

Masaryková univerzita

Ekonomicko-správní fakulta

Študijný odbor: Hospodárska politika a medzinárodné vzťahy



**VPLYV ZAHRANIČNÝCH POLITICKÝCH
VZŤAHOV NA INTENZITU OSOBNÝCH
ŽELEZNIČNÝCH DOPRAVNÝCH SPOJENÍ NA
SLOVENSKU PO ROKU 1993**

The influence of foreign political relations on the intensity of
international rail transport connection in Slovakia after 1993

Diplomová práca

Vedúci bakalárskej/diplomovej práce:

doc. Ing. Martin Kvizda, Ph.D.

Autor:

Bc. Patrícia Šellengová

Brno, 2018



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Akademický rok: 2017/2018

Studentka:	Bc. Patricia Šellengová
Obor:	Hospodářská politika a mezinárodní vztahy
Název práce:	Vliv zahraničně politických vztahů na intenzitu mezinárodních dopravních spojení
Název práce anglicky:	The influence of foreign political relations on the intensity of international transport connections
Cíl práce, postup a použité metody:	Cíl práce: Cílem práce bude identifikovat vliv změn zahraničněpolitických vztahů Slovenska na intenzitu osobních přeshraničních železničních dopravních spojení od roku 1993. Pracovní postup: Předmětem práce bude analýza dopadu vzniku samostatné Slovenské republiky a její postupné začleňování do evropských integračních struktur na intenzitu osobních přeshraničních železničních spojení. Práce bude zohledňovat vývoj mezinárodních politických i hospodářských vztahů s okolními zeměmi. V práci budou využity volně dostupné statistické údaje, výroční zprávy, jízdní řady, mezinárodní smlouvy, deklarace apod. Struktura práce: 1. Úvod 2. Vývoj mezinárodně politické situace Slovenska po roce 1993, vztahy se sousedními zeměmi. 3. Přehled přeshraničních železničních spojení Slovenska - historie, stav. 4. Komparace intenzity osobních přeshraničních železničních spojení. 5. Vyhodnocení výsledků a jejich diskuse. 6. Závěr.
Rozsah grafických prací:	Podle pokynů vedoucího práce
Rozsah práce bez příloh:	60 – 80 stran
Literatura:	<i>A decision support system for intermodal transport policy.</i> Edited by Cathy Macharis - E. Pekin - A. Caris - B. Jourquin - Oostende Frisco -. 1 online r. ISBN 9789054875260. PELTRÁM, Antonín. <i>Dopravní politika</i>. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. +. ISBN 80-901730-6-3. KYLOUŠEK, Jakub. <i>Dopravní politika</i>. In BALÍK, Stanislav, Ondřej ČÍSAŘ a Petr FIALA. <i>Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009</i>. 1. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 113-140, 28 s. Srovnávací politologie, 13. ISBN 978-80-7325-236-6. SEIDENGLANZ, Daniel. <i>Evropská dopravní politika - kritika a geografické hodnocení</i>. <i>Národohospodářský obzor</i>, Brno: Ekonomicko-správní fakulta MU, 2006, roč. 2006/VI, č. 4, s. 84-96. ISSN 1213-2446.

STEVENS, Handley. *Transport policy in the European union*. 1st pub. Basingstoke: Palgrave, 2004. xvii, 276. ISBN 0-333-79356-0.

SEIDENGLANZ, Daniel. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, 2006. 82 s. Železniční doprava. ISBN 80-210-4221-4.

Vedoucí práce: doc. Ing. Martin Kvízda, Ph.D.

Pracoviště vedoucího práce: Katedra ekonomie

Datum zadání práce: 2. 3. 2017

Termín odevzdání diplomové práce a vložení do IS je uveden v platném harmonogramu akademického roku.

V Brně dne: 9. 5. 2018

Jméno a příjmení autora: Bc. Patrícia Šellengová

Název diplomové práce: Vplyv zahraničných politických vzťahov na intenzitu osobných železničných dopravných spojení na Slovensku po roku 1993

Název práce v angličtině: The influence of foreign political relation on the intensity of international transport connections in Slovakia after 1993

Katedra: Ekonómie

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Martin Kvizda, Ph.D.

Rok obhajoby: 2018

Anotace

Predmetom práce bude analyzovať dopad vzniku samostatnej Slovenskej republiky a jej postupného začleňovania do európskych integračných štruktúr na intenzitu osobných cezhraničných železničných spojení. Prvá a druhá kapitola sú venované stručnej charakteristike Železniciam Slovenskej republiky ako aj prehľadu všetkých železničných priechodoch a ich intenzity od roku 1991. Tretia a štvrtá kapitola je venovaná vnútropolitickému vývoju na Slovensku od vzniku až do súčasnosti. Záverečná časť analyzuje dopad vývoja bilaterálnych vzťahov so susednými krajinami na vývoj intenzity cezhraničných železničných spojení.

Annotation

The goal of the submitted thesis: “The influence of foreign political relation on the intensity of international transport connection in Slovakia after 1993” is to analyze the impact of creation an independent Slovak republic and its integration onto European structure on the intensity of rail transport. The first and second chapters are concentrated on describing the history of Slovak railways, giving the overview about all railway border crossings and and their intensity. The third and fourth chapters are devoted to intra-political development in Slovakia from the beginning to the present. The final part analyzes the impact of the development of bilateral relations with neighboring countries on the development of the intensity of cross-border rail links.

Klíčová slova

Slovenská republika, medzinárodné vzťahy, železničná doprava, železnice hranice prechody, intenzita dopravných spojení, Poľsko, Ukrajina, Česká republika, Rakúsko, Maďarsko

Keywords

Slovak Republic, international relations, rail transport, railway border crossings, intensity of transport connections, Poland, Ukraine, Czech republic, Austria, Hungary

ČESTNÉ VYHLÁSENIE

Prehlasuje, že diplomovú prácu *Vplyv zahraničných politických vzťahov na intenzitu osobných železničných dopravných spojení na Slovensku po roku 1993* som vypracovala samostatne pod vedením doc. Ing. Martina Kvizdu, Ph.D. a uviedla v nej všetky použité literárne a iné odborné zdroje v súlade s právnymi predpismi, vnútornými predpismi Masarykovej univerzity a vnútornými aktmi riadenia Masarykovej univerzity a Ekonomicko-správnej fakulty MU.

V Brne, 7. Mája 2018

.....
Patricia Šellengová

POĎAKOVANIE

Rada by som poďakovala doc. Ing. Martinovi Kvizdovi, Ph.D. za cenné rady, pripomienky, a hodnotné komentáre, ktoré mi pomohli pri písaní tejto diplomovej práce. Tiež by som sa chcela poďakovať Ing. Miroslavovi Kubešovi a Zdenke Furčákovej za poskytnutie informácií a konzultácie v rámci mojej diplomovej práce.

1 Obsah

ÚVOD.....	11
1 Analýza cezhraničných spojení do roku 2004.....	13
1.1 História ŽSR.....	13
1.2 Medzinárodná železničná doprava	14
1.3 Česká republika.....	15
1.4 Poľsko	19
1.5 Maďarsko	20
1.6 Rakúsko.....	21
1.7 Ukrajina.....	22
2 Analýza cezhraničných spojení po roku 2004.....	23
2.1 Česká republika.....	24
2.2 Poľsko	27
2.3 Maďarsko	28
2.4 Rakúsko.....	29
2.5 Ukrajina.....	30
3 Vývoj medzinárodnej politickej situácie na Slovensku.....	31
3.1 Situácia od roku 1993 až 2004.....	31
3.2 Situácia od roku 2004 doteraz.....	34
4 Vzťahy so susedmi	38
4.1 Česká republika.....	38
4.2 Poľsko	41
4.3 Maďarsko	44
4.4 Rakúsko.....	47
4.5 Ukrajina.....	50

5	Vyhodnotenie výsledkov	53
5.1	Česká republika.....	53
5.2	Poľsko	55
5.3	Maďarsko	57
5.4	Rakúsko.....	59
5.5	Ukrajina.....	60
	ZÁVER	62
	ZOZNAM TABULIEK	64
	ZOZNAM GRAFOV	69
	ZOZNAM SKRATIEK.....	70
	PRÍLOHY	71

ÚVOD

Doprava je jeden z kľúčových prostriedkov rozvoja každej modernej spoločnosti a predpokladom dosiahnutia regionálnej súdržnosti. Zmeny, ktoré nastali v Európe sa prejavili aj na využívaní jednotlivých druhoch dopravy. Klesajúci trend železničnej dopravy bol predovšetkým spôsobený nárastom individuálnej cestnej dopravy v rámci regionálnej dopravy a nárastom leteckej dopravy v rámci medzinárodnej dopravy, ale napriek tomu má železničná doprava stále významne miesto v Európe.

