

# Osobnosť slovenských železníc

## Marian Frko oslávil životné jubileum

Celý svoj profesijný život prežil na železnici. Začínal na službe oznamovacej a zabezpečovacej techniky, následne pôsobil v oblastiach financií, obchodu a stratégie. Keď prešiel zo štátnej sféry do súkromnej, otvoril sa mu priestor pri realizovaní investícií v našom najväčšom železničnom prekladisku v Čiernej nad Tisou. Ako technický riaditeľ a projektový manažér spoločnosti BTS stál nielen pri modernizácii viacerých technológií, ale aj pri zrode dvoch unikátnych prekladkových komplexov. Pri príležitosti životného jubilea sme požiadali o rozhovor projektového manažéra a člena predstavenstva BTS Mariana Frka.



*Ako projektový manažér a technický riaditeľ stál pri zrode všetkých veľkých investícií BTS v Čiernej nad Tisou – modernizáciách rozmrazovní, výstavbe oboch prekladkových komplexov, stavbe portálového žeriavu na Východnej rampe, či nedávnom rozšírení skladových priestorov na sypké substráty.*

**Na železnici pracujete celý život, začínali ste na úseku zabezpečovacej techniky a energetiky, neskôr ste prešli cez útvary financovania a obchodu až k tvorbe stratégie na železnici, poznáte ju teda od základov. Ktoré obdobie bolo pre vás pracovne „najväčšie“?**

Máte pravdu, už počas štúdií v priebehu rokov 1969-1974 som brigádoval na montážach elektrifikácií v Miškolci (Maďarsko) a v Pirne (NDR) a po ukončení štúdia na SVŠT v Bratislave som päť rokov pracoval na stavbách všetkých druhov kabelizácií vo firme Elektrizace železníc Praha. V roku 1979 som nastúpil na službu Oznamovacej a zabezpečovacej techniky Správy Východnej dráhy (SVD). Východná dráha bola vtedy najväčšou firmou so 64 tisíc zamestnancami a v rámci jednej firmy ste mohli zmeniť prácu bez odchodu z firmy. Práve to sa mi v živote aj podarilo. Prešiel som od montáží cez techniku, prevádzku do oblasti odvetvovej ekonomiky, k firemným financiám, plánu, obchodu a mobilným prostriedkom, až ku stratégii.

Priamo som sa tiež zúčastňoval na postupných zmenách usporiadania železničných spoločností po roku 1989 a od SVD som prešiel do ŽSR, následne do akciovky Železničná spoločnosť a pôsobenie v štátnom sektore som ukončil v Železničnej spoločnosti Slovensko. Tu nastal zásadný zlom. Vo svojich 56-tich rokoch som sa rozhodol ukončiť túto časť pracovného života a odišiel som do súkromnej spoločnosti BUDAMAR LOGISTICS, a. s. kde som sa následne stal aj členom tímu spoločnosti BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s. (BTS).

**Ostatných 15 rokov kariéry ste strávili síce na železnici, ale už v súkromnej firme ako projektový manažér a technický riaditeľ spoločnosti BTS. Venovali ste sa modernizácii prekladky v Čiernej nad Tisou. Ste realizátorom myšlienky automatizovanej prekladky a ďalších stavieb, ktoré vdýchli ČnT nový život. Keď porovnáte štátny a súkromný sektor, bola to ťažká škola?**

Pre mňa osobne nie. Vždy som pracoval s cieľom niečo vyriešiť, zlepšiť bez ohľadu na funkciu a pracovnú pozíciu. Súkromný sektor som poznal z práce v zahraničí a z osobných kontaktov. Pracovné nasadenie manažérov je v privátnom sektore násobne vyššie. Pôsobenie v súkromnom sektore bolo a stále je moje pracovne najplodnejšie obdobie. V BUDAMARE a následne aj od ZSSK CARGO ako akcionára BTS sa mi dostalo veľkej dôvery a podpory pri riešení a realizácii veľkých modernizačných projektov v Čiernej nad Tisou. Mal som veľké kompetencie vyvážené obrovskou zodpovednosťou. Je pravdou, že manévrovanie a výhovorky, prečo sa nedá, v private neexistujú, resp. veľmi rýchlo s nimi skončíte. Ak máte takúto dôveru, nemáte bezdôvodné zásahy do vašej práce, ktoré sa netýkajú riešených otázok a vytýčených cieľov. Nemusel som komunikovať a podriaďovať sa ľuďom, ktorí tomu nerozumejú. Je to o prístupe

a osobnom nastavení. Buď chcete niečo dokázať, alebo nie. Zásadou je držať sa faktov a radiť sa s odborníkmi. Do toho mi nikto nezasahoval a nikto nič nezakazoval.

**Ktorá etapa modernizácie v uzle ČnT od roku 2007 bola najnáročnejšia a prečo?**

Každá etapa bola náročná z iných dôvodov. Rekonštrukcia ruiny III. Rozmrazovacej haly bola veľkou počítačovou skúškou. Na prekladkovom komplexe (Západ) sme sa všetci učili na zhmotňovaní myšlienky vytvorenia unikátneho systému priamej prekladky, ktorý nám zabezpečí konkurenčnú výhodu. Ale myslím si, že najnáročnejšia bola príprava stavby „Prekladkový komplex Východ“. Časť prípravy stavby zameraná na riešenie vplyvov na životné prostredie v rámci posudzovania dokumentácie EIA. Tie verejné zhromaždenia – to bol kotel, kde nás riadne smažili. Pokrok sa ťažko presadzuje a vysvetľuje, hlavne keď máte neprajníkov a závistlivcov. Žiadna obava ľudí z novej technológie sa nenaplnila. Myslím si, že dnes už máme rešpekt a úctu. Každý dnes chápe, že projekty, ktoré sme za tie roky v ČnT zrealizovali a realizujeme, zabezpečujú udržateľnosť tovarových tokov a využitie železničnej infraštruktúry na Slovensku.

