolútny počet	1 049 020	7 720	370

Zdroj: Eurostat

a firemných zákazníkov zabezpečuje okrem fotovoltiky aj tepelné čerpadlá, zásobníky energie a nabíjačky na elektromobily.

Simona Labudová, CEO Columbus Energy CZ+SK konštatuje, že vstup na slovenský trh bol iný než prienik na český trh. „Podmienky boli odlišné najmä pre regulované ceny energií v SR a pomalší rozbeh dotačných programov.“ Pritom dosiahnutie dekarbonizačných cieľov deklarovali všetky krajiny Európskej únie.

### ORLENU pristane červená

ORLEN Unipetrol Slovakia je súčasťou poľskej skupiny ORLEN, najväčšej energetickej spoločnosti v strednej Európe, predstavuje spoločnosť konateľ Marek Gieroń. Momentálne zamestnáva 109 ľudí a na Slovensko vstúpila v roku 2019 otvorením prvej čerpacej stanice v Malackách. V roku 2023 prevzala 38 čerpacích staníc Slovnaft od skupiny MOL na základe projektu fúzie medzi ORLEN a Lotos, ktorú pre veľký rozsah odsúhlasovala Európska komisia a v podmienkach odporúčala zmenu čerpacích staníc na území Poľska, Slovenska a Maďarska.

Aktuálne ORLEN prevádzkuje už 93 čerpacích staníc a je jednou z najväčších medzinárodných sietí v SR. Zákazníci si vyberajú plnohodnotné stanice alebo prichádzajú na jednu z viac ako tridsiatich samoobslužných čerpacích staníc

ORLEN Express. „Našu sieť plánujeme rozširovať a sme otvorení menším či väčším akvizíciám. Spolupracujeme aj formou franšízy. Začali sme s modernizáciou a rekonštrukciou piatich čerpacích staníc v rámci jednotného dizajnu a v pláne máme ešte ďalších 5 takýchto modernizácií,“ priblížil Gieroń.

Celkovo má skupina ORLEN takmer 3 500 prevádzok v Poľsku, Nemecku, Rakúsku, Česku, Maďarsku, Litve a na Slovensku. Viac ako 90 percent pohonných látok na Slovensko dováža z dvoch svojich českých rainérií v Litvínove a v Kralupoch nad Vltavou. K uhlíkovej neutralite ORLEN prispeje projektom inštalácie dobýjajúcich stojanov na čerpacích staniaciach v 6 lokalitách a chce ich až 177 do roku 2030. „V rámci stratégie Hydrogen Eagle plánujeme postaviť na Slovensku vodíkové čerpace stanice a mali by byť v zmysle požiadavky Európskej únie najmä v koridoroch TEN-T,“ spresní Marek Gieroń a spomenie aj partnerstvo s Technickou univerzitou v Košiciach.

### Lídri sa držia

S tržbami za rok 2022 na úrovni trištvrte miliardy eur s prehľadom vedie poľské firmy ORLEN Unipetrol Slovakia. Nasleduje sieť obchodov MERKURY SHOP. Poľskí majitelia z rodiny Papierz začali expanziu pred 20 rokmi netradične, v Prešove. Najprv si upravovali haly, opustené inými obchodníkmi,

## Vzájomné investície v roku 2022

V priamych zahraničných investíciách bolo Slovensko zo 46 európskych štátov v Poľsku až na 21. mieste s celkovým objemom 891 miliónov eur. Až štyrikrát vyšší mala Česká republika na 14. mieste. Holandsko, Nemecko a Luxembursko spolu investovali viac než polovicu z 236 312 miliónov eur, ktoré z Európy do Poľska prišli. Na Slovensko prišlo z Poľska sotva 452 miliónov eur a bolo na 14. mieste z 23 oblastí Európy, ktoré spolu investovali 49 131 miliónov eur. „Poľské investície sú spojené najmä s distribúciou tovarov, ako stavebné materiály, nábytok, poľnohospodárske produkty, textil, obuv, domáce spotrebiče, a s automobilovým priemyslom,“ hovorí Jan Kamolji-Czapiński, ktorý v rokoch 2015 až 2021 pracoval v Poľskej agentúre investícií a obchodu. Riadil aj oddelenie investícií.

neskôr stavali nové predajne. Dnes ich majú 22 a logistické centrum je v poľskom Straszęcine.

V tržbách prekročilo 140 miliónov eur aj PEPCO a predajca textilu LPP. Nad sto miliónov eur sa dostal aj poľský distribútor náhradných dielov a príslušenstva pre automotive Inter Cars Slovenská republika. Podľa čistého zisku výrazne uspela Ariola v Poprade, ktorá prevádzkuje kasína a herne. ORLEN sa radí

k najväčším poľským firmám na Slovensku aj hodnotou majetku.

### Daňové právo je dôležité

„Prvým krokom pri vstupe na zahraničný trh je často nadviazanie spolupráce s obchodnými zástupcami v inej krajine,“ hovorí Paulina Šperková, Partner V4 GROUP. Dodáva, že môžu byť živnostníkmi alebo zamestnaní na základe pracovnej zmluvy v zahraničnej firme. Poľské firmy najčastejšie len predávajú tovar na Slovensko alebo poskytujú cezhraničné služby a podobné je to aj v prípade slovenských firiem v Poľsku.

Základná sadzba dane z príjmu právnických osôb v Poľsku je 19 percent. Znížená na deväť je pre malých podnikateľov, ktorí v zdaňovacom roku nepresiahli príjmy zodpovedajúce ekvivalentu dvoch miliónov eur, a pre subjekty začínajúce s podnikaním. Možný je aj odklad zdanenia zisku právnických osôb až do vyplatenia dividend spoločníkovi ako takzvaná „estonská daň“. Šperková dodáva, že na Slovensku je sadzba dane pre právnické osoby 15 percent do výšky príjmu 60-tisíc eur a 21 percent platia, ak presiahnu túto hranicu.

„Štandardná sadzba DPH v Poľsku je 23 percent a na Slovensku 20 percent, pričom daňových rozdielov je, samozrejme, viac,“ konštatuje zbehlá právnička. Ani jedna z krajín nie je daňovým rajom a každá má zopár zaujímavých riešení daňového práva.

## Najväčšie poľské firmy v SR podľa celkových tržieb

Sektor	Zameranie	Názov subjektu	Tržby spolu (eur)
obchod	palivá	ORLEN Unipetrol Slovakia s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>744 396 765</b>
obchod	stavebné materiály a nábytok	MERKURY SHOP s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>234 207 227</b>
obchod	spotrebný tovar	Pepco Slovakia s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>146 477 333</b>
obchod	textil	LPP Slovakia, s. r. o. (ÚO 02/2023-01/2024)	<b>142 584 973</b>
obchod	automotive	Inter Cars Slovenská republika s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>108 253 134</b>

## Najväčšie poľské firmy v SR podľa celkových aktív

Sektor	Zameranie	Názov subjektu	Aktíva spolu (eur)
služby	IT	Assec International, a.s. (ÚO 01-12/2023)	<b>292 152 942</b>
služby	finančníctvo	BFF Central Europe s.r.o. (ÚO 01-12/2023)	<b>259 085 852</b>
služby	správa budov	MERKURY MARKET SLOVAKIA, s.r.o. (ÚO 01-12/2021, IFRS)	<b>128 791 420</b>
obchod	palivá	ORLEN Unipetrol Slovakia s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>121 086 959</b>
obchod	spotrebný tovar	Pepco Slovakia s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>107 892 216</b>

## Najväčšie poľské firmy v SR podľa čistého zisku

Sektor	Zameranie	Názov subjektu	Čistý zisk (eur)
služby	IT	Assec International, a.s. (ÚO 01-12/2023)	<b>26 663 901</b>
obchod	stavebné materiály a nábytok	MERKURY SHOP s.r.o. (ÚO 01-12/2022)	<b>26 311 978</b>
obchod	spotrebný tovar	Pepco Slovakia s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>16 252 755</b>
obchod	kasína a herne	Ariola s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>7 328 098</b>
obchod	palivá	ORLEN Unipetrol Slovakia s. r. o. (ÚO 01-12/2022)	<b>5 985 025</b>