Železnice sa nemalou mierou podieľali aj na súčasnej štrukturálnej podobe Slovenskej republiky. Vznikom Slovenskej republiky vznikli aj Železnice Slovenskej republiky, štátny podnik, ktorý boli vtedajším jediným výhradným prepravcom a správcom infraštruktúry železničnej siete na Slovensku. Postupom času a zmenou politickej klímy sa menili aj podmienky na železniciach. Neskôr vstupom Slovenska do Európskej únie sa vytvorili podmienky na voľný pohyb osôb, tovarov, služieb ale tiež záväzok liberalizovať železničnú dopravu.

Táto diplomová práca sa teda zameriava na analýzu dopadu vzniku Slovenskej republiky a jeho postupného začleňovania do európskych štruktúr na intenzitu cezhraničných železničných spojení. Cieľom práce je teda identifikovať vplyv zmien zahraničnopolitických vzťahov Slovenska na intenzitu cezhraničných železničných dopravných spojení od roku 1993.

Pri zostavovaní diplomovej práce som použila viacero metód. V prvom rade to bolo rešerš a štúdium literatúry a v nasledujúcich etapách som používala metódu analýzy dostupných dokumentov o intenzite na medzinárodných vlakových prechodoch. Pomocou dostupných grafikonov som merala každé dva roky rozsah vlakových spojení na dennej báze medzi Slovenskom a susediacimi krajinami. Využila som aj externé konzultácie so ZSSK. V záverečnej časti som pomocou metódy komparácie sledovala ako sa menila intenzita vlakových spojení v závislosti na vývoji bilaterálnych vzťahov Slovenska a susediacich krajín.

Podľa cieľu práce je vymedzená aj štruktúra práce. Prvá a druhá kapitola sú venované stručnej charakteristike Železniciam Slovenskej republiky ako aj prehľadu všetkých železničných priechodoch, ktoré spájajú Slovensko a susediace krajiny. Pomocou merania rozsahu vlakových spojení od roku 1991 na všetkých medzinárodných železničných priechodoch, vieme určiť intenzitu vlakových spojení so susediacimi krajinami až do súčasnosti. Prvá časť je rozdelená na dve kapitoly pre lepší prehľad, ale tiež preto, že rok 2004 bol rok, kedy Slovensko vstúpilo do Európskej únie a prijalo záväzok implementovať smernice, prijímať nariadenia a rešpektovať pravidlá Európskej únie aj v rámci železničnej dopravy.

V druhej časti mojej diplomovej práce sa venujem vnútropolitickému vývoju na Slovensku od vzniku až do súčasnosti. Považujem to dôležitú súčasť, od ktorej sa odvíjala aj zahraničná politika Slovenska a bilaterálne vzťahy s ostatnými krajinami. V ďalšej kapitole sa zaoberám už konkrétnym vývojom bilaterálnych vzťahov so susednými krajinami. V záverečnej časti podľa zistených skutočností sledujem dopad bilaterálnych vzťahov so susednými krajinami na vývoj intenzity cezhraničných železničných spojení.

1 Analýza cezhraničných spojení do roku 2004

1.1 História ŽSR

Československo neinvestovalo od začiatku 80. rokov do jednoduchej obnovy železníc a dôsledkom týchto opatrení bolo, že sa železnice stali podnikom s prezamestnanosťou a priemerným nízkym príjmom. Aj to bol jeden z dôvodov narastajúcemu rozdielu medzi československými a západoeurópskymi železnicami. Za takýchto okolností po Československa a vzniku samostatnej Slovenskej republiky vznikali aj Železnice Slovenskej republiky.

Železnice SR vznikli 1. januára 1993 rozhodnutím vlády Slovenskej republiky o zriadení podniku v nadväznosti na rozdelenie Česko-slovenskej federatívnej republiky a tým i na rozdelenie Česko-slovenských štátnych dráh na dva samostatné subjekty. Spoločnosť bola považovaná za nástupcu Česko-slovenských dráh pre územie SR. Po svojom vzniku bola unitárnou železnicou, podobne ako jej predchodca.¹ 30. septembra 1993 bol prijatý zákon č. 258/1993 o ŽSR, ktorý definoval ŽSR ako štátny podnik a vytvoril prostredie pre vstup cudzích operátorov na železničnú sieť. Európske smerovanie Slovensko potvrdilo pripojením sa k projektu transeurópskych multimodálnych koridorov. Samostatná Slovenská republika upriamila pozornosť na cezhraničné trate, ktoré sa neskôr mali stať súčasťou plánovej siete európskych dopravných trás. Zámerom bolo aj zatraktívniť a zúročiť pozíciu v strednej Európe.² Aj napriek tomu, ŽSR sa nevyhlo obrovskému zadlženiu v priebehu 90. rokov 20. storočia a k nástupu chátrania infraštruktúry.

Významným míľnikom smerovania ŽSR bola transformácia na obchodnú spoločnosť. ŽSR sa tak k 1. januáru 2002 rozdelili na Železnice Slovenskej republiky, ktoré vykonávajú funkciu manažéra infraštruktúry, ktorý má na starosti správu, prevádzku a údržbu železničnej dopravy a Železničnú spoločnosť Slovensko a.s., ktorá má na starosti prevádzkovanie nákladnej a osobnej dopravy. Neskôr sa táto Železničná spoločnosť

¹ Železnice Slovenskej republiky. *Profil spoločnosti*. Dostupné na internete: < <https://www.zsr.sk/o-nas/profil-spolocnosti/>

² Železnice Slovenskej republiky. *História železníc*. Dostupné na internete: < http://www.zsr.sk/slovensky/historia-zeleznic/od-roku-1993.html?page_id=1279

Slovensko a. s. rozdelila na ZSSK a ZSSK CARGO. ZSSK je operátor zabezpečujúci osobnú prepravu, ZSSK CARGO nákladnú prepravu.³

1.2 Medzinárodná železničná doprava

V roku 1995 bolo prepravených železničnou dopravou viac ako 90 miliónov cestujúcich z toho medzinárodná doprava tvorila približne 3% podiel. V roku 2000 sa počet cestujúcich znížil viac ako o štvrtinu. Celkovo prepravených cestujúcich bolo 69 miliónov. Podiel cestujúcich prepravených železničnou dopravou klesal aj v nasledujúcich rokoch. V roku 2005 bolo prepravených 50 miliónov cestujúcich, narastal však význam medzinárodnej dopravy, ktorý tvoril skoro 5% podiel na železničnej doprave na Slovensku. Nasledujúce roky sa niesli opäť v znamení poklesu počtu prepravených cestujúcich naopak význam medzinárodnej dopravy narastal. V roku 2014 tvorila 7% podiel všetkých cestujúcich na Slovensku. V roku 2015 je bádať rapidný nárast o jednu tretinu, čo môžeme pripisovať tzv. zatraktívneniu železničnej dopravy bezplatným cestovaním študentom a dôchodcom ale taktiež vstupu nových prepravcov na trh. aj Z hľadiska medzinárodnej železničnej dopravy je však nárast nepatrný.

Graf č. 1- Počet prepravených v železničnej doprave podľa druhu dopravy



Zdroj: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, vlastná úprava

Tabuľka č. 1 : Počet prepravených cestujúcich železničnou dopravou v tisícoch

	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2017
Vnútroštátna doprava	89 471	66 806	50 415	46 583	44 698	60 566	72 521
Medzinárodná doprava	3 001	2 474	2 547	2 858	3 566	3 757	

Zdroje: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, vlastná úprava

1.3 Česká republika

Po rozdelení Československa v roku 1993 po určení hraníc vzniklo 7 železničných. Pôvodné federálne označovanie tratí sa zmenilo v roku 1994, kedy došlo k prečíslovaniu, prvým zmenám cieľových staníc. Od roku 1994 do roku 2002 bola pôvodná trať Bylnice - Trenčianska Teplá označovaná Vlársky priesmyk – Trenčianska Teplá, trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom traťou na Javorník – Myjava, neskôr Vrbovce a trať Veselí nad Moravou – Kúty neskôr označovaná ako trať Sudomerice – Skalica. Frekvencia na trati sa tiež zásadne menila.⁴ Železničné priechody pretínajúcich hranicu s Českou republikou a to Mosty u Jablunkova - Čadca, Horní Lideč - Púchov, Vlársky priesmyk – Trenčianska teplá, Javorník – Myjava, Sudomerice nad Moravou – Skalica, Hodonín – Holíč, Lanžhot – Kúty.