**Ako vnímate postavenie železnice na Slovensku? Kde sú, podľa vás, najväčšie prekážky v jej napredovaní? Je to v ľudoch, investíciách, štátnej podpore...? Kam by sa mala železnica posunúť, aby plnila spoločenskú objednávku na šetrný a ekologický dopravný systém?**

Postavenie železníc na Slovensku je zlé. Iba prehlásenia o dôležitosti železníc ešte nikdy nič nevyriešili. Musia byť jasné pravidlá financovania dopravnej infraštruktúry a stanovené priority preprav rôznych komodít – stačí sa pozrieť do okolitých štátov. Bez spolupráce a podpory zo strany ŽSR by nebola možná ani taká významná modernizácia uzla ČnT. Nie len z osobných skúseností, ale aj ako aktívne pôsobiaci

účastník rôznych odborných konferencií zameraných na koľajovú dopravu viem, že so súčasným nesystémovým financovaním má ŽSR už dlhodobo problém zabezpečiť aj základnú údržbu spravovanej infraštruktúry. Tridsať rokov počúvam o dôležitosti železníc, o jej ekologickom prínose a stačí sa pozrieť do dlhodobých štatistík preprav tovaru a zistíte, že diaľnice prakticky stavíme pre kamióny. Keď pravidelne najazdíte 60 - 70 tisíc kilometrov ročne po devastovaných slovenských cestách s mostami bez údržby, tak to všetko vidíte v priamom prenose. Takže ekológia je zatiaľ iba na papieri.

**Zjavne máte ešte dost energie vo svojich 70 rokoch naďalej sa venovať spoločným rozvojovým projektom na železnici. Prezradíte, čo vás v BTS čaká v najbližšom období?**

Roky neoklamete, v tom je život spravodlivý. V BTS sú mladí schopní manažéri a technici, ktorí majú na to, aby pokračovali v začatom diele a okrem zdokonaľovania súčasných technologických postupov riešili aj nové výzvy, ktoré pred nás stavajú naši zákazníci. V rámci riešených projektov sa dnes snažím im odovzdať svoje skúsenosti, zápal a cieľavedomosť v riešení výziev. Aktuálne už zopár mesiacov riešime niekoľko dôležitých otázok na zlepšenie fungovania procesov dopravnej obsluhy a celkovej logistiky v rámci ČNT. Taktiež skladovanie tovarov v colnom režime a aktivity v oblasti nákladnej železničnej dopravy sú pre nás veľkou výzvou. Práca na montážach ma naučila aj to, aký význam majú pre firmu radoví zamestnanci. Preto medzi našimi



S kolegami na stavbe Prekládkového komplexu Východ v lete 2015.  
Zľava: Alojz Filipek, Marian Frko, Pavel Šuťák a Ivan Marek

projektami nechýbajú ani tie zamerané na zlepšenie ich sociálneho a pracovného prostredia. Tomu všetkému sa ešte venujem a teším sa z každého úspešne zrealizovaného projektu.

**Skúste sa, prosím, obzrieť späť a vybrať niekoľko najdôležitejších momentov, ktoré vás formovali, respektíve boli rozhodujúce vo vašej kariére. Menili by ste s odstupom vaše rozhodnutia?**

V mojom živote zohral najväčšiu rolu môj otec. Začal na železnici od piky a skončil vo vysokej funkcii. Od ukončenia štúdií prešiel povojnovou obnovou železníc na Slovensku, bol pri všetkých stavbách železníc na Slovensku a neskôr v celom Československu. Bol som s ním na mnohých týchto stavbách a stalo sa mi to osudným. Som rád, keď nad jeho hrobom môžem

povedať, že sa za mňa nemusí hanbiť. Bol som pri rušení tratí, ktoré budoval, ale bol som aj pri modernizácii stavieb v ČNT, ktoré tiež budoval. Mne sa podarilo ich posunúť na inú technickú úroveň, čo ma osobne uspokojuje. V živote som stretol zopár ľudí, ktorí mi dali dôveru a našťastie aj niekoľko ľudí, ktorí majú vzťah k železnici a jej osud im nie je ľahostajný. Žiadne rozhodnutia by som nenechal, pretože aj chybné rozhodnutia sa dajú včas napraviť a z chýb sa treba poučiť. Dôležité je počúvať druhých a učiť sa od nich. Hľadať spojencov, ktorí chcú pri ohliadnutí sa vidieť po sebe niečo pozitívne vykonané. Aby sme život nežili a neprežili naprázdno. Na to je život príliš krátky.

**Ladislav JANDOŠEK**

*Milý Marian,  
stále predčasné by bolo lúčenie,  
keď sa s nami cítiš príjemne,  
keď stále miluješ, a rád víno piješ,  
a hoc máš svoje roky ako mladý muž žiješ,  
keď nás vieš stále niečím novým zaujať,  
keď stále platí, že život Ťa má rád,  
tak... fakt nevedí, že už máš 70.*

*Všetko najlepšie a ešte veľa vydarených projektov Ti k Tvojmu krásnemu jubileu želá*

*kolektív BULK TRANSSHIMPENT SLOVAKIA, a. s.*



Inzercia 09-2021 CI