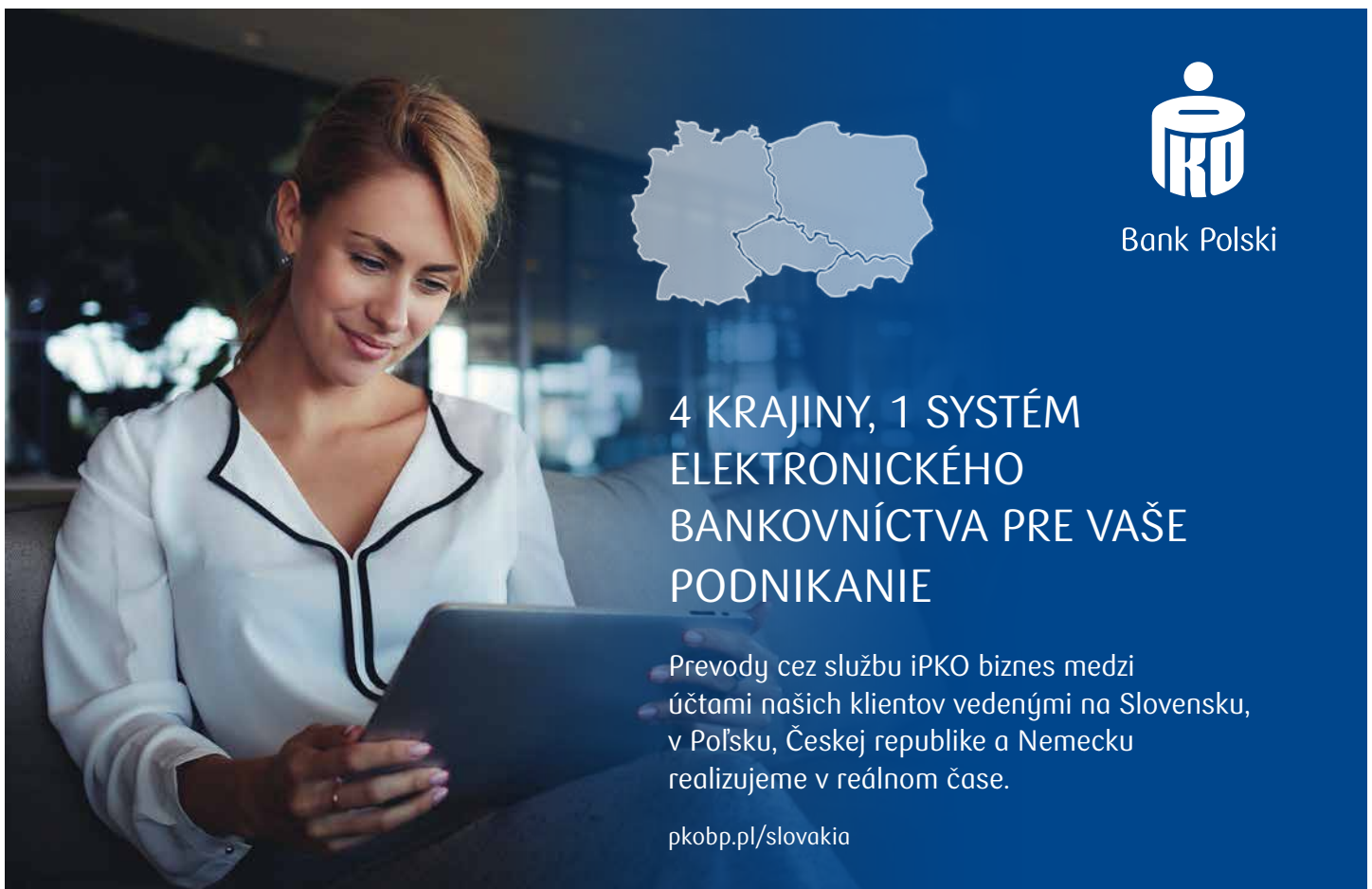
úo – účtovné obdobie


Zdroj: Crif – Slovak Credit Bureau a orsr.sk

## Vybrané poľské podniky na Slovensku

Sektor	Zameranie	PL podiel podľa OR	Názov subjektu	Mesto	Vznik
služby	finančníctvo	100	BFF Central Europe s.r.o.	Bratislava	2008
obchod	potraviny	100	Maspex Slovakia Trade s. r. o.	Bratislava	2009
obchod	elektrotechnika	100	TME Slovakia, s. r. o.	Žilina	2009
obchod	zdravotníctvo	100	SMITH & DUST, s. r. o.	Bratislava	2010
obchod	e-com, digitálne hry	100	GAME PLATFORMA s. r. o.	Svidník	2011
obchod	motorové vozidlá	100	SOLARIS SLOVAKIA, s.r.o.	Košice - Juh	2011
obchod	obuv a doplnky	100	CCC Slovakia, s. r. o.	Bratislava	2012
obchod	chémia, gumárenstvo	iné	Ławicki i Spółka, s. r. o.	Čadca	2012
obchod	spotrebný tovar	100	Pepco Slovakia s. r. o.	Bratislava	2012
obchod	ochranné odevy	100	RAF MIX, s. r. o.	Žilina	2012
služby	finančníctvo	iné	BLIK SK, a.s.	Bratislava	2013
služby	IT	100	iDevelopers s.r.o.	Bratislava	2013
výroba	automotive	iné	KFTS s. r. o.	Rajec	2014
obchod	motorové vozidlá	100	Maranello Motors, s.r.o.	Čadca	2014
obchod	zdravotníctvo	100	OPTIMUM SK, s. r. o.	Bratislava	2014
obchod	potraviny	iné	AmRest Coffee SK s.r.o.	Bratislava	2015
služby	karta Multisport	iné	Benefit Systems Slovakia s.r.o.	Bratislava	2015
obchod	fotovoltika a tepelné čerpadlá	iné	BLUE BOSON a.s.	Bratislava	2016
obchod	potraviny	100	SLOVIL s.r.o.	Bratislava	2016
služby	IT	100	Asseco International, a.s.	Bratislava	2017
obchod	stavebné materiály a nábytok	100	MERKURY SHOP s.r.o.	Prešov	2017
služby	prenájom stavebných strojov	100	ROMANKO s.r.o.	Žilina	2017
obchod	náradie a priemyselné zariadenia	100	Traxflex, s.r.o.	Bratislava	2019
služby	bankovníctvo	100	PKO BP S.A., pobočka zahraničnej banky	Bratislava	2020
výroba	stavebníctvo - infraštruktúra	100	Budimex Slovakia s. r. o.	Bratislava	2021
výroba	krytina a fotovoltika	100	VSS, s.r.o.	Košice	2021
obchod	fotovoltika	iné	Columbus Energy Slovensko s. r. o.	Bratislava	2023
obchod	potraviny	iné	Jeronimo Martins Slovensko, s. r. o.	Bratislava	2023
výroba	fotovoltika	iné	Rawicom Slovakia, s.r.o.	Dunajská Streda	2023

Zdroj: Crif - Slovak Credit Bureau a orsr.sk





Bank Polski

**4 KRAJINY, 1 SYSTÉM  
ELEKTRONICKÉHO  
BANKOVNÍCTVA PRE VAŠE  
PODNIKANIE**

Prevody cez službu iPKO biznes medzi účtami našich klientov vedenými na Slovensku, v Poľsku, Českej republike a Nemecku realizujeme v reálnom čase.

[pkobp.pl/slovakia](http://pkobp.pl/slovakia)

# Slovenské firmy majú históriu, poľské dokonalý cit pre obchod

Poľsko je po Nemecku a Česku tretie najvýznamnejšie v slovenskom zahraničnom obchode. Podiel na slovenskom importe v roku 2023 bol skoro šesť percent a prekročil šesť miliárd eur.

V poľskom dovoze na Slovensko pripadlo 14 percent na potraviny a 39 na stroje so zariadeniami, ktoré v slovenskom exporte do Poľska z 8 miliárd eur zabrali dokonca polovicu. Popri elektrotechnike a autách boli významné aj potraviny či chemické výrobky.

## Zdravotníctvo je známe

EUR-MED zo Starej Turej založil Miroslav Nerád. Predávala do Poľska výrobky niekdajšej Chirany a po roku 1995 najmä zubárske kreslá. Diplomát z privatizovaného piešťanského závodu Diplomát Dental. Na poľskom trhu uspel aj piešťanský EKOM s kompresormi pre zdravotníctvo a priemysel.

Skupina Penta je podľa PR špecialistky Lenky Vargovej aktívna v poľskom zdravotníctve cez Penta Hospitals International. Jej EMC Inštitút Medyczny sa stará o jeden milión pacientov, zamestnáva 7 600 ľudí, je najväčšou skupinou ambulancií a súkromných nemocníc vrátane geriatrickej a má 8 centier dlhodobej starostlivosti. Penta prevádzkuje aj lekáreň Dr. Max, stávkové kancelárie Fortuna a internetový obchod Empik a z realitného developmentu sa stiahla zhruba v roku 2020. Developer HB Reavis opustil Slovensko a nechal si z trhov v zahraničí aj poľský. Aktivity má najmä vo Varšave, kde predvlastní dokončil budovu Varso, najvyššiu v Európskej únii. Skupina J&T investuje v cestovnom ruchu, do turistického strediska v Szczyrku. Tomáš Trčka, spoluzakladateľ a manažér českých realitných fondov Trigea a Merity v skupine Simplea vraví, že ponuka a kvalita nehnuteľností v Poľsku je dramaticky vyššia



Edyta Mikušová je z Poľska, na Slovensku žije takmer 20 rokov a pomáha poľským aj slovenským firmám s podnikaním.

Foto: Chocieszynski Pawel

než v Česku či na Slovensku. „Žiadny stavebný projekt by od nákupu pôdy cez výstavbu až po predaj obsadenej nehnuteľnosti nemal trvať dlhšie než 24 mesiacov. Žiaľ, v našich dvoch krajinách sa to pre dĺžku povolovacích konaní nedá stihnúť. Preto kúpil fond Merity a predtým aj fond Trigea svoj prvý projekt v Poľsku.“

## Zabezpečiť pri raste riziká

Expandujúci dbajú na to, aby právnici rozumeli, že firma je pripravená rásť, a neboli takzvaní business killers. „Našou úlohou je zabezpečovať rast s čo najmenšími rizikami,“ dodáva Erik Schwarcz, partner advokátskej kancelárie FAIRSQUARE, ktorá na slovenskom a českom trhu zastupuje spoločnosť Pepco, vrátane zastrešenia jej expanzie na tieto trhy. „Poľské firmy majú silno vyvinuté obchodné povedomie a vynikajúco vnímajú náklady spotrebiteľa.“

Stanislav Kučírek, predseda Slovensko-poľskej obchodnej komory dopĺňa ďalšie výhody poľských firiem. „Sú kapitálovo oveľa silnejšie, personálne i technicky neraz lepšie vybavené a na Slovensku majú svoju poľskú banku.“ Tvrdí, že štát im poskytuje rôzne podporné programy, ktoré reflektujú okamžitú situáciu na trhu. K úspešným slovenským firmám radí Železiarne Podbrezová, ktoré majú v Poľsku pobočku SLOVRUR, ako aj prešovskú stavebnú firmu URANPRES, ktorá v sub-

dodávke stavia tunely na poľskej rýchlostnej ceste S1.

SEC Technologies priamo spolupracuje s poľským partnerom. Nadviazala na vojenský výskum na Liptove a z experimentálnej technológie vytvorila komerčne úspešný slovenský produkt Falcon 4G, detegujúci plyn vo vzdialenosti šesť kilometrov.

Marek Vician, konateľ piešťanskej DODS SYSTEM, podniká v Poľsku druhý rok. Založil tam spoločnosť CODUS a vyzdvihuje srdečnosť ľudí. „Sme odborná softvérová spoločnosť, prinášame technologické inovácie a tvoríme informačné systémy pre sociálne služby. Predstavujeme ucelené riešenie, blok počítačových programov a hardvéru na ulahčenie rôznej evidencie, nahrádzame papier aj tabuľky, umožňujeme efektívnejšiu prevádzku sociálnych zariadení potrebných v Poľsku i na Slovensku.“

SARIO uvádza, že všeobecne je Poľsko považované za vysoko konkurenčný trh, na ktorom je náročné presadiť sa. Považuje za perspektívny IT sektor, pričom slovenský ESET, líder na globálnom trhu digitálnej bezpečnosti, má v Krakove už 15 rokov výskumné a vývojové centrum. Richard Kvasňovský, výkonný riaditeľ Slovenského plynárenského a naftového zväzu, poukazuje na potenciál spolupráce v oblasti energetiky. „Z hľadiska di-

verifikácie zdrojov plynu je dôležité dokončenie 103-kilometrového poľsko-slovenského prepojenia prepravných plynárenských sietí, ktoré zrealizovali slovenský EUSTREAM a poľský GAZSYSTEM,“ hovorí. Projekt slávnostne spustili v auguste 2022 a prepravné kapacity čakajú na udelenie povolení v Poľsku. Patrí do severojužných plynových trás Európskej únie, s prepojením poľského LNG terminálu Świnoujście s chorvátskym v mestečku Omišalj na ostrove Krk.