Prechod Břeclav – Kúty je veľmi frekventovaný prechod, ktorý spája hlavné mestá Budapešť, Bratislavu a Prahu. Táto trať patrí ku kategórii I., medzi ktoré sa zaraďujú najlepšie trate na Slovensku.⁵ V roku 1991 pred rozdelením federácie prechádzalo cez tento hraničný prechod 21 rýchlíkov denne. V roku 1995 po prvej vlne rušenia vlakových spojení na tejto trati premávalo 12 medzinárodných rýchlíkov a osobných vlakov bolo 10 denne. Od roku 1997 sa zvýšil počet rýchlíkov ale počet osobných vlakov ostáva konštantný. V roku 2000 pozorujeme znižovanie počtu osobných vlakov aj rýchlíkov.

⁴ HALÁS, M., ŘEHÁK, S. 2008. *Príspevek k anatomii spoločného pohraničí České republiky a Slovenské republiky*. Dostupné na internete: < <https://geography.upol.cz/soubory/lide/halas/clanky/Halas,Rehak-GC.pdf>

⁵ PŠENKA, T. 2007. *Hierarchizácia železničnej siete Slovenska*. Bratislava. Dostupné na internete. < http://www.humannageografia.sk/clanky/psenka_11_hierarchia.pdf

Tabuľka č. 2: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Břeclav-Kúty

	1990-1991		1995-1996		1997-1998		1999-2000		2001-2002	
	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
Břeclav-Kúty	9	21	10	12	10	14	10	13	10	11

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

*zahrňuje IC a EC vlaky

Železničná trať Mosty u Jablunkova - Čadca patrí tiež do kategórie I., ktorá je súčasťou paneurópskeho koridoru a je významnou medzinárodnou spojniciou.⁶ Po tejto trati rovnako ako po trati Kúty – Břeclav sú prevádzkované EC aj IC vlaky. V roku 1991 prechádzalo týmto hraničným prechodom 12 osobných vlakov a 16 rýchlikov denne. Po roku 1993 je badať zjavný úbytok rýchlikov. Intenzita železničných dopravných spojení ostávala nemenná do roku 2001. Počet osobných vlakov prechádzajúcich priecestím sa znížil na 11 denne a počet rýchlikov klesol na 8.

Tabuľka č. 3 : Počet vlakov premávajúcich denne na trati Mosty u Jablunkova-Čadca

	1990-1991		1995-1996		1997-1998		1999-2000		2001-2002	
	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
Mosty u Jablunkova - Čadca	12	16	13	9	13	9	13	9	11	8

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

*zahrňuje IC a EC vlaky

Trať Veselí nad Moravou – Trenčianska Teplá bola od roku 2004 technicky označovaná ako Vlársky priesmyk – Trenčianska Teplá je medzištátna železničná trať o dĺžke 179 km. V roku 1990 jazdilo denne 11 osobných vlakov a 4 rýchliky. Po roku 1995 počet osobných vlakov ako aj rýchlikov klesá. V roku 2002 na tejto trati prestali jazdiť rýchliky.

⁶ PŠENKA, T. 2007. Hierarchizácia železničnej siete Slovenska. Bratislava. Dostupné na internete. <
http://www.humannageografia.sk/clanky/psenka_11_hierarchia.pdf

Tabuľka č. 4 : Počet vlakov premávajúcich denne cez Vlársky priesmyk -Trenčianska teplá

	1990-1991		1995-1996		1997-1998		1999-2000		2001-2002	
	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
V.priesmyk- T.Teplá	11	4	11	2	9	2	10	2	8	0

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Na trati Veselí nad Moravou – Kúty sa od roku 1995 zmenila technika označovania na Sudomerice – Kúty. Na tejto trati jazdilo v roku 1990 14 vlakov denne, po roku 1993 počet vlakov klesá. V roku 2001 jazdilo na tejto trase 5 vlakov denne.

Tabuľka č.5 : Počet vlakov premávajúcich na trati Skalica - Kúty

	1990-1991	1995-1996	1997-1998	1999-2000	2011-2002
Veselí nad Moravou	14				
Sudomerice – Kúty		10	8	8	5

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Na úseku Horní Lideč - Púchov pred rozpadom federácie jazdilo 16 osobných a 9 rýchlikov. V roku počet klesol na 10 osobných vlakov a 6 rýchlikov. Neskôr počet osobných vlakov dokonca vzrástol ale počet rýchlikov klesal až do roku 2001.

Tabuľka č. 6 – Počet vlakov premávajúcich denne na trati Horní Lideč-Púchov

	1990-1991		1995-1996		1997-1998		1999-2000		2001-2002	
	O	R*	O	R*	O	R*	O	R*	O	R*
Horní Lideč - Púchov	16	9	10	6	12	6	11	6	10	3

Zdroj: Cestovné poriadky, vlastná úprava

**zahrňuje IC a EC vlaky*

Na úseku Holíč – Hodonín v roku 1992 premávalo 12 osobných vlakov denne. V roku ich počet klesol na 10 a klesal až do roku 2002, kedy ich jazdilo na tejto trase už iba 5 denne. V roku 2004 bola trasa Hodonín – Holíč definitívne uzavretá.

Tabuľka č. 7 – Počet vlakov premávajúcich denne na trati Holíč- Hodonín

	1990-1991	1995-1996	1997-1998	1999-2000	2001-20002
Holíč- Hodonín	12	10	9	5	5

Zdroje: Cestovné poriadky vlastná úprava

Trat' Veselí nad Moravou – Nové mesto nad Váhom je stavebným klenotom. Výstavba celej trati stála vtedajšej dobe 283 miliónov Kč a bola najväčšou investíciou štátu v 20-tych rokoch v rámci železničnej dopravy.⁷ Trat' je dlhá 67,5 km a je vedená v obťažných geologických a morfológických podmienkach. Dráha je umiestená do terénu, kde 42% trate je v oblúku a až patina trate má maximálny sklon 13,8 %. Na tejto trati pracovalo vo vtedajšom Československu až 5000 ľudí.⁸ Na trati v roku 1991 premávalo 12 osobných vlakov denne. V roku 1995 sa menilo federálne označovanie tratí a trat' Veselí nad Moravou – Myjava sa zmenila nad Javorník - Myjava. V roku 1999 sa zmenilo označovanie trate na trat' Nové mesto nad Váhom – Vrbovce

Tabuľka č. 8 : Počet vlakov premávajúcich denne na trati Javorník - Myjava

	1990-1991	1995-1996	1997-1998	1999-2000	2001-20002
Veselí nad Moravou – Myjava	12				
Javorník - Myjava		10	10	12	10

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

⁷ VLAHOVSKÝ, I. *Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce*. Vlaky.net. Dostupné na internete: < <https://www.vlaky.net/servis/trat.asp?id=10>

⁸ MARUŠIČ, M. *Trat' Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce pred osemdesiatimi rokmi*. SME. Dostupné na internete: < <https://marusic.blog.sme.sk/c/147328/Trat-Nove-Mesto-nad-Vahom-Vrbovce-pred-osemdesiatimi-rokmi.html>

1.4 Poľsko

Počas 70. a 80. rokov zohrávala železničná doprava rozhodujúcu úlohu ale po rozpade spoločnosti COMECON došlo k zásadným zmenám.⁹ Prvý krok liberalizačného procesu v Poľsku začal v roku 1991 dva roky po sociálno-ekonomickej transformácii. Poľsko od roku 1989 uzavrelo 90% liniek tretej kategórie a približne 44% liniek druhej kategórie, čo spôsobilo pokles významnosti regionálnej železničnej dopravy v tejto krajine. Slovensko s Poľskom spájajú tri hraničné železničné prechody a to Plaveč – Muszyna PKP; Medzilaborce – Łupków a Čadca – Skalité - Zwardoň.¹⁰

Na trase Plaveč - Muszyna na prelome rokov 1991/1992 jazdilo 5 rýchlíkov denne. Táto trasa bola jednou z variant spojenia Budapešť – Krakow alebo spojenia medzi Varnou a Varšavou. Ich intenzita sa výraznejšie nemenila, klesla iba v roku 1999-2000 .

Prechod Čadca- Zwardoň spájal Žilinu a Krakow. Počas druhej svetovej vojny bola táto trať poškodená a následne obnovená iba v úseku po zastávku Skalité – Serafinov. Prvý vlak do Zwardoňa prešiel cez štátnu hranicu až v roku 1992.¹¹ V roku 1995/1996 jazdilo denne na tejto trase 7 vlakov. V roku 1999/2000 ich jazdilo 8 vlakov denne a ďalšie 2 jazdili od októbra do apríla. V roku 2001/2002 ich dokonca jazdilo 10 vlakov denne.

Úsek Medzilaborce – Łupkow patrí k najmenej využívaním železničným priechodom. Cez tento hraničný priechod jazdili vlaky iba počas letného obdobia od júna do konca augusta dvakrát denne od roku 1999.

Tabuľka č. 9 : Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Poľskom

	1990-1991	1995-1996	1997-1998	1999-2000	2001-2002
Plaveč – Muszyna	5	5	5	4	5
Čadca - Zwardoň	-	7	7	8	10
Medzilaborce – Łupkow	-	-	-	2	2

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

⁹ CELINSKI, K. *Restructuring of Railways in Poland*. *Japan Railway and Transport Review*. No. 8 (pp 10-14). Dostupné na internete:< http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr08/f10_cel.html

¹⁰ WIECKOWSKI, M. a kol. 2012. *The Potential for improved accessibility and tourism development in the Polish-Slovak Borderland*. Varszawa- Bratislava 2012. s-80. ISBN 978-83-615890-80-4

1.5 Maďarsko

Železničný hraničný prechod Slovenské Nové mesto – Satorljauhely bol využívaný od roku 1919 po ústupe boľševických vojsk. Bol to významný dopravný uzol na Podkarpatskú Rus. Na prelome rokov 1991-1992 premávalo cez tento prechod 3 páry osobných vlakov denne. Ich počet sa v roku 1997 zvýšil ale o dva roky neskôr opäť klesol a ustálil sa na počte 2.

Na trase Bratislava - Rusovce – Rajka v roku 1991 jazdili denne 4 vlaky. Cez túto trať ešte na začiatku 21. storočia jazdili vlaky spájajúce Bratislavu – Budapešť. V roku 1995 ich bolo 5 denne. Na prelome rokov 1999 premávalo na trati 4 vlaky denne. V roku 2001 počet vlakov klesol na 2 denne. Na trati Komárno – Komárov na začiatku 90.tých rokov premávalo denne 6 vlakov. V roku 1995 sa intenzita znížila na 4 vlaky denne. Ich počet ostával konštantný až do roku 1999 kedy sa znížil na 3 vlaky denne. Počet vlakov jazdiacich do Somoskouvafalu z Fiľakova bol 7 denne. Ich počet sa znižoval a v roku 2001 ich jazdilo na tejto trati 4 denne.

Trať Štúrovo – Szob je trať, na ktorej prechádzajú medzinárodné vlaky z Viedne a Brna do Budapešti. Táto trať patrí k najstarším tratiam na Slovensku. V roku 1995 na tejto trati jazdilo 11 rýchlikov denne, ale neskôr sa intenzita mierne znížila. V roku 2001 jazdilo na tejto trati medzinárodných 8 rýchlikov denne.

Tabuľka č. 10: Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Maďarskom

	1990-1991	1995-1996	1997-1998	1999-2000	2001-2002
Slov. Nové mesto - Satorljauhely	3	3	4	3	2
Rusovce- Rajka	4	5	5	4	2
Komárno – Komárov	6	4	4	3	3
Fiľakovo - Somoskouvafalu	7	6	6	6	4
Štúrovo - Szob	9	11	10	8	8

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Trat' Košice – Hidašnemeti tvorí poslednú a najsevernejšiu časť pôvodnej železnice z Miškolca do Košíc. Na začiatku 90 rokov boli zavedené 4 súpravy rýchlikov a 2 súpravy osobných vlakov. Zvyšovala sa najmä regionálna preprava osobnými vlakmi na 3 denne neskôr v roku 2001 na 4 rýchliky a 4 osobné vlaky denne.

Tabuľka č. 11: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Košice - Hidašnémeti

	1990-1991		1995-1996		1997-1998		1999-2000		2001-2002	
	Os	R	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
Košice – Hidašnémeti	2	4	2	4	2	3	3	3	4	4

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

**zahrňuje IC a EC vlaky*

1.6 Rakúsko

Trat' z Viedne do Bratislavy cez Marchegg bola dokončená 10. augusta 1848 a bola to prvou železničnou traťou na území Slovenska.¹² Počas rokov 1990-1991 na tejto trase premávali denne 2 vlaky z Bratislavy do Viedne. V roku 1995 bolo prevádzkovaných denne vlakov 4. Intenzita železničných spojov sa medzi Marchegg a Bratislavou zvýšila v roku 2001 a to na 7 vlakov denne.

Od roku 1999 začal jazdiť na trase Bratislava Petržalka – Wien Sudbahnhof cez Kitsee jeden rýchlik v každom smere. Význam tohto železničného prechodu sa zvýšil a už v roku 2001 premávalo na tejto trati 14 vlakov smerujúcich do Viedne, pričom tri z nich začínali už na hlavnej stanici v Bratislave zvyšných 11 začínalo v stanici v Petržalke.

Tabuľka č. 12 :Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Rakúskom

	1990-1991	1995-1996	1997-1998	1999-2000	2001-2002
Bratislava – Margegg	2	4	4	4	7
Petržalka - Kitsee	-	-	-	1	14

¹²Železničné Info. 160 rokov železničnej trate z Ganserdorfu do Bratislavy. Magazín o železniciach na Slovensku. Dostupné na internete: < <https://www.zeleznicne.info/view.php?nazeveclanku=160-rokov-zeleznicnej-trate-z-ganserndorfu-do-bratislavy&cislocclanku=2008080017>

1.7 Ukrajina

Slovensko a Ukrajinu spájajú dva železničné prechody a to Čierna nad Tisou – Čop a Matovce - Užhorod. Trať Matovce – Užhorod bola vybudovaná najmä pre dopravu železničnej rudy do Východných železníc a je určená na nákladnú železničnú dopravu. Trať Čierna nad Tisou – Čop. Na tejto trati jazdili priame vlaky z Prahy do Moskvy do roku 1996, kedy sa linka Praha – Moskva úplne zrušila. Trať je tiež významným uzlom nákladnej dopravy medzi Slovenskom a Ukrajinou. Čo sa týka osobnej prepravy, jej význam neustále klesá od roku 1996 na tomto úseku premával na tejto trase dvakrát denne jeden vozeň.

Tabuľka č. 13: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Čierna nad Tisou - Čop

	1990-1991	1995-1996	1997-1998	1999-2000	2001-2002
Čierna nad Tisou - Čop	3	2	2	2	2

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

2 Analýza cezhraničných spojení po roku 2004

Rok 2004 bol z hľadiska medzinárodnej politickej situácie prelomový, pretože Slovenská republika v tomto roku vstúpila do Európskej únie. Okrem množstva politických a ekonomických zmien, ktoré muselo Slovensko prekonať, ani železničná doprava neostala nepovšimnutá. Rozvoj železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky vychádzal z dôležitých medzinárodných dohôd AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších tratiach medzinárodnej kombinovanej dopravy a tomu odpovedajúcich objektov).¹³

Liberalizácia železničnej dopravy začala už v roku 2002 v prípravnom procese pre vstup do Európskej únie. Cieľom tejto liberalizácie bolo zachovať súčasný podiel železničnej dopravy na celkovom objeme prepravovaných osôb a zároveň vytvárať podmienky pre jej ďalší rast. Aj vďaka postupnej revitalizácii železníc, vytvorenia nediskriminačných podmienok a otvorenia trhu došlo k postupnej transformácii Železníc Slovenskej republiky na Železnice Slovenskej republiky ako manažéra infraštruktúry, Železničná spoločnosť Slovensko a. s. ako osobného železničného dopravcu a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a. s. ako nákladného železničného dopravcu.

V roku 2007 boli vytvorené podmienky na vstup nových súkromných dopravcov na dopravný trh. V roku 2011 prevádzkovalo dopravu 35 spoločností, z toho 32 spoločností nákladnú dopravu, 2 spoločnosti osobnú dopravu a jedna spoločnosť osobnú súčasne s nákladnou.¹⁴

Spolu so zapojením do európskej dopravnej siete na seba vzali Železnice Slovenskej republiky aj záväzok spĺňať technické požiadavky rovnako ako aj medzinárodné dohody, ktoré sú nutné na ďalší rozvoj. Jednou z konceptov ŽSR bola aj modernizácia železníc vychádzajúca z budúceho rozvoja európskej dopravy a zásad európskej dopravnej politiky. V rámci dlhodobých perspektív sa chce ŽSR orientovať na rozvoj vysokorýchlostnej dopravy.