## Private equity v Poľsku

Enterprise Investors sú vo Varšave od roku 1990, vraví viceprezident Martin Chocholáč. Cez private equity do 155 firiem v CEE celkovo investoval 2,3 miliardy eur, necelé tri štvrtiny do poľských. Firmám pomáhajú s modernizáciou, aby sa presadili na veľkom poľskom trhu a potom ľahšie expandujú na Slovensko i do Česka. Príkladom je špecializovaná logistika Goodsped, e-shopy Focus Garden aj Snap Outdoor/8a, Asseco či Kofola. Poľsko za 30 rokov zvýšilo svoj potenciál najrýchlejším rastom v CEE a patrí k najbohatším. HDP na obyvateľa zo 46 400 dolárov (v parite kúpnej sily) podľa predikcie MMF do roku 2029 stúpne na 63 500 dolárov.

# Poľsko využíva európske dotácie v turizme na maximum

Pavel Trojan je riaditeľ pobočky Poľskej turistickej organizácie pre Česko a Slovensko. V rozhovore uvádza, ktoré poľské atrakcie majú turistický potenciál, a tiež vysvetľuje, prečo Poliaci efektívnejšie využívajú peniaze z európskych dotácií.

## Ako celkovo vnímate úroveň spolupráce v rámci cestovného ruchu medzi Slovenskom a Poľskom?

Predovšetkým pohraničná spolupráca funguje bezchybne a podobne ako medzi Českom a Poľskom. Cezhraničné projekty môžu lepšie dosiahnuť na financie pre spoločné akcie v rámci euroregiónov, čo sa aj deje. Iná situácia panuje v oblasti mimo pohraničia a jedným z najvýraznejších negatívnych činiteľov cestovania medzi Poľskom a Slovenskom je minimálne dopravné spojenie medzi oboma štátmi. Samozrejme, príčinou je najmä horské pásmo tiahnuce sa pozdĺž hraníc, ktoré si na vybudovanie lepších spojení žiada viac peňazí z rozpočtov oboch krajín.

## Prečo má podľa vás zmysel udržiavať spoluprácu medzi Slovenskom a Poľskom?

Cestovný ruch má veľký hospodársky potenciál pre rozvoj mnohých miest a regiónov a tiež zamestnanosť. Pokiaľ k tomu pridáme blízkosť našich západoslovanských jazykov a to, že veľa ľudí má často fóbiu z cestovania kvôli neznalosti cudzích jazykov, trojuholník Slovensko – Poľsko – Česko je perfektnou voľbou pre začínajúcich alebo menej mobilných turistov. Na jednej strane nás spája podobné historické a kultúrne prostredie, na druhej strane ponúka každá z na-

ších krajín iný typ pamiatok, športového vyžitia či gastronomických zážitkov.

## Zastupujete Poľskú turistickú organizáciu s pobočkou v Prahe. Je pre tento región prospešné, keď sa združujú viaceré krajiny?

Naša organizácia sa zaoberá propagáciou Poľska v Česku a na Slovensku, ale s kolegami z Czech Tourism a zo Slovakia Travel sa, samozrejme, poznáme a bavíme sa o všetkých možných témach. Snažíme sa postupne Poľsko dostať do českých a slovenských médií za pomoci výjazdu novinárov do rôznych poľských regiónov. Ale aj na základe ďalších spoluprác, napríklad s blogermi, influencermi alebo našou prítomnosťou na konferenciách cestovného ruchu či cestovateľských festivaloch v Česku aj na Slovensku.

## Čo spolupráca prináša jednotlivým štátom?

Na prvom mieste by som mal asi uviesť, že nemalé ekonomické výhody pre štát, v ktorom turisti míňajú peniaze, ale dovoľte mi byť trochu poetickjší. Poznávanie sveta a rôznych kultúr osobne beriem od detských rokov ako absolútnu fascináciu našou planétou, v mojom prípade dokonca spojenú s prácou. V prípade Poľska to trvá už viac ako štvrtstoročie. Mám veľa priateľov, ktorí to majú podobne a pre ktorých



Pavel Trojan je riaditeľ pobočky Poľskej turistickej organizácie v Prahe.

je cestovanie a objavovanie nových miest nekonečnou životnou vášňou.

## Turisti často cestujú k moru či do veľkých miest. Vnímate zo strany návštevníkov záujem aj o stredoeurópsky región a možno aj menej známe atrakcie?

Poľsko je často opisované ako štát, ktorého severnú hranicu tvorí more, na juhu sú to hory a okrem toho je pár zaujímavých miest. Napríklad metropoly typu Varšava, Krakov, Poznaň alebo Vroclav. Pre začínajúceho cestovateľa je to určite dobrý plán, pre skúsenejšieho rozhodne nevystačí. Zatiaľ čo v Česku a na Slovensku sa dajú ladovcové jazerá spočítať na prstoch oboch rúk, v Poľsku je ich vyše 7-tisíc. Českým a slovenským turistom tak ponúkajú stále neodkrytý rekreačný a športový potenciál spojený napríklad s rybou gastronómiou. Východné Poľsko, kam budú mať Slováci vďaka výstavbe cestného spojenia Via Carpatia čoskoro priamy prístup, je absolútny unikát s pravoslávny- mi a gréckokatolíckymi chrámami,

moslimskými mešitami, so synagógami alebo v našej časti Európy s neznámou kuchyňou. A takto by som mohol pokračovať o ďalších poľských regiónoch. Pre lepšiu predstavu dodávam, že Poľsko je približ-



Hlavné námestie v Krakove.





Foto: Archív P. Trojana

ne osemkrát väčšie ako Slovensko a štyrikrát väčšie ako Česko.

**Ktoré lokality sú v rámci Slovenska a Poľska podľa vás pre turistov najviac atraktívne?**

Na prvom mieste sa dlhodobo objavuje Zakopané, poľské Tatry a Krakov. Ďalšie miesta závisia od toho, z ktorej časti Slovenska turisti pochádzajú. Zo západného Slovenska je vcelku jednoduché dôjsť autom alebo vlakom cez Moravu do Sliezska a následne cez Lodž až k Baltu alebo do Varšavy. Z východu, konkrétne z Košíc, je možné od roku 2022 päťkrát týždenne doletieť do poľského hlavného mesta a odtiaľto do ďalších poľských i svetových miest.

Z Bratislavy, bohužiaľ, do Poľska nedoletíte, najbližšie letecké spojenie je z Viedne. Nie je to ideálne, ale slovenskí novinári na naše presstripy z Viedne lietajú, pretože iné riešenie jednoducho nie je.

**Aké lokality, naopak, patria k tým, ktoré majú potenciál a návštevníci ho zatiaľ neobjavili?**

Slováci sa vzhľadom na vzdialenosť veľmi nepozrú na západ Poľska a Česi na východ smerom k ukrajinským a bieloruským hraniciam. Obe lokality sú pritom mimoriadne zaujímavé. Západné Poľsko s metropolou Poznaň ponúka tisíce jazier, vínne oblasti a pre gurmánov niekoľko unikátnych produktov vrátane netradičného druhu piva Grodziskie a, samozrejme, baltských pláží. Východné Poľsko zas prekvapí prekrásnou prírodou, multikulturalizmom, jazernými oblasťami a turisticky atraktívnym heslom slow life, čiže štýlom, ktorý presadzuje pokoj a neponáhľanie sa.

**Akými spôsobmi sa tento potenciál dá naplniť? Aké aktivity by k tomu dopomohli?**

Prvé magické slovo je marketing, druhé šeptanda. To je základ našej práce. Pokiaľ sa nám na základe našich kampaní podarí dostať Slovákov a Čechov do Poľska, našu prácu robíme dobre. Zároveň dúfame v to, aby ju robili dobre aj kolegovia alebo podnikatelia priamo v daných lokalitách. Ak sa

”

**Zatiaľ čo v Česku a na Slovensku sa dajú ľadovcové jazerá počítať na prstoch oboch rúk, v Poľsku je ich vyše 7-tisíc.**

turistom v Poľsku páči, vrátia sa domov a budú o tom hovoriť. Čiže to je spomínaná šeptanda, ktorá je nemenej dôležitá.

**Investujeme v rámci stredoeurópskeho regiónu dosť do cestovného ruchu?**

Na to nie je jednoznačná odpoveď. Existuje však mnoho miest na svete, kde zohráva cestovný ruch hlavnú úlohu ekonomiky, stredná Európa k nim však podľa mňa nepatrí. To nie je negatívne ani pozitívne hodnotenie, jednoducho realita.

**Medzi Poľskom a Slovenskom funguje projekt Interreg dotovaný z európskych financií. Ten sa zaoberá aj cestovným ruchom. Sú takéto iniciatívy pre rozvoj turizmu prospešné?**

Áno, som o tom presvedčený, ale zároveň vidím obrovské rozdiely medzi našimi národmi. V Česku a na Slovensku sme európske peniaze využili len sčasti. A nemyslím len Interreg, ale všeobecne akékoľvek projekty. Poľsko využilo financie vo všetkých sférach na maximum. Osobne vidím rozdiel v našich mentalitách – Poliaci sú v podobných projektoch oveľa ambicioznejší, čo samo osebe znamená väčšiu šancu na úspech. Ten sa napokon dostavil v podobe turistickú infraštruktúry 21. storočia, ktorú v Poľsku vidieť takmer na každom kroku. Na rozdiel od Česka alebo Slovenska.

**Politická situácia medzi Slovenskom a Poľskom sa z času na čas mení a medzi predstaviteľmi vlád panujú všelijaké nálady. Má to vplyv na spoluprácu v rámci cestovného ruchu?**

Nie som politik a do podobných úvah sa nepúšťam. Ak pod politiku schováme napríklad rôzne ceny potravín v pohraničí, potom to asi môžeme považovať za určitú formu cestovného ruchu, na ktorú má vplyv aktuálny stav ekonomiky a, samozrejme, aj kurz eura oproti korune a zlotému. To sú však veci, ktoré sa menia v horizonte mesiacov.



Foto: Dreamstime



Wielki Staw je najväčšie ľadovcové jazero poľského pohoria Krkonoše.