¹³ EGYED, A. 2001. *Vstup Slovenska do EU reformou Slovenských železníc*. Bžulleteň. OSŽD. 3/2001. str. 2-8. Dostupné na internete: <http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd24_01/vstup.pdf>

¹⁴ NEMETH, F. 2012. *Strategická pozícia a výkonosť podnikov v SR*. Trendy v podnikaní. Bussines Trend 4/2012. Dostupné na internete: <<https://www.dfek.zcu.cz/tvp/doc/akt/tvp-4-2012-clanek-8.pdf>>

2.1 Česká republika

Trat' Břeclav – Kúty aj po roku 2004 patrila k najviac vyťaženým tratiam medzi Českou republikou a Slovenskom. V tomto roku premávalo denne na tejto trati 10 osobných vlakov a 12 rýchlikov. Ich počet sa výraznejšie počas rokov nemenil. Na tomto úseku sa plánuje modernizácia trate pomocou európskeho balíčka CEF. V roku 2017 ŽSR vydali oznámenie o verejnom obstarávaní na modernizáciu trate Břeclav – Kúty, ktorá by mala trvať zhruba 38 mesiacov.

Tabuľka č. 14 : Počet vlakov premávajúcich denne na trati Břeclav - Kúty

	2004 -2005		2007-2008		2010-2011		2013-2014		2017-2018	
	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
Břeclav-Kúty	10	12	12	12	10	11	10	10	8	12

Zdroje: Cestovné poriadky vlastná úprava

*zahrňuje IC a EC vlaky

Tento úsek bol aj po roku 2004 jeden z najvýznamnejších, čo sa medzinárodnej železničnej dopravy týka. Cez tento železničný prechod denne jazdilo 8 rýchlikov smerujúcich do Prahy a 10 osobných vlakov. Počet rýchlikov a osobných vlakov mierne kulminoval ale výraznejšie sa nemenil. Momentálne na tomto úseku jazdí denne 7 osobných vlakov a 11 rýchlikov vrátane EC a IC vlakov.

Tabuľka č. 15 : Počet vlakov premávajúcich na trati Mosty u Jablunkova - Čadca

	2004 -2005		2007-2008		2010-2011		2013-2014		2017-2018	
	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
Mosty u J. - Čadca	10	8	10	8	8	9	7	8	7	11

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

*zahrňuje IC a EC vlaky

V 90. rokoch boli na tomto úseku prevádzkované aj rýchliky, ktorý spojovali Brno a Trenčiansku Teplú koncipované s nadväznosťou na vlaky smerujúce do Tatier ale postupne sa význam tohto spojenia znižoval aj vďaka rastu autobusovej dopravy. Od roku 2004 na tejto trase už nejazdia rýchliky, len osobné vlaky. Počet osobných vlakov jazdiacich cez tento úsek bol 7 počas rokov 2004 – 2005 ale v roku 2012 klesol a v súčasnosti sú prevádzkované len dva osobné vlaky denne.

Tabuľka č. 16: Počet vlakov premávajúcich denne cez Vlársky priesmyk -Trenčianska teplá

	2004 – 2005	2007 – 2008	2010 - 2011	2013 - 2014	2017 - 2018
V. priesmyk – T. Teplá	7	6	5	2	2

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Tvrde zmeny v sieti slovenských železníc neobišli na úsek Sudomerice – Skalica, ktorý v roku 2003 prevzali pod správu motory Českých dráh s personálnym obsadením ZZSK. Po roku 2007 však už motorové vlaky nezachádzali do Skalice ale jazdili iba po Sudomerice.

Tabuľka č. 17 : Počet vlakov premávajúcich na trati Sudomerice – Skalica

	2004 – 2005	2007 – 2008	2010 - 2011	2013 - 2014	2017 – 2018
Sudomerice - Skalica	5	-	-	-	-

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Na trati Hodonín – Holíč bola od roku 2004 pozastavená osobná železničná doprava.

Trasa Horní Lideč – Púchov patrila v roku 2004 k najfrekventovanejším. Denne prešlo na tomto úseku 10 osobných vlakov a 4 rýchliky. Intenzita vlakových spojení sa výrazne nemenila, menila sa len štruktúra spojení. Zvyšoval sa počet rýchlikov a znižoval sa počet osobných vlakov. V roku 2017 – 2018 na tejto trati jazdí denne 6 rýchlikov a 6 osobných vlakov. Na tomto úseku sa plánuje modernizácia trate v hodnote 16 miliárd korún, ktorá by zvýšila rýchlosť z 80 km na hodinu po novom až na 160 km.

Tabuľka č. 18 : Počet vlakov premávajúcich na trati Horní Lideč - Púchov

	2004 -2005		2007-2008		2010-2011		2013-2014		2017-2018	
	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
Horní Lideč - Púchov	10	4	9	3	11	4	6	6	6	6

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

**zahrňuje IC a EC vlaky*

Na úseku Nové mesto nad Váhom Vrbovce počet osobných vlakov klesal. V roku 2004 na tejto trase jazdilo 8 vlakov denne, ich počet sa mierne znižoval dnes jazdí na tejto trase 6 vlakov denne.

Tabuľka č. 19 : Počet vlakov premávajúcich na trati Nové mesto nad Váhom - Vrbovce

	2004 – 2005	2007 – 2008	2010 - 2011	2013 - 2014	2017 – 2018
N. M. n. Váhom – Vrbovce	8	8	8	7	6

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

2.2 Poľsko

Na úseku Plaveč – Muszyna jazdili 3 vlaky denne počas rokov 2004-2005. Od roku 2010 bola na tomto úseku pozastavená osobná železničná preprava, kvôli povodniam. Aj napriek tomu, že neskôr bol zničený most na poľskej strane obnovený, železničná doprava sa zatiaľ neobnovila.

Na trati Medzilaborce – Łupkow premávali osobné vlaky len počas víkendov od júna do konca august. Od roku 2011 pre nerentabilnosť prevádzky, bola premávka na tejto časti pozastavená. V roku 2017 ju opäť obnovili a tak od 1. júla do 3. septembra na tomto úseku jazdia dva vlaky denne počas víkendov priamo z Poľských miest Sanok a Rzeszów.

Jediný hraničný prechod s Poľskom, ktorý fungoval neprestajne od roku 2004 bol prechod Čadca – Zwardoň, na ktorom v roku 2004 premávalo 7 vlakov denne. Počet sa od roku 2001/2002 znížil. Dôvodom bola elektrifikácia trate pre zvýšenie nákladnej dopravy a zredukovanie tej osobnej dopravy. Od roku 2007 ostal počet vlakov jazdiacich denne nemenný.

Tabuľka č. 20 : Počet vlakov premávajúcich medzi Slovenskom a Poľskom

	2004-2005	2007-2008	2010-2011	2013-2014	2017-2018
Plaveč – Muszyna	3	3	-	-	-
Čadca - Zwardoň	7	5	5	5	5
Medzilaborce – Łupkow	2	2	-	-	2

Zdroje: Cestovné poriadky vlastná úprava

2.3 Maďarsko

Železničná trať Lenártovce – Bánreve má jednu zaujímavosť. Oba smery sú zaústené na rovnakej strane a osobné vlaky tu chodia úvraťou. Na tomto úseku jazdilo 5 osobných vlakov denne v roku 2004. Ich počet postupne klesal, v roku 2009 ich jazdilo už iba 2 denne a v roku 2010 sa osobná železničná preprava na tejto trati zastavila úplne.

Trať Rusovce – Rajka bola jedna z tratí, na ktorej bolo v roku 2010 pozastavená osobná železničná doprava. V roku 2004 denne ešte premávalo 5 vlakov, ale z roka na rok sa počet znižoval. V roku 2017 pribudli do integrovanej dopravy bratislavského kraja nové vlaky a jeden z nich bola linka Rajka – Rusovce. Na linke premáva 5 vlakov denne, dva ráno a tri popoludní.

Na trati Štúrovo – Szob sa počet vlakov dokonca zvyšoval. V roku 2004 jazdilo denne 6 vlakov, pričom v roku 2010 ich bolo 10. V roku 2017 sa intenzita výrazne nezmenila a na tomto úseku premáva 9 vlakov denne.

Na úseku Fiľakovo – Somoskőjfalu jazdili 3 vlaky denne do roku 2008, potom sa dokonca zvýšil počet na 5 krát za deň, ale v roku 2013 bola na tomto úseku pozastavená osobná železničná doprava.

Tabuľka č. 21 : Počet vlakov premávajúcich medzi Slovenskom a Maďarskom

	2004 -2005	2007- 2008	2010-2011	2013-2014	2017-2018
Lenártovce - Bánreve	4	3	-	-	-
Rusovce -Rajka	5	2	-	-	5
Štúrovo - Szob	6	8	10	8	9
Fiľakovo - Somoskőjfalu	3	3	5	-	-

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Na trati spájajúc Košice a Budapešť premávali aj po roku 2004 osobné vlaky aj rýchliky. Denne ich jazdilo spolu 7. V roku 2010 prestali jazdiť osobné vlaky a počet

rýchlikov sa znížil na dva denne. V roku 2017 sa intenzita vlakových spojení nemenila, dvakrát denne jazdí EC vlak Košice – Budapešť.

Tabuľka č. 22 : Počet vlakov premávajúcich na úseku Košice - Hidášnémeti

	2004 -2005		2007-2008		2010-2011		2013-2014		2017-2018	
	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*	Os	R*
Košice – Hidášné meti	4	3	3	3	0	2	0	2	0	2

Zdroj: Cestovné poriadky vlastná úprava

**zahrňuje IC a EC vlaky*

Po roku 2004 bola pozastavená osobná železničná doprava aj na tratiach Komárno – Komárov a Slovenské Nové Mesto – Sátörjűhely.

2.4 Rakúsko

Na úseku Bratislava – Margegg sa intenzita vlakových spojení od roku 2004 do roku 2010 neustále zvyšovala. Podľa grafikonu roku 2007 jazdilo na tejto trati 22 vlakov denne. V roku 2010 ich počet klesol a odvtedy sa výrazne nemenil. V roku 2017 premávalo na tomto úseku 17 vlakov denne.

Intenzita na trati Petržalka – Kitssee bola najvýznamnejšia v roku 2007-2008 kedy premávalo denne 28 vlakov. V roku 2010 počet vlakov mierne klesol. Momentálne na tomto úseku premáva denne 22 vlakov, všetky typu REX.

Tabuľka č. 23 : Počet vlakov premávajúcich medzi Rakúskom a Slovenskom

	2004-2005	2007-2008	2010-2011	2013-2014	2017-2018
Bratislava – Margegg	20	22	16	17	17
Petržalka - Kitsee	24	28	21	21	22

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

2.5 Ukrajina

Na trati Čierna nad Tisou – Čop premával v roku 2004 vlak dvakrát denne v roku 2007 jazdili na trati 4 vlaky denne. V súčasnosti jazdí jeden vlak zo stanice Čierna nad Tisou do stanice Čop ráno a jeden večer. Aj napriek nevýznamnému počtu cestujúcich na trati, majú hraničné železničné prechody s Ukrajinou strategický význam, pretože sú vstupnou bránou do Európy. Východoslovenské prekladiská prekladajú viac ako 50% všetkých tovarov smerujúcich z L'vovskej dráhy do západnej Európy.

Tabuľka č.24 : Počet vlakov premávajúcich na úseku Čierna nad Tisou - Čop

	2004 – 2005	2007 – 2008	2010 - 2011	2013 - 2014	2017 - 2018
Čierna nad Tisou - Čop	2	4	2	2	2

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

3 Vývoj medzinárodnej politickej situácie na Slovensku

3.1 Situácia od roku 1993 až 2004

Slovenská republika ako suverénny štát s medzinárodnou subjektivitou vznikla 1. januára 1993 v dôsledku rozdelenie Česko-slovenskej federácie. Slovenská republika sa stala tak jedným z dvoch nástupov ČSFR a sukcedovala základné bilaterálne a multilaterálne zmluvné dokumenty svojho štátneho predchodcu.¹⁵

Slovenskej republike sa dostalo medzinárodného uznania takmer okamžite a nemalo mierou na tom malo podiel kultivované rozdelenie ČSFR ale aj prihlásenie sa k nástupníctvu po ČSFR a nie k nástupníctvu po vojnovom Slovenskom štáte. Pomerne rýchlo dosiahlo medzinárodný štatút a postavenie rovnako ako susedné krajiny Česko, Poľsko, Maďarsko. K 1. máju 1993 bola SR uznaná ako suverénny štát vládami 99 štátov. Od 1. januára sa stala členom KBSE (neskôr OBSE), 19. januára sa stala členom OSN a 30. júna členským štátom Rady Európy. Ďalší významný míľnik bol dosiahnutý 4. októbra toho istého roku, kedy bola podpísaná Európska dohoda o pridružení s Európskou úniou.¹⁶ Zahraničná politika Slovenska síce deklarovala ako vládnu prioritu integráciu do európskych štruktúr, politika však nenasledovala stanovené ciele. Už v lete 1993 podpísala Mečiarova vláda dohodu o priateľských vzťahoch a spolupráci medzi Slovenskou republikou a Ruskom. Dvojtvárnosť zahraničnej politiky bola podčiarknutá oficiálnou žiadosťou prezidenta Michala Kováča o prijatie SR do NATO a vyhlásením, že Slovensko chce smerovať výlučne na západ. Jeden z hlavných problémov hlbšej integrácie bol aj nedostatok ľudských zdrojov a tiež nestabilita inštitúcií. V roku 1994 vyjadril znepokojenie nad terajšou situáciou prezident Michal Kováč, čo malo za následok odchod 8 poslancov z HZDS a v tajnom hlasovaní vyjadrili Vladimírovi Mečiarovi nedôveru. Vláda Jozefa Moravčíka, ktorý opustil v marci 1994 HZDS, bola dočasnou vládou. V tom istom roku sa konali predčasné voľby, v ktorých zvíťazil opäť Vladimír Mečiar a jeho HZDS zo ziskom 35¹⁷%.

¹⁵ DULEBA, P., WLACHOVSKÝ, M., LUKÁČ, M. 1998. *Zahraničná politika SR, východiská a perspektívy. Bratislava, Slovenská republika*. In Výskumné centrum Slovenskej spoločnosti pre zahraničnú politiku. ISBN 80-967745-4-9

¹⁶ DULEBA, A. *Slovenská zahraničná politika, bilancia šiestich rokov a perspektívy zmeny*.

¹⁷ NEJEDLÝ, TOMÁŠ. 2007. *Vrcholy a pády Vladimíra Mečiara*. Hospodárske noviny. Bratislava. Dostupné na internete: < <https://slovensko.hnonline.sk/261992-vrcholy-a-pady-vladimira-meciara>

Aj tento fakt ovplyvnil obdobie rokov 1994-1988, kedy Slovensko začalo výrazne strácať medzinárodne pozície oproti susedným krajinám. SR a jej snahy viesť politický dialóg s Európskou úniou a NATO sa zhoršovali priamo úmerne so zhoršujúcou sa politickou situáciou. Rozhodnutie NATO a EÚ nepozvať SR na začatie rozhovorov bol iba výsledkom zhoršujúceho sa situácie na Slovensku. SR dokonca ako jediná z krajín vyšehradskej skupiny dostala v priebehu jedného roka množstvo demaršov a upozornení zo strany EÚ aj USA a nebola pozvaná na vstupné rokovania s Európskou úniou. Po nepozvaní SR na začatia rozhovor do Madridu, sa snažila vládna koalícia získať ospravedlnenie, že krajina nebude medzi prvými integrovanými štátmi do EÚ. Po neplatnom referende sa začala formovať proti vláde Vladimíra Mečiara opozícia, ktorej sa podarilo aj napriek výhre HZDS v parlamentných voľbách zostaviť vládu a tak ukončiť „ťažké politické dedičstvo“, ktoré so sebou éra Vladimíra Mečiara priniesla.¹⁸

Slovensko sa tak v roku 1998 nachádzalo na horšej medzinárodnej pozícii ako v dobe jeho vzniku. Parlamentné voľby konajúce sa v roku 1998 dali jasne najavo, že Slovensko si žiada zmenu a chce návrat do Európy. Strana HZDS získala síce 27%, ale vládu zostavila bývala vládna opozícia SDK-SDL-SMK-SOP. Aj vďaka víťazstvu opozície v parlamentných voľbách zaznamenalo pozitívne medzinárodne ohlasy a zaznamenalo zásadnú zmenu v nastavení stranického systému a návrat Slovenska k demokratizácii.

Nová garnitúra na čele s premiérom Mikulášom Dzurindom sa snažila od začiatku vysielat' pozitívne signály smerom na západ. Prvá zahraničná cesta nového premiéra viedla do Bruselu, kde sa nachádza sídlo orgánov EÚ aj NATO. V novembri 1998 sa Mikuláš Dzurinda stretol s predsedom európskeho parlamentu J. M. Giles – Roblesom a predsedom európskej komisie Jacquesom Santerom a ďalšími predstaviteľmi. Slovenská vláda si od začiatku stanovila vysoké ciele spájajúce s nádejou, že Európska komisia prehodnotí správu o Slovensku ešte v decembri toho istého roka, aby Slovensko mohlo zahájiť rozhovory krajín o vstupe do EÚ. Aj napriek obrovským snahám sa stanovisko EÚ ani NATO sa po roku 1998 ešte nezmenilo, ale v prípade pokračovania reforiem garantovali prehodnotenie stanoviska.¹⁹ V roku 1999 stála vláda Mikuláša Dzurindu pred obrovskou výzvou vojny v Kosove. Členovia koalície videli Miloševičovu politiku ako genocídu proti Albáncom, naopak HZDS v nej videlo právnu ochranu štátnej suverenity.