Foto: Dreamstime



Vysoké Tatry, siahajúce do oboch krajín, sú spoločným prírodným bohatstvom.

Foto: Dreamstime

# Interreg podporuje turizmus aj ekonomiku, tvrdia samosprávy

Projekt Interreg Europe funguje už viac ako 20 rokov a združuje celkovo 36 európskych krajín. Tie môžu čerpať financie z Európskeho fondu regionálneho rozvoja na podporu vnútroštátnych aj cezhraničných aktivít.

Jednou z odnoží projektu je Interreg fungujúci medzi Poľskom a Slovenskom, ktorý sa momentálne nachádza v investičnom období 2021 – 2027.

## Podpora cestovania aj turizmu

Spolupráca medzi Poliakmi a Slovákmi, konkrétne aktivity na pohraničí, majú vytvoriť podmienky na ľahšie cestovanie medzi štátmi a zatriktívniť zaujímavé lokality.

Na aktuálne obdobie bolo schválených 130 miliónov eur, pričom maximálna podpora z eurofondov pre jeden projekt môže dosahovať výšku maximálne 80 percent.

Dobrou správou je, že Poľsko a Slovensko cez Interreg vytvárajú podmienky na zintenzívnenie a rozšírenie cezhraničných väzieb a prispievajú k zvýšeniu atraktívnosti cezhraničného regiónu pre obyvateľov aj návštevníkov. V prospech cezhraničného turizmu hovorí aj narastajúce štatistiky. Pretože kým v roku 2022 prespalo v Poľsku 118-tisíc slovenských turistov, ktorí využili 238-tisíc nocľahov, o rok neskôr boli čísla podstatne vyššie. V roku 2023 totiž v Poľsku prespalo 140-tisíc slovenských turistov a strávili tam celkovo 281-tisíc nocí.

## Ako ho vnímajú partneri

Do projektu sa už tradične zapájajú samosprávy z južných oblastí Poľska a zo severu Slovenska. Konkrétne Malopolsko, Sliezske či Podkarpatské vojvodstvo, Slovensko zastupuje Žilinský a Prešovský samosprávny kraj. Zhodnotenie projektu pre HN poskytli zástupcovia poľskej aj slovenskej strany.

„Projekt Interreg má pozitívny vplyv na rozvoj cestovného ruchu medzi Poľskom a Slovenskom. Napokon v rámci cezhraničných projektov vzniklo množstvo turistických chodníkov, cyklotrás či

turistických produktov a služieb,“ uviedla koordinátorka projektu pre Sliezske vojvodstvo Bożena Mendrek-Gańczarczyk. Ako reprezentatívne ukážky spomenula Trasu valašskej kultúry, ktorá popularizuje pastiersku prácu na území Karpát, či projekt Green Film Tourism, ktorý zaznamenáva filmové dedičstvo poľsko-slovenského pohraničia.

## Prešov a Žilina

Hovorkyňa Prešovského samosprávneho kraja Daša Jeleňová vníma Interreg rovnako priaznivo. „Využitie prostriedkov napomáha k rozvoju cestovného ruchu, zvýšeniu atraktívnosti územia a turistickej návštevnosti, celkovému zlepšeniu sociálnej a ekonomickej kvality života obyvateľov pohraničia, a tým aj všestrannému rozvoju Prešovského samosprávneho kraja.“

Hovorkyňa Žilinského kraja Eva Lacová navyše pre HN spresnila, čo sa cez Interreg v okolí Žiliny podarilo urobiť. „Vďaka projektu bolo v minulosti zrekonštruovaných 29 pamiatok kultúrneho dedičstva, vybudovaných alebo zmodernizovaných vyše 70 kilometrov turistických trás a zorganizovaných 247 cezhraničných podujatí.“

## Podporené aktivity z projektu Interreg

**EuroVelo 11** je medzinárodná diaľková cyklotrasa so začiatkom v Aténach a koncom v Nórsku. V rámci projektu Interreg vznikol 28 kilometrov dlhý úsek tejto cyklotrasy, ktorý spája obce Muszyna v Poľsku a Mníšek nad Popradom na Slovensku.

**Svätomariánska púť** vznikla ako pútnická cesta vedúca po poľských a slovenských sakrálnych objektoch – miestach mariánskeho kultu. Inšpiráciou aktivity bola pútnická cesta Camino de Santiago.

Aktivita **Otvorené múzeá** priniesla reštaurátorské rekonštrukcie, modernizácie budov a rozšírenie muzeálnej ponuky založením náučných parkov, zmyslových záhrad či prírodovedných chodníkov. Projekt prebiehal v piatich malopolských a dvoch slovenských múzeách a v sliezskeho kultúrnom dome.

Projekt **V údolí Dunajca** umožnil zreštaurovanie a modernizáciu kaštieľa v Tylmanowej a Červeného Kláštora a zlepšil ich prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím.

# Desiatky kilometrov cyklotrás na slovensko-poľskom pohraničí

Vďaka podpore európskych peňazí a iniciatíve regiónov vzniká takzvaná Cesta okolo Tatier, ktorú tvorí dokopy 250 km profesionálne upravených trás na poľskej a slovenskej strane hôr. Trasy zároveň slúžia bežcom aj turistom ako náučné chodníky.

V rámci projektu Interreg sa v programovom období 2014 – 2020 investovalo spolu 170 miliónov eur. Počas tejto fázy sa realizovali aktivity zamerané na ochranu a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva, ktoré majú aj charakter voľnočasových činností. Jednou z takýchto aktivít bolo budovanie cyklotrás v slovensko-poľskom pohraničí, konkrétne v regiónoch Podhalie, Orava, Liptov a Spiš.

## Tatranská cyklistika

Na začiatku budovania bolo hlavným zámerom sprístupniť unikátne miesta, kultúrne pamiatky či prírodné atrakcie v lokalitách, ktoré boli v tom čase obmedzené alebo zanedbané. Trasa okolo Tatier navyše plní účel ochrany životného prostredia, pretože ponúka lepšiu alternatívu trávenia voľného času oproti motorizovaným prehliadkam.

Cyklochodníky mívajú významné miesta, ako sú napríklad najstaršie sídla. Na poľskej strane je to Nowy Targ či Szaflary a na strane Slovenska Kežmarok, Dolný Kubín či Liptovský Mikuláš. Všeobecne platí, že slovenská aj poľská strana majú svoje hlavné uzly a cesty. Poliaci môžu prejsť zo západu smerom z Nowého Targu cez mestá a obce ako Chochołów, Gronków, Dębno a Sromowce Niżne. Na Slovensku zas cestu tvoria uzly ako Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš, Štrbské



Cyklochodníky mívajú významné miesta ako jazero Czorsztyn či rašeliniská v Malopolsku.

Foto: Dreamstime

Pleso, Poprad, Kežmarok, Stará Lubovňa a Spišská Nová Ves.

Z hlavných ciest si to návštevníci môžu namieriť cez bočné chodníky k miestnym atrakciám ako jazero Czorsztyn, unikátne rašeliniská v okolí mesta Czarny Dunajec a na severe Žilinského kraja či gotickým stavbám v Harklowe, Dębno, Istebnom alebo Zuberca. Za zmienku tiež stojí fakt, že v oblasti sa nachádza až 15 pamiatok kultúrneho dedičstva UNESCO. Spomenieme napríklad drevený Kostol sv. Michala Archanjela v obci Dębno či najväčší stredoveký hradný komplex – Spišský hrad.

## Viacero etáp

Vybudovať desiatky kilometrov cyklistických chodníkov si vyžadovalo čas. V počiatočnej etape rokov 2014 a 2015 vzniklo takmer 100 kilometrov cyklotrás vrátane 35 kilometrov dlhého cezhraničného úseku, ktorý sa tiahne po násype bývalej železničnej trate z čias Rakúsko-Uhorska.

V tomto období sa súčasne rekonštruovali historické železničné mosty, ktoré dnes využívajú cyklisti

pozdĺž trasy. S rovnakým cieľom – čiže dopraviť sa na východiskový bod a odtiaľ bicyklovať – vyrástli aj bezplatné parkoviská na križovatkách ciest 958 a 957. Počiatočná etapa okrem toho priniesla aj 15 cyklistických odpočívadiel.

Druhá fáza investície sa realizovala v rokoch 2016 – 2018, pričom do projektu sa zapojilo 10 partnerov z Poľska a zo Slovenska. Zastúpenie mali napríklad obec Szaflary, Łapsze Niżne či mesto Nowy Targ a na slovenskej strane sa zapojili Trstená, Spišská Belá, Stará Lubovňa či Kežmarok.

V rámci druhej etapy sa vybudovalo ďalších 60 kilometrov cyklotrás, 14 nových odpočívadiel pre cyklistov a bezplatné parkoviská v štýle park and ride. Vďaka dobudovaniu vznikol ucelený úsek okolo Tatier s dĺžkou vyše 70 kilometrov, ktorý vedie od hraníc so Slovenskom v Chochołowe po hranicu v Kacwine.

Na slovenskej strane partneri dobudovali úseky cyklotrás z obce Ždiar smerom na Tatranskú kotlinu a Spišskú Belú a ďalej do Kežmarku, Liptovského Mikuláša, Trs-

tenej. Okrem toho vznikol aj úsek Hniezdne – Stará Lubovňa.

Tretia etapa v rokoch 2019 – 2020 zahŕňala výstavbu ďalších 26 kilometrov cyklotrás. Dôraz sa pritom kládol nielen na rozvoj cyklistickej infraštruktúry, ale aj na jej sekundárnu podporu formou dobudovania železničných budov či oddychových zón pre cyklistov.

## Podpora mobility

Hoci sa s budovaním cyklotrás začalo už v roku 2014, projekt Interreg pokračuje dodnes. Momentálne sa nachádza v programovom období 2021 – 2027 a jednou z priorit sa opäť stala podpora regionálnej mobility. Presnejšie pôjde o zlepšovanie nízkouhľíkových dopravných systémov vrátane vodných ciest, námornej dopravy, prístavov či letiskovej infraštruktúry v záujme udržateľnej regionálnej a miestnej mobility. Cieľom projektu je rozvoj dopravy v rámci krajín, regiónov aj medzi Poľskom a Slovenskom navzájom. Okrem toho sa bude dbať o zlepšenie prístupu k európskej sieti TEN-T.



Novozvolený prezident Slovenskej republiky Peter Pellegrini prijal veľvyslanca Poľskej republiky na Slovensku Macieja Ruczaja na pôde Národnej rady SR ako jej predseda v novembri 2023.