¹⁸ TOROK, M. 2014. *Tri obdobia dvoch desaťročí zahraničnej politiky SR*. Politické Vedy, (3), 112-151. 2. Dostupné na internete: < <https://search.proquest.com/docview/1564430517?accountid=16531>

¹⁹ DULEBA, A.: *Slovenská zahraničná politika, bilancia šiestich rokov a perspektívy zmeny*.

Navzdory silným hlasom opozície sa čoraz viac rozširovalo smerovanie v spoločnosti k orientácii na západ.²⁰

Hospodárske výsledky Slovenska na konci roka 1999 dokazovali ozdravenie ekonomiky a naznačovali, že vláda sa snaží približovať ku kritériám EÚ. Slovensko v tom istom roku prijalo „akčný plán zintenzívnenia procesu integrácie SR do EÚ“. Časom sa dostavili prvé úspechy zahraničnej politiky novej vlády. V rámci vyšehradskej štvorky sa zlepšila spolupráca aj bilaterálne vzťahy už po jednom mesiaci sa jej podarilo prelomiť medzinárodnú izoláciu, ktorú so sebou vláda Vladimíra Mečiara priniesla. EÚ začala svoje rokovania s novými kandidátmi na začiatku milénia, ktorých sa zúčastnilo aj Slovensko. V tom istom roku sa stalo členom OECD. Na pražskom summite v novembri 2002 bolo Slovensko prizvané k rozhovoru o vstupe do NATO a v decembri sa krajina zaradila medzi kandidátov na rozšírenie Európskej únie v prvom kole východného rozširovania.²¹

Voľby v roku 2002 priniesli niekoľko prekvapení. Aj napriek tomu, že najviac hlasov opäť získalo HZDS na čele s Mečiarom, tento výsledok bol skôr sklamaním ako úspechom. Zo ziskom 19,5 % všetkých hlasov (viz 37,26% vo voľbách v roku 1992) odštartovala stranícka kríza, ktorá mala v konečnom dôsledku viditeľné následky v nasledujúcich rokoch.²² Na druhom mieste skončila SDKÚ zo ziskom skoro 16%, aj napriek tomu, že volebné prieskumy boli menej pozitívne. Výsledky volieb tak naznačili skupina voličov okolo HZDS slabne. Vladimír Mečiar opäť nenašiel koalíčných partnerov pre zostavenie vlády a tak bola vládna garnitúra zostavená opäť zo širokej koalície SDKÚ-SMK-KDH-ANO. Aj vďaka pokračovaniu vlády Mikuláša Dzurindu zavŕšilo Slovensko niekoľko ročné úsilie o integráciu do európskych štruktúr. Rok 2004 bol vďaka tomu prelomový, kedy sa Slovensku podarilo vstúpiť do Európskej únie ale aj do NATO. Z mladej krajiny, ktorá hľadala cestu k demokracii a na ktorú sa zahraničie pozeralo s miernou skepsou, sa vďaka reformám a rozsiahlym štrukturálnym zmenám stala členská krajina.

²⁰ TOROK, M. 2014. *Tri obdobia dvoch desaťročí zahraničnej politiky SR*. Politické Vedy, (3), 112-151. 2. Dostupné na internete: < <https://search.proquest.com/docview/1564430517?accountid=16531>

²¹ KOPEČEK, L. a kolektív. 2003. *Od Mečiara k Dzurindovi*. Masarykova univerzita v Brne.. OSBN 80-210-3136-0

²² KOPEČEK, L. a kolektív. 2003. *Od Mečiara k Dzurindovi*. Masarykova univerzita v Brne.. OSBN 80-210-3136-0

3.2 Situácia od roku 2004 doteraz

Z integrácie Slovenskej republiky do Európskej únie automaticky, tak ako pre všetky členské štáty EÚ (okrem Dánska a Veľkej Británie), vyplynul z ustanovenia Maastrichtskej zmluvy ďalší záväzok a to vstup do Eurozóny, preto sa aj politika SR niesla v tomto duchu. V septembri v roku 2004 vláda SR schválila stratégiu prijatia jednotnej spoločnej meny. Táto daná stratégia definovala konkrétne úlohy a postupy, ktoré určia vstup už v roku 2009. V roku 2005 bol schválený národný plán zavedenia eura, ktorý zahŕňal konkrétne úlohy pre legislatívu, bankový sektor, samosprávu atď. V tom istom roku Slovensko vstúpilo do kurzového režimu ERM II.²³

Ani koaličná vláda Mikuláša Dzurindu však nebola nedotknutá voči prejavom korupcie a vnútropolitickým napätiam, čo viedlo k nabúraniu dôvery ľudí. Ku koncu volebného obdobia sa stranický systém dostal do krízy, kde došlo k rozkolu a vystúpeniu časti poslancov z poslaneckého klubu SDKÚ, rozpadol sa stranický klub strany ANO a koalícia tak stratila väčšinu v parlamente. Krízu však vládna koalícia aj vďaka nezávislým poslancom ustála. Neskôr však vystúpila z koalície KDH, pretože koalíční partneri nepodpísali zmluvu s Vatikánom o výhrade svedomia, čo malo za následok odvolanie vlády a predčasné voľby, ktoré však boli krátko pred termínom riadnych volieb.²⁴

V roku 2006 tak prebehli parlamentné voľby, ktoré zo ziskom 29% vyhral SMER-SD. Strana SDKÚ-DS získala takmer 19%, čo jej však spolu s bývalými koalíčnými partnermi nestačilo na zostavenie vlády a tak SMER-SD vytvoril koalíciu so stranami, ktoré boli v predošlom období v opozícii a to HZDS-ĽS a SNS. Smer vo vládnom kabinete obsadil 11 ministerských postov zo 16 a získal mimoriadne mocenské postavenie, ktoré od roku 1998 nemal žiaden politický subjekt. Premiérom sa stal predseda strany SMER, Róbert Fico.²⁵

²³ EURÓPSKA ÚNIA. *Vstup Slovenska do EÚ*. Dostupné na internete: <<http://europa.sk/slovensko-eu/vstup-slovenska-do-eu/#vstup-slovenskadoeu>

²⁴ LEŠKA, D. 2013. *Hlavné etapy formovania systému politických strán*. Ústav európskych štúdií a medzinárodných vzťahov, FSEV UK Bratislava. Dostupné na internete: <<http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=bd7f8762-d19d-4767-909d-08f5a2fe5eee%40sessionmgr4010>

²⁵ MESEŽNIKOV, G.: *Parlamentné voľby 2006 a vývoj systému politických strán*, In: Mesežnikov, G., Kollár, M., Gyárfášová, O. (eds.): *Slovenské voľby '06. Výsledky, príčiny súvislosti*, s. 78 – 79.

Aj vďaka účasti SNS v koalícii sa vyostrila situácia voči maďarskej menšine na Slovensku. Vo všeobecnosti panoval dlhodobý konflikt medzi stranou SMK a SNS. Aj napriek tomu, že premiér Róbert Fico prehlásil, že všetky práva maďarskej menšiny ostanú nezmenené, napätie sa zvyšovalo dokonca prerástlo aj do medzištátnych vzťahov medzi Slovenskom a Maďarskom. Pôsobenia SNS a HZDS-ES v koalícii bolo kritizované aj z európskej strany a vyvolalo značné obavy o smerovanie zahraničnej politiky. Dominantným konfliktom však ostalo protirečenie si na sociálno-ekonomickej línii medzi SMER-SD a SDKÚ-DS. Počas ich súperenia sa rozdelila voličská základňa na dve skupiny, ktoré prestali brať v úvahu faktor sociálnych zmien, ale skôr akej ideologickej skupiny patria. SMER-SD si posilňoval svoju pozíciu u sociálne slabších, naopak SDKÚ-SD u voličov s najvyšším sociálnym kapitálom. Prvýkrát od roku 1993 rástli strane SMER preferencie aj napriek tomu, že hospodársky rast klesal a nezamestnanosť aj vďaka kríze rástla.²⁶

Politika charakterizovaná v tomto období bola orientovaná na euroatlantické spoločenstvo (EU, NATO, USA), ale na druhej strane bolo pre vládu charakteristické posilňovanie východnej spolupráce s Ruskom. Aj napriek kritike niektorých krokov v rámci zahraničnej politiky vlády Róberta Fica zo strany Európskej únie sa však Slovensku podarilo urobiť pokrok v rámci nominálnej a reálnej konvergenzie a splniť Maaschritské kritéria, aby sa 1. januára v roku 2009 mohlo stať 16. členským štátom eurozóny.