Foto: Veľvyslanectvo Poľskej republiky na Slovensku

# Bezpečnosť našich krajín **treba považovať za úplnú prioritu**

Poľsko ako štát na hranici Európskej únie nikdy úplne neuverilo, že dejiny sa skončili. Vždy sme sa dívali aj na to, že sa raz môže skončiť táto neuveriteľná príležitosť ničím nerušeného rozvoja a prosperity, ktorá sa nám naskytna za ostatných 30 rokov, hovorí Maciej Ruczaj, veľvyslanec Poľskej republiky na Slovensku.

## **Naznačuje aktuálna politická situácia, že sme niečo za tých uplynulých 30 rokov podcenili?**

Dva roky od začiatku ruskej agresie na Ukrajine 24. februára 2022 nám ukázali niekoľko dôležitých faktorov s veľkým dosahom na budúcnosť našich ekonomík. Z hľadiska celého stredoeurópskeho regiónu i bilaterálnych vzťahov. Tri sú úplne kľúčové. Ako prvý spomeniem význam bezpečnosti. Žiaľ, v tom tradičnom zmysle, na ktorý sme pozabudli v rokoch blahobytu a pokoja. Musíme znovu, tak ako po väčšinu

dejín, považovať bezpečnosť našich štátov za úplnú prioritu. S tým súvisia aj príslušné investície, tak preto „žiaľ“. Ak sme doteraz ukrajovali z rozpočtov ministerstva obrany, tak priorita znamená, že, naopak, budeme do nich pridávať. Poľsko je v tom špecifické. Plnilo si celý čas záväzok voči NATO a dnes je podiel celkových výdavkov na obranu na úrovni štyroch percent HDP najvyšší v Aliancii.

**Máme ubrať z dobiehania životnej úrovne a pridať vo výdavkoch na obranu?**

Ročný príspevok dve percentá HDP do rozpočtu NATO je z obdobia mieru. Pokiaľ sa pýtate, či výdavky na obranu skutočne máme zvýšiť, tak áno, je to potrebné. Hlavne v Európe, ktorá sa spoliehala viac na americkú ochranu, a popri tom nemala pocit, že sa musí v mieri príliš venovať bezpečnosti. Máme v tejto oblasti najviac čo doháňať a platí to pre všetky naše krajiny. Každá musí zobrať väčší diel zodpovednosti za kolektívnu bezpečnosť v Európe. Sme hrdí na to, že Poľsko udávalo tón a upozorňovalo, že orientácia na bezpečnosť je pre naše krajiny úplne nevyhnutná. To nie je otázka takých či onakých názorov politikov a lepšieho či horšieho hospodárskeho vývoja krajiny. Je to otázka prežitia štátu. Agresia Ruska na Ukrajine dokazuje, že takéto nebezpečenstvo nie je minulosťou a orientácia na bezpečnosť je ponaučením číslo jeden.

**Je zvýšenie výdavkov ekonomicky udržateľné?**

Z ekonomického hľadiska je to obrovská výzva pre náš zbrojný priemysel. A výzva, pred ktorou stojíme, je taká obrovská, že si každý zvlášť sotva poradíme. Preto považujem za dôležité aj uvažovanie o bezpečnosti v európskom meradle. Len tak vytvoríme dostatočné kapacity. Som rád, že o konkrétnych nákupoch spojených s modernizáciou ozbrojených síl prebiehajú rozhovory aj medzi Poľskom a Slovenskom.

## **Čo je okrem nutného zvýšenia výdavkov na bezpečnosť ďalšie kľúčové poučenie z vojny?**

Závislosť od dodávok surovín a niektorých partnerov mimo nášho euroatlantického priestoru. Najviac sa to týka energetiky, v tejto oblasti všetky naše krajiny zaplatili obrovskú cenu za to, že niektoré vlády brali na ľahkú váhu fakt, že je riziková závislosť od jedného väčšieho a navyše takého nevysspytateľného partnera, ako je Rusko. Opäť vravím, že Poľsko túto hrozbu stále vnímalo.

Stretávali sme sa síce s nepochopením, avšak práve vďaka týmto krokom sme v extrémne krátkom čase dokončili niektoré investície začaté v predošlých desiatich rokoch a oslobodili sme sa od závislosti od Ruska. V prípade plynu je to napojenie Poľska na Nórsko a prvý poľský LNG terminál vo Świnoujściu. V kontexte poľsko-slovenských vzťahov vyzdvihujem dostavbu nového prepojovacieho plynovodu, ktorý poskytuje nezávislosť od ruského plynu celej Európe. Je to potenciál pre vzájomné vzťahy v čase, keď vojna na Ukrajine otvorene ukazuje dôsledky závislosti od agresora.

### **Výdavky na bezpečnosť, nezávislosť od dodávok surovín, ktorý je tretí dôležitý faktor?**

Vojenský konflikt ukázal dôležitosť regionálnej spolupráce v Európskej únii. Bol to náš región, ktorý najrýchlejšie reagoval na udalosti bezprostredne po začiatku vojny. Udával tón v odpovedi Západu na ruskú agresiu, hral kľúčovú úlohu v preukazovaní solidarity s Ukrajinou a prebral na seba najväčšiu časť okamžitej pomoci utečencom a logistického zázemia pre vojenskú pomoc. Zároveň sme tiež oveľa akútnejšie pocítili potrebu spolupráce a vzájomného prepojenia na vyššej úrovni, než je prirodzená mentálna blízkosť a porozumenie. Myslím tým pevnú infraštruktúru, v ktorej pretrváva obrovský dlh z minulosti. To sú cesty, železnice aj digitálne toky a v prípade poľsko-slovenského prepojenia je to markantné úplne všade.

### **Pocítujete deficit skôr na slovenskej strane, venuje Poľsko prepojeniu viac pozornosti?**

Pre obe naše krajiny je dnes vzájomné prepojenie dôležité, ale veľmi dlho nebolo kľúčové ani pre jednu stranu. Na rozdiel od dnešných čias, keď si Poliaci a Slováci vládnu sami, v minulosti na našom území väčšinou vládol niekto iný a realizoval svoje záujmy, aj tie ekonomické, a prepojenie medzi krajinami Poľska a Slovenska k nim nepatrilo. To je však minulosťou. Po vyše 30 rokoch existencie vzájomnej poľsko-slovenskej hranice by už stav mal byť lepší. To je jednoducho fakt. Nie je možné, aby susedné krajiny nemali žiadne plnohodnotné diaľničné ani železničné prepojenie. Také zlé prepojenie nemá Poľsko, bohužiaľ, so žiadnym zo svojich susedov.

### **Vravíte, že Poľsko v infraštruktúre dlhodobo napreduje?**

Poľsko sa snaží v posledných rokoch dostávať cestnú infraštruktúru do Českej aj Slovenskej republiky. V prípade Slovenska ide o úseky nad Žilinou a nad Prešovom. Ten západnejší na poľskej strane až po slovenské hranice dokončíme do začiatku budúceho roka, o niekoľko rokov bude hotová aj celá rýchlostná cesta z Rzeszowa k slovenským hraniciam. Pevne dúfame, že rovnako to bude na druhej strane, zatiaľ tam vzniká povestný lievik. Priame spojenie Poľska s Bratislavou teraz funguje len cez Česko. To je smutné, lebo so Slovenskom má Poľsko až 550 kilometrov spoločnej hranice a len menšia časť prebieha po úplne ťažkom teréne v okolí Tatier. A predsa len, Karpaty nie sú Himaláje.

### **Mení sa s dostavbou ciest na poľskej strane aj postoj slovenskej vlády?**

Kysuckú diaľnicu D3 aj prepojenie cez R4 radí medzi priority a verím, že sa to odrazí aj v skorej výstavbe týchto ciest na slovenskej strane. Zaslúžia si ich obce v prihraničných oblastiach, doslova trpiace intenzitou dopravy, aj podnikatelia na oboch stranách hranice. Dovolil by som si povedať, že tí slovenskí ju dokonca potrebujú viac ako poľskí. Keď si porovnáme čísla, tak Poľsko je už tretou najvýznamnejšou krajinou z hľadiska slovenského importu aj exportu, avšak Slovensko je desiate v poľskom exporte a z hľadiska importu do Poľska je ešte o čosi nižšie. Je však druhým najvýznamnejším partnerom z hľadiska bezprostredných slovenských investícií v Poľsku, hneď po Českej republike. Takže je najmä v záujme Slovenska, aby cesty do Poľska čo najskôr dokončilo a malo samostatný pohodlný prístup k obrovskému poľskému trhu.

### **Napríklad aby si mohli ľudia zísť na obľúbené poľské trhy v okolí slovenských hraníc?**

Toto je trochu stereotyp poľsko-slovenských ekonomických vzťahov. Niektorí si sadnú do auta a ide na trh povedzme do Nowého Targu. Aj keď je to realita, nie je to určite hlavná náplň poľsko-slovenských hospodárskych vzťahov. V Poľsku sú naozaj už veľké slovenské firmy z mnohých brandží vrátane inovatívnych. Napríklad slovenský Eset má v Krakove už dlho výskumnú a vývojovú aktivi-

ty. A rovnako v opačnom smere: nedávno prišiel na tunajší trh významný poľský hráč z oblasti e-commerce, spoločnosť Allegro. BLIK, poskytovateľ obľúbených mobilných platieb v Poľsku, pred časom kúpil slovenskú firmu VIAMO a chystá rozšírenie tejto platformy. Osobne si myslím, že Slováci majú radi nové veci. V tom napríklad vidím rozdiel oproti Čechom, ktorí sú viac konzervatívni. Slováci obľubujú novinky a inovácie a v Poľsku je BLIK najpopulárnejší a najjednoduchší spôsob platenia. Samozrejme, nechýbajú ani firmy z tradičnejších odvetí – v priebehu niekoľkých rokov sa poľský Orlen stal významným hráčom na slovenskom trhu s palivami. Dnes tu má viac ako 90 čerpacích staníc.

### **Naše krajiny podpísali memorandum o spolupráci týkajúce sa čerpania eurofondov. Už sa naplňuje?**

Idem predovšetkým o výmenu know-how. Poľsko si v poslednom čase vubudovalo povest krajinu, ktorá dokáže dobre čerpať prostriedky a zvláda veľké projekty. Výstavba diaľnic v Poľsku je dobrý príklad. Odovzdávame okolo 300 kilometrov ročne

Pokračovanie na strane 14 ➔

## **Kto je Maciej Ruczaj**

Maciej Ruczaj začal svoju misiu ako veľvyslanec Poľskej republiky v Slovenskej republike 14. októbra 2023. Pred pôsobením v diplomacii sa ako publicista a analytik špecializoval na české i slovenské dejiny aj politiku. Spolupracoval na viacerých knižných publikáciách v češtine a poľštine, propagoval súčasné poľské politické myslenie i kultúrne dedičstvo, prispieval do niekoľkých českých periodík. Kongres Poliakov v Českej republike mu v roku 2022 udelil vyznamenanie Tacy jestešmy. Na Karlovej univerzite v Prahe absolvoval štúdium anglistiky, amerikanistiky, tiež politológie a medzinárodných vzťahov aj doktorandské štúdium na Filozofickej fakulte. Študoval aj v Írsku. Riadil Poľský inštitút v Prahe a bol členom programovej rady Poľsko-českého fóra. Narodil sa v roku 1983 v Poznani. Manželka pochádza z Česka a majú spolu tri deti.



Slovenská spoločnosť Uranpres dokončuje v Poľsku tunely TD1 a TD2 z obchvatu Węgierskej Górky na rýchlostnej ceste S1 smerom na Slovensko.

➔ Dokončenie zo strany 13

a relatívne v krátkom čase sme vybudovali základnú kostru diaľničnej siete, ktorá má zhruba päťtisíc kilometrov. To je do veľkej miery výsledok efektívneho čerpania eurofondov a tiež dobre nastavenej stavebnej legislatívy. Peniaze boli dôležité na to, aby sme cesty postavili, a umenie bolo dobre ich využiť. Podľa mňa bola obrovská výhra Poľska v tom, že sme členstvo v Európskej únii a prostriedky, ktoré s ním boli spojené, uchopili ako jedinečnú príležitosť, ktorá sa raz skončí, a bol to konsenzus naprieč celým politickým spektrom, že infraštruktúru a takýto civilizačný skok potrebujeme. To znamená transparentne určiť priority a postaviť to najpotrebnejšie, čo bude rozhodovať o ďalšom rozvoji našej ekonomiky, a to je práve tá infraštruktúrna sieť. Vďaka tomuto riešeniu sa Poľsko stalo práve takým dobrým príkladom pre ďalšie krajiny. Naše riešenie povolovacích procesov vo výstavbe strategickkej infraštruktúry už z veľkej miery prebrala Česká republika a zákon o strategických investíciách na Slovensku má množstvo elementov, pre ktoré boli inšpiráciou poľské riešenia. Máme napríklad zjednodušené podmienky vykúpania pozemkov aj povolovacích procesov, pričom niektoré môžu prebiehať paralelne.

### Vidíte aj ďalšie námety pre Slovensko z úspešného využitia eurofondov v Poľsku?

Druhou oblasťou je samotná administratíva spojená s čerpaním eurofondov. Aj slovenské ministerstvo investícií a regionálneho rozvoja sa inšpiruje poľským príkladom v tom, ako posunúť rozhodovacie právomoci do regiónov, ktoré sú schopné lepšie identifikovať potreby. To je však len jedna strana mince. Z druhej strany musí byť samospráva dostatočne silná na to, aby predsa len náročné procesy niekedy aj vo veľmi krátkych termínoch odborne zvládla. Poľským riešením je spájanie obcí do väčších celkov, ktoré si môžu dovoliť podávať granty a realizovať projekty. Ako jedna z bariér čerpania totiž vystupuje nedostatočná administratívna kapacita samospráv na Slovensku. Poľsko slúži ako zdroj inšpirácie aj pre slovenskú stranu a z toho sa teším.

### Súvisí spájanie do väčších celkov ešte s poľskou



Trend objavovania slovenského trhu veľkými poľskými spoločnosťami zachytila aj skupina Allegro, významný hráč v oblasti e-commerce. Svoju platformu na Slovensku oficiálne spustila v marci 2024.

### reformou samosprávy?

Reforma, ktorá prebehla koncom 90. rokov, bola súčasťou niektorých veľkých reformných balíčkov a vydržala najdlhšie v nezmenenej forme. Znížila počet krajov a zároveň ich významne posilnila. Áno, vytvorila systém väčších alebo skôr združených obcí a vykonávajú viac funkcií než obec, ktorá má málo obyvateľov a jedného úradníka – starostu, ktorý len ťažko môže zvládať tú administratívnu záťaž. Keď však už hovoríme o samosprávach, tak obrovská poklona patrí tým, ktoré sú na hranici medzi Poľskom a Slovenskom a napriek nedostatku cestných prepojení prevádzkujú lokálne spoje v prihraničných oblastiach. Najmä Prešovský kraj takto hľadá riešenia.

### Majú niektoré naše mestá priame letecké spojenie?

Hoci sa vzájomné vzťahy prirodzene rozvíjajú najmä v prihraničnej oblasti a chýbajúce dopravné prepojenia sú bariérou, vnímam ako veľký problém aj to, že nemáme priame letecké prepojenie našich hlavných miest. Kúsok od Bratislavy je videnské letisko, takže viaceré spojenia v podstate z rovnakého smeru nie sú zrejme rentabilné. No príkladom môže byť letecká linka z Košíc do Varšavy, ktorú poľská spoločnosť LOT obnovila v marci 2022. Dúfam, že jej úspech dá impulz na to, aby sa aj linka z Bratislavy vrátila do hry. Myslím si, že má potenciál, avšak potrebuje podporu aj zo strany slovenskej vlády.

### Rozvinul by sa s lepšou dopravou aj cestovný ruch?

Bez dobrého spojenia vlastným autom či verejnou dopravou ťažko očakávať gigantický objem turistov. Do toho ešte vstupuje bariéra, ktorú máme v hlavách. Na Slovensku je stále ešte dosť živá predstava, že v Poľsku jednoducho nie je nič zaujímavé. Nie je pravdivá v mnohých ohľadoch. Uvidíte také prírodné krásy, ktoré na Slovensku nie sú. Povedzme, že slovenské hory sú divokejšie a rozsiahlejšie než tie poľské. No Slovák si doma nesadne do menšej jachty alebo kajaku, aby sa preplavil sieťou prepojených jazier v panenskej prírode. Aj Baltické more je iné ako Jadran a počet českých turistov na Balte už vlni stúpol o 120 percent. Minulé leto to bola druhá najpočetnejšia skupina po Nemcoch. Z Bratislavy do Gdanska po diaľnici cez Česko je to vzdialenosť ako do Terstu či na

Istriu. Zažijete však niečo úplne iné, iné chute, iné vône ako v Stredomorí. Poľsko je iná krajina, a ak by ste sa v Chorvátsku tento rok nudili, skúste si ho zvoliť za nový cieľ. Hotely, reštaurácie či akvaparky pribudli priam neuveriteľne a veľká časť z nich je na špičkovej úrovni. Nové cyklotrasy sú často v oveľa priaznivejšom teréne, než je na Slovensku, lebo nemáme až také veľké kopce. Celkovo sme do regionálneho rozvoja v spojení s cestovným ruchom v ostatnom čase veľa investovali. Pre slovenských turistov bude najlepšie, ak si to sami čo najskôr overia.

**Je rozvoj cestovného ruchu v Poľsku tiež výsledkom úspešného čerpania eurofondov?**  
Určite tiež mali na tom svoj podiel. Napríklad v prípade pohraničných



Na Slovensku je R4 súčasťou medzinárodnej trasy Via Carpatia v prepojení na S19 v Poľsku, pre ktoré je dokončenie tejto cesty dôležité z hľadiska rozvoja východných regiónov, ale aj z hľadiska bezpečnosti krajín východného krídla NATO. Na značke je vzdialenosť do Rzeszowa, centra Podkarpatského vojvodstva aj leteckého priemyslu.



Poľsko je celkovo pre stavbárov zaslúbená zem, pretože keď stojíte vo Varšave, vidíte na obzore vždy niekoľko žeriavov. Preto ma príliš neprekvapuje, že firmy ako práve HB Reavis sa v Poľsku veľmi silno usídlili, dokonca tento slovenský developer u nás postavil aj najvyššiu budovu. A slovenská firma URANPRES zasa stavala tunely na obchvate Węgieńskiej Górky za päť miliárd eur. Aj vďaka nej bude rýchlostná cesta S1 hotová na poľskej strane už na budúci rok a zostane na dostavbu už len zhruba 20-kilometrový úsek na slovenskej strane, pri Kysuckom Novom Meste. A máme už aj pozitívny príklad najväčšej poľskej stavebnej firmy Budimex, ktorá na Slovensku realizuje prvú veľkú zákazku, prepojenie diaľnic D1 a D4 pri Bratislave.

oblastí v našich krajinách. Veľká časť z týchto investícií sa realizovala práve v rámci cezhraničných programov Európskej únie. Jeden z nich, Interreg Poľsko – Slovensko, priniesol obrovskú kvalitatívnu zmenu za posledných 20 rokov. Sú to stovky, možno už tisíce projektov zrealizovaných medzi poľskými a slovenskými obcami. Prepojenosť vidieť na cyklotrasách – napríklad v Poloninách v Prešovskom kraji. Cyklotrasa okolo Tatier bude úžasnou atrakciou, keď bude celá dokončená. Na poľskej strane je v podstate hotová celá, iba na Slovensku sú ešte nejaké resty, ale zasa to bude veľký impulz pre tento náš spoločný región.

**Prilákali rýchlejšie povoľovacie procesy staviť aj veľkých developerov zo Slovenska do Varšavy?**



Budimex, jednotka na poľskom stavebnom trhu, je už mnoho rokov uznávaný a rešpektovaný v zahraničí a stavia v SR veľmi dôležitú diaľničnú križovatku D1/D4.

**Je ešte niečo dôležité, o čom sme nehovorili?**

Jedna oblasť je vnímaná stále kontroverzne, a to sú poľské potraviny. Musím k tomu povedať, že keď sme vstupovali do Európskej únie, tak sme sa veľmi obávali, čo sa stane s našim v tom čase dosť zaostalým a rozdrobeným poľnohospodárstvom. Niektorí boli dokonca preto skôr proti vstupu do vyspelej Európy. A čo sa udialo? Nakoniec je to najväčšia success story, ktorú Poľsko teraz má. Pretože tento náš tradičný sektor so vstupom do Európskej únie nezmizol. Dokázal naozaj neuveriteľným spôsobom modernizovať výrobu. To bol produkčný základ a výsledkom sú skvelé poľské potraviny, ktoré sa stali jedným z veľmi silných exportných artiklov. V prípade celého radu poľnohospodárskych komodít patrí Poľsko medzi najväčších exportérov do zvyšku Európskej únie. Stojím si za tým, že ide o kvalitné produkty, hoci aj na Slovensku sa občas píše opak. S určitou vedeckou pravdepodobnosťou nájdete vo veľkom objeme nejaké chybné, nepoctivé kúsky, ale celkovo je to ohromný úspech. Pre mňa osobne bolo obrovským šokom pri príchode do Bratislavy, keď som videl, aké drahé sú tu potraviny a aká občas obmedzená je ich ponuka. Ceny sú pritom neporovnateľne vyššie nielen oproti Poľsku, ale dokonca i oproti Česku. Fakt, že tunajší sortiment nezodpovedá cene, vytvára veľký priestor na spoluprácu a konkurencia môže byť prínosná. V Poľsku napríklad rozhodne spotrebiteľom veľmi spríjemňuje život.



Veľvyslanec Maciej Ruczaj na slávnostnej recepcii pri príležitosti štátneho sviatku 3. mája, ktorú zorganizovalo poľské veľvyslanectvo v bratislavskom Carltone.



BLIK, poskytovateľ mobilných platieb, pred časom kúpil VIAMO, na Slovensku chystá uvedenie platformy, ktorou v roku 2023 v Poľsku prešlo skoro 1,8 miliardy transakcií.



Veľvyslanec Poľskej republiky na Slovensku Maciej Ruczaj a veľvyslankyňa Slovenskej republiky v Poľsku Andrea Elscheková Matisová odovzdali ocenenie Slovensko-poľskej obchodnej komory stavebnej firme Uranpres.

# Nákup tankov zahltí titulky, ale práve komponenty robia zmeny

Polska Grupa Zbrojeniowa je jedným z najväčších obranných koncernov v Európe. Svoje produkty prezentovali na veľtrhu IDEB 2024 pre bezpečnostné a záchranné zložky. Adam Zahri, manažér pre medzinárodnú spoluprácu odpovedá, aká je spolupráca medzi Poľskom a Slovenskom.

## Aká je spolupráca medzi Poľskom a Slovenskom v obrannom priemysle?

Slovensko je pre nás významným partnerom, keďže spolupracujeme pri výrobe 155 mm munície, ktorá je potrebná pre armády celého sveta. Mať spoľahlivého priemyselného partnera v tejto oblasti je spolupráca výhodná pre obe strany. Aktuálne máme v pláne dodávky techniky pre slovenskú armádu. Ide v súčasnosti o nevyhnutné rakety PVO veľmi krátkeho doletu PIORUN, ktoré už boli predané do viacerých krajín, ako sú Spojené štáty americké, Nórsko a Estónsko. Tešíme sa v blízkej budúcnosti na dodanie tohto zariadenia slovenskej armáde spolu s riadiacim systémom. Spolupráca so Slovenskom má veľký potenciál, ktorý budeme naďalej rozvíjať, tak s priemyselnými partnermi, ako aj s koncovými užívateľmi.

## Existuje aktuálne nejaká priama dodávka zbraní na slovenský trh?

Zatiaľ sme nedodali zariadenia priamo do Ozbrojených síl Slovenskej republiky. Priemyselná spolupráca medzi našimi priemyselnými odvetviami však existuje a je životne dôležitá pre obe strany. Prítomnosť PGZ na veľtrhu IDEB je prejavom našej ochoty zintenzívniť spoluprácu so Slovenskom, posilniť vzťahy s vojenskými a civilnými orgánmi. Počas tejto výstavy sme vzbudili značný záujem slovenských armádnych profesionálov, ktorí boli zvedaví na riešenia, ktoré poskytujeme. Dúfame, že im čoskoro poskytneme moderné a bojmi overené vybavenie.

## Ako sa táto spolupráca vyvíjala za posledné roky a aké sú vyhliadky na jej budúci rast?



Spolahlivý partner v priemyselnej oblasti prináša výhody pre každú stranu.

Potenciál je významný. Sme susedné krajiny a zdieľame rovnaké hrozby, najmä ruskú agresiu. Bez ohľadu na súčasnú politiku čelíme spoločným bezpečnostným výzvám, ktoré musíme riešiť, a táto obava sa týka aj Slovenska. Poľsko výrazne zvýšilo svoj rozpočet na obranu a naša Polska Grupa Zbrojeniowa je hlavným partnerom poľskej armády dodávaním potrebného vybavenia, ako sú húfnice KRAB. Polska Grupa Zbrojeniowa integruje národný sektor obrany vo vlastníctve štátu, ktorý rieši rôzne potreby poľskej armády, od delostrelectva po radary a systémy protivzdušnej obrany. Sme pripra-

vení podeliť sa o naše skúsenosti so Slovenskom.

## Môžete priblížiť spoluprácu so slovenskými firmami zameranými na výrobu vojenskej techniky?

Počas prebiehajúceho konfliktu na Ukrajine európske krajiny zintenzívňujú úsilie investovať do obrany. Už spomenutá spolupráca v delostreleckej oblasti medzi Poľskom a Slovenskom je príkladom toho, ako riešime spoločné výzvy sku-







Foto: PGZ

## Kto je Adam Zahri

Je manažér pre medzinárodnú spoluprácu v Polskej Grupe Zbrojeniowej. Pôsobí v sektore obrany a bezpečnosti od roku 2018. V Polskej Grupe Zbrojeniowej je zodpovedný za rozvoj priemyselného podnikania, export a vzťahy so zákazníkmi. Vyštudoval na univerzite College of Europe.



točne európskym spôsobom, a to nadviazaním vzájomne výhodnej spolupráce, budovaním dôvery a spoločným obchodovaním. Táto spolupráca je často krátka a nie vždy zahŕňa veľké zákazky. Zatiaľ čo nákup tankov sa dostáva na titulky, prebiehajúca spolupráca v oblasti dôležitých komponentov medzi Poľskom a Slovenskom často uniká pozornosti, ale v praxi prináša veľké zmeny.

### Aké sú hlavné výzvy pre krajiny pri rozvíjaní spolupráce v obrannom priemysle?

Hlavné výzvy vyplývajú z pokročilých technológií aplikovaných

v modernom vojenskom vybavení. Takmer žiadna krajina na svete nemá všetky potrebné technológie na vývoj a výrobu každého komponentu potrebného na vybudovanie moderného obranného vybavenia. Ide o zdieľanie a získavanie kľúčových kompetencií. Vojna na Ukrajine prinútila Európu investovať do miestnych priemyselných odvetví, aby si zabezpečila kľúčové kompetencie v rámci kontinentu. Bezpečnosť dodávateľského reťazca komponentov a surovín bola veľkou výzvou pre celý európsky obranný priemysel.

### Ako ovplyvňuje členstvo Poľska a Slovenska v NATO a EÚ a ich spoluprácu v zbrojárskom priemysle?

Od vstupu do NATO (Poľsko v roku 1999 a Slovensko v roku 2004) prešli naše armády významnými transformáciami. Táto zmena ovplyvnila obranný priemysel, čo si vyžaduje prechod od zastaraných systémov k štandardom NATO založeným na moderných technológiách. Myslím, že môžeme povedať v mene celého obranného priemyslu z krajín bývalej Varšavskej zmluvy, že sme úspešne prešli prechodom, ktorý vychádza z cenných poznatkov zhromaždených v tomto odvetví za niekoľko desaťročí. Tento prechod bol náročný, ale viedol k posilneniu priemyslu a armád.

### Čo si myslíte o investíciách stredo európskych krajín do armády?

Za posledných 20 rokov sme sa o bezpečnosť až tak nezaujímali, mysleli sme si, že po rozpade ZSSR sme v bezpečí. Nedávne udalosti nás však prinútili uvedomiť si, že história sa neskončila a moderné krajiny musia mať schopné obranné systémy, ktoré sa stanú záťažou pre rozpočty. Na zaistenie bezpečnosti je totiž potrebné investovať do moderného vybavenia. Nedávne krízy prinútili svetových lídrov prehod-



## Polska Grupa Zbrojeniowa

Polska Grupa Zbrojeniowa je kapitálová skupina, ktorá združuje niekoľko desiatok priemyselných závodov, servisných zariadení a výskumných centier, ktoré sú kľúčové pre poľský obranný priemysel.

Polska Grupa Zbrojeniowa je výrobcom inovatívnych systémov a riešení používaných poľskými ozbrojenými silami a spojeneckými formáciami. Portfólio spoločnosti zahŕňa moderné radarové systémy, pušky, optoelektroniku, kolesové obrnené transportéry, sudové delostrelectvo, bezpilotné vzdušné systémy a systémy riadenia boja. Produkty sú založené na poľskom technologickom myslení a spolupráci so svetovými lídrami v sektore obrany. Sú vyvíjané a vyrábané pod dohľadom skúsených inžinierov, dizajnérov a špecialistov.

notiť svoj postoj k bezpečnosti ich národov. Je životne dôležité investovať do technológií na ochranu moderných spoločností pred rôznymi hrozbami, ako sú vojna v plnom rozsahu, terorizmus a kybernetická kriminalita.

### Je IT bezpečnosť významným prvkom pre obranný priemysel?

Ako priemyselné odvetvie sa veľmi zaujímate o bezpečnosť IT. Zabezpečujeme, aby naše produkty boli odolné proti elektronickému boju a iným kybernetickým hrozbám, aby sme si zachovali spoľahlivé doručovacie schopnosti. Aj keď neponúkame IT produkty ani služby kybernetickej bezpečnosti, zabezpečujeme, aby boli naše produkty chránené proti týmto hrozbám a ochránili naše možnosti doručovania.

# Prístavy otvárajú svoje námorné brány pre slovenský obchod

Potenciál poľských prístavov pre spoluprácu so Slovenskom vyplýva najmä z výhodnej geografickej polohy a dopravného napojenia. Poľsko disponuje tromi hlavnými prístavmi, ktoré ponúkajú viacero možností pre spoluprácu v oblasti námornej dopravy a logistiky.



Prístav Gdansk má skvelú strategickú polohu a napojenie na cestnú sieť.

Foto: PGA SA/T. Urbaniak

**P**ristav Gdansk je najväčším prístavom v Poľsku a jedným z najväčších v Baltskom mori. Disponuje modernými terminálovými zariadeniami a ponúka komplexné logistické služby.

„Pre Slovensko sme najbližší námorný prístav. Žilina je od Gdanska vzdialená približne 700 kilometrov. Našou výhodou je navyše výborná konektivita,“ hovorí Michal Stupak, Account Manager v prístave Gdansk. Toto prístavné mesto sa totiž nachádza na križovatke hlavných logistických trás, v tesnej blízkosti kľúčových uzlov cestnej infraštruktúry – diaľnice A1, vedúcej zo severu na juh Poľska, a rýchlostnej cesty S7, ako aj zmodernizovaných železničných tratí. Obchod medzi Poľskom a Slovenskom je založený najmä na vývoze áut do Poľska a dovoze uhlia a železnej rudy. V roku 2023 sa Poľsko stalo tretím najvýznamnejším partnerom slovenského exportu.

## Automobilový priemysel

Kým bude existovať najväčšia slovenská oceľiareň v Košiciach, uhlie a železná ruda, suroviny potrebné na výrobný proces sa budú dovážať po mori z destinácií ako Kolumbia, Južná Afrika, Austrália a Indonézia. „Dúfame, že dovoz sa uskutoční cez prístav Gdansk. V kontajneroch je možné prepravovať akýkoľvek druh

nákladu vrátane áut. Kontajnerový terminál Baltic Hub v prístave Gdansk sa rozširuje. V budúcom roku sa jeho manipulačná kapacita zvýši o 1,5 milióna na 4,5 milióna TEU. Naša spolupráca sa rozrastá aj prostredníctvom automobilového priemyslu. Osobné autá z výrobného závodu Kia Motors v Žiline idú po ceste do Gdanska a potom po mori do Spojeného kráľovstva,“ hovorí Michal Stupak.

Prístav Gdyňa je druhým najväčším prístavom v Poľsku a zohráva dôležitú úlohu v námornej doprave. Jeho výhodou je priame napojenie na diaľnicu A1, ktorá smeruje do vnútrozemia Poľska a následne prepája Poľsko so Slovenskom a s ďalšími krajinami strednej Európy.

## Jednoduchá dostupnosť

Prístav Gdyňa je vstupným bodom do Baltsko-jadranského koridoru a námornej diaľnice Gdyňa – Karlskrona. Trajekty do Švédska odchádzajú zatiaľ trikrát denne a od mája sa pridávajú ďalšie tri odchody týždenne novou službou ro-ro. Široká sieť kontajnerovej pobrežnej plavby a napájacie spojenia vytvárajú jednoduchú a bezpečnú dostupnosť do severnej Európy, Veľkej Británie a Írska, ako aj do

oceánskych prístavov západnej Európy. Dôležitú súčasť aktivít prístavu Gdyňa zohrávajú veľkoobjemové terminály, ktoré manipulujú s rôznymi druhmi nákladu.

Štetín je ďalším významným prístavom na poľskom pobreží Baltského mora. Dlhé roky prístav prekladá kusový tovar pre slovenské firmy, ako sú výrobky z ocele, pa-

Slovensko je už roky jedným z najvýznamnejších partnerov, pokiaľ ide o tranzit tovaru cez prístavy Štetín a Świnoujście. V prípade Slovenska sú poľské prístavy najbližšie k jeho hraniciam, preto je preprava nákladu do poľských prístavov najlacnejšia a zároveň najmenej zaťažujúca životné prostredie.

## Kvalitnejšia infraštruktúra

Do prístavov dnes vedú kvalitné cesty: diaľnica A1 zo Slovenska a z Česka do Gdanska a Gdyne a štvorprúdová rýchlostná cesta S3 spájajúca Česko a Slovensko cez diaľnicu A4 s prístavmi v Štetíne a Świnoujści.

V prístavoch Štetín a Świnoujście sa nedávno uskutočnili železničné investície v hodnote približne 1,5 miliardy PLN, ktorých cieľom bolo zlepšiť prepojenie železničného systému prístavov s domácou, ale aj so medzinárodnou železničnou traťou E59/C. – E59. Tieto investície budú ukončené pred plánovaným spustením hlbinného kontajnerového terminálu vo Świnoujści, čo, ako dúfame, ešte viac zdynamizuje tento logistický reťazec. Ako v každej krajine, možnosť využívať námorné cesty ovplyvňuje rozvoj obchodu a ekonomiky vôbec.



pier, chemikálie, kontajnery z Ázie a zo Severnej Ameriky a kamióny slovenských firiem s nákladom sa presúvajú na palubách trajektov do/zo Škandinávie. Navyše prístavy tradične prekladajú hromadný tovar do oceľiarň na Slovensku.

# Chýbajúce cestné prepojenia krajín brzdia ekonomiku

Infraštruktúra medzi Poľskom a Slovenskom rieši v súčasnosti viaceré výzvy a ciele. Tieto krajiny ako členovia Európskej únie sa snažia zlepšiť cezhraničnú prepojenosť pre efektívnosť obchodnej výmeny. Cieľom je budovať diaľničné úseky a zmodernizovať cesty.

Investície do moderných dopravných sietí a digitálnej infraštruktúry môžu pomôcť posilniť hospodársku spoluprácu a integráciu v rámci Európskej únie.

„Medzi Slovenskom a Poľskom, žiaľ, neexistuje spojenie s plnými parametrami diaľnice alebo rýchlostnej cesty,“ hodnotí stav Budimex, najväčšia stavebná firma pôsobiaca v Poľsku. A to aj napriek tomu, že zdieľame takmer 541 km spoločnej hranice. Chýbajúce prepojenie ochudobňuje obe ekonomiky. Pozitívne sa dajú hodnotiť nové projekty cestnej infraštruktúry, akým bude napríklad diaľnica D3 vedúca k poľským hraniciam. Verejné zákazky zostávajú základným stavebným kameňom pre mnohé stavebné projekty. Budimex sa v Poľsku aj v ďalších krajinách zapája do verejných súťaží.

## Chýbajúce úseky diaľnice

„Hlavná výzva je v dokončení D3 a rozbehnutie výstavby chýbajúceho 60 km úseku R4 od Prešova po poľskú hranicu,“ hovorí Ondrej Matej, riaditeľ Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo. Ako ďalej pokračuje, čo sa týka cestnej infraštruktúry, tak hlavné koridory pre nákladnú dopravu sú v smere na našu D3 a chýbajúcu R4 (jantárová cesta).

Pre Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky je absolútnou prioritou vyplývajúcou z programového vyhlásenia vlády rozosta-



Hlavné koridory pre nákladnú dopravu sú v smere na našu D3 a chýbajúcu R4.

Foto: Dreamstime

vať chýbajúce úseky diaľnice D3 na Kysuciach a taktiež výrazne pohnúť s prípravou smerom k výstavbe s úsekmi budúcej R4 (tzv. Via Carpatia) od Kapušian pri Prešove k hraniciam s Poľskom. „Po dokončení týchto úsekov dôjde k výraznému zlepšeniu cestného spojenia v smere sever – juh Európy. Všetky spomínané úseky sú súčasťou tzv. TEN – T koridorov,“ hovorí Igor Choma, štátny tajomník Ministerstva dopravy Slovenskej republiky. Na budovanie kysuckej D3 sú určené prakticky všetky zdroje na budovanie diaľnic z Programu Slovensko. Na budovanie R4 sa ministerstvu podarilo v európskej konkurencii uspieť a získať dodatočné zdroje – 69 mil. eur na budovanie II. etapy severného obchvatu Prešova, ako aj na projektovú prípravu ostatných úsekov R4 po hranice s Poľskom. „V prípade cestnej infraštruktúry okrem spomínanej D3 a R4 pracujeme na ďalších spojeniach s Poľskom, prebieha výstavba rýchlostnej cesty R3 Tvrdošín – Nižná na Orave a na ceste I/68 medzi Prešovom a Mníškom nad Popradom/Pivnicznou je v súčasnosti vo výstavbe obchvat Sabinova,“ objasňuje Igor Choma.

## Dopravné systémy

Ako sa vyjadruje Budimex, súčasná infraštruktúra medzi Poľskom a Slovenskom hrá kľúčovú úlohu v obchodnej výmene a toku tovarov a služieb. V posledných rokoch spoločnosť zaznamenala rozvoj poľských firiem na slovenskom trhu, ale aj naopak. Rozhodujúce pre ďalší rozvoj sú súčasné priority výstavby D3 a R4 spájajúcich naše krajiny na východe a na západe.

„Všetky krajiny EÚ súhlasili s vytvorením svojich inteligentných dopravných systémov v súlade s architektúrou FRAME, ktorá stanovuje spoločné pravidlá pre trh EÚ. Keď vytvoríme plné diaľničné a rýchlostné spojenie medzi našimi krajinami, systémy budú nasledovať,“ dodáva spoločnosť Budimex.

## Železničná infraštruktúra

Ďalšou výzvou je rozvoj železničnej infraštruktúry. Žiaľ, vzhľadom na zložitý terén – prevažne horský, existuje len veľmi málo spojení medzi Poľskom a Slovenskom. Vlakové spojenie medzi našimi hlavnými mestami prechádza cez Českú republiku. „O rozvoji siete vysokorýchlostných železníc sa diskutuje v pobaltských krajinách, Českej re-

publike i v Poľsku. Pre Slovensko je podľa nášho názoru kľúčové zapojiť sa do tejto schémy a zlepšiť vzájomnú prepojenosť v regióne,“ dodáva Budimex.

V prípade železničnej infraštruktúry sú hlavné tovarové toky na železničný priechod Muszyna a na priechod Zwardoň. „Žiaľ, z hľadiska eurofondov sú možnosti dobudovať infraštruktúru cestnú a aj železničnú obmedzené. Preto treba v prípade R4 na východnom Slovensku použiť PPP projekt,“ dodáva Ondrej Matej.

Ako objasňuje Igor Choma: „Na slovenskej strane sme už zmodernizovali trať smerom na železničný hraničný priechod Skalité – Zwardoň a považujeme za prínosné, že rovnaké kroky realizuje aj poľská strana na svojom úseku trate.“ V súčasnosti sa pripravuje spustenie Strategickej rozvojovej štúdie východného Slovenska pre viaceré samostatné železničné projekty, medzi ktorými je aj modernizácia a zrýchlenie dopravy na úseku trate Prešov – Lipany – štátna hranica SR/PL. Ide o súčasť železničného koridoru Via Carpatia, kde sa navyše predpokladá zdvojkolaženie úseku Kysak – Prešov a celkové zlepšenie dopravy od Budapešti cez Košice a Prešov do Poľska.



**Klub poľského biznisu  
v Slovenskej republike**

**Klub Polskiego Biznesu  
w Republice Słowackiej**

**[www.polskybiznis.sk](http://www.polskybiznis.sk)**