Voľby v roku 2010 poukázali na rastúci trend volebnej účasti o takmer 4% a boli to posledné voľby pre ľudovú stranu HZDS na čele s Vladimírom Mečiarom, ktorá sa nedostala do parlamentu. Boli tiež poslednými pre maďarskú stranu SMK, ktorá sa ešte pred voľbami rozštiepila a časť poslancov vytvorila stranu Most-Híd. S výnimkou na začiatku 90. rokov tak proti sebe stáli dve relevantné maďarské strany. Tieto parlamentné voľby sa svojou charakteristikou významne približovali k voľbám v roku 1998, v ktorých tiež uskutočnila silná polarizácia spoločnosti. Aj napriek výhre vládnej strany SMER zo ziskom takmer 35%, sa jej nepodarilo zostaviť koalíciu a tak vládu zostavili strany SDKÚ-

²⁶ LEŠKA, D. 2013. *Hlavné etapy formovania systému politických strán. Ústav európskych štúdií a medzinárodných vzťahov, FSEV UK Bratislava*. Dostupné na internete: <
<http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=bd7f8762-d19d-4767-909d-08f5a2fe5eee%40sessionmgr4010>

DS so SAS, KDH, Most-Híd. Prvýkrát sa tak na poste predsedníčka vlády Slovenskej republiky ocitla žena, Iveta Radičová zo SKDÚ-DS.²⁷

Vláda Ivety Radičovej podporovala vzťahy aj s USA a Ruskom a tiež vyjadrovala podporu západnému Balkánu a jeho integrácii do európskych štruktúr. Medzi prioritami zahraničnej politiky bola aj podpora Východného partnerstva, kde sa SR zameralo hlavne na Ukrajinu, Moldavsko a Gruzínsko. Kľúčovou témou však naďalej zostávala finančná kríza a jej následky, ktorého súčasťou bola aj finančná výpomoc Grécku. Táto téma rezonovala v parlamente a vystupňovala sa až do spojenia hlasovania o vyslovení dôvery vlády Ivety Radičovej spolu s hlasovaním o Európskom finančnom stabilizačnom mechanizme, tzv. eurovale. Prechádzala tomu kritika zo strany EÚ v roku 2010 za neschválenie návrhu na pôžičku Grécku, ktorú všetky ostatné krajiny eurozóny schválili. Za ESF hlasovalo iba 55 zo 124 prítomných poslancov, proti hlasovalo 9 a 60 nehlasovalo, čo znamenalo pád vlády Ivety Radičovej a predčasné voľby po roku a 3 mesiacoch.²⁸

Z predčasných volieb, ktoré sa konali v roku 2012 a ktoré viedli k neočakávanému triumfu strany SMER 44,41, sa vytvorila vláda jednej strany po vedením staronového premiéra Róberta Fica. Bol to zároveň najvyšší volebný zisk od samostatnosti Slovenskej republiky. Vládna strana zdôraznila a zaviazala sa podporovať kroky, ktoré posilnia súčasnú hospodársku a menovú úniu. Programové vyhlásenie dalo jasný signál, že Slovensko sa chce stať zodpovedným a konštruktívnym aktérom v rámci Eurozóny. Politika rozširovania EÚ zostala prioritou aj novej vlády, kde Slovensko bolo prvou krajinou, ktorá vyhlásila súhlas s prístupovou zmluvou Chorvátska v roku 2012.

V roku 2014 sa Slovensko ujalo predsedníctva vo V4 v ťažkom období, kedy sa stupňovalo napätie na Ukrajine a takisto všade prítomná bola otázka prijatia odvetných opatrení voči Rusku. Rok 2015 bol v tiež Európskej únii poznačený krízami, bolo ich niekoľko – menová, migračná, integračná kríza. Rok 2015 tak môžeme označiť viac asertívny zo strany Slovenska, čo sa európskej politiky týka. Slovensko ešte nikdy počas svojho vystupovania v Európskej únii nevystupovalo tak negatívne a nehájilo tak výraznú pozíciu vo formovaní opozície. Týkalo sa to hlavne migračnej krízy, ale v rétorickej rovine to bola aj kritika reštriktívnych opatrení EÚ voči Rusku. Zahraničná politika by sa dala

²⁷ HYNČICA, P. 2011. *Voľby 2010 a politická zmena na Slovensku*. In Politická Revue. Česká republika. Dostupné na internete: < <https://www.cceol.com/search/viewpdf?id=69541>

²⁸ TOROK, M. 2014: *Tri obdobia dvoch desaťročí zahraničnej politiky SR*. Politické Vedy, (3), 112-151. 2. Dostupné na internete: < <https://search.proquest.com/docview/1564430517?accountid=16531>

charakterizovať ako dvojkoľajná. Na jednej strane Slovensko podporovalo reformný proces na Ukrajine, na strane druhej však vystupovalo proti sankciám voči Rusku. Rok 2016 dominoval v zahraničnej politike Slovenskej republiky vďaka historickému predsedníctvu v Rade Európskej únie. Tento rok bol príznačný aj pre parlamentné voľby, ktoré vyhrala strana SMER, ale jej preferencie výrazne klesli na približne 28%, no aj napriek tomu sa im podarilo zostaviť vládu spolu s koalíčnými partnermi SIEĽ, Most-Híd a SNS.

4 Vzťahy so susedmi

4.1 Česká republika

V roku 1992 sa v Československu poslanci dohodli na rozdelení federácie na dva samostatné štáty. Rozdelenie bolo považované za bezproblémové a mierumilovné. Hlavnou črtou po rozdelení federácie bola snaha o čo najrozumnejšie rozdelenie spoločného majetku a dôsledne budovanie inštitucionálneho zázemia. Rýchlemu zahraničnopolitickému uznaniu oboch krajín pomohlo aj pokojné rozdelenie Česko-slovenskej federatívnej republiky. Základným kľúčom k deleniu štátneho majetku, bol tzv. územný princíp a princíp o podiele počtu obyvateľov.²⁹

Napriek tomu, že obe krajiny deklarovali prakticky totožné zahraničnopolitické priority, ich plnenie bolo rozdielne. Prvá vláda samostatnej ČR, ktorú viedol Václav Klaus sa predovšetkým sústredila na otázky týkajúce sa rýchlej integrácie do európskych a transatlantických štruktúr. Česká vláda presadzovala snahu o dôsledne plnenie zásad o colnej únii, naopak slovenská strana zaviedla množstevné kvóty a povinnú certifikáciu. Rozdielne prístupy k transformácii prispeli k prehĺbovaniu úrovne vo vnútropolitickom vývoji čo vyústilo ku ochladeniu vzťahov medzi Českom a Slovenskom.³⁰

V období 1993-1997 sa česko-slovenské vzťahy výrazne zhoršovali. Premiér Vladimír Mečiar často na mítingoch strany HZDS napádal prezidenta Václava Havla a kritizoval české média voči kampani proti Slovensku. Vyústilo to v roku 1997, keď slovenská vláda upozornila Českú republiku, že nemá vysporiadané vzťahy so Slovenskom a nie je ochotná o nich jednať, načo reagovala česká vláda ochotou preniesť tento problém na medzinárodnú úroveň do NATO, pretože aj to bolo jednou z podmienok členstva – mať vysporiadané vzťahy so susedmi. Reakciou slovenskej vlády bolo 9. apríla 1997 odvolanie slovenského veľvyslanca Ivana Mjartana z Prahy. Navzdory problémom medzi vládami oboch krajín, bolo v období 1996-1997 podpísaných 11 medzinárodných bilaterálnych zmlúv, ku ktorým dochádzalo na ministerskej alebo expertnej úrovni. Stretnutie na úrovni

²⁹ SKALOŠ, M. 2016. *Slovensko – české vzťahy a proces rozdelenia ČSFR v medzinárodných a právnych súvislostiach*. Visegrad Journal of rights.. Dostupné na internete: < http://vjhr.sk/archive/2016_6/part_1/5.pdf

³⁰ RICHARD, K. 2006. *Komparace česko-slovenských vztahov v letech 1996-1998 a 1998-2002 z pohľadu české zahraničnej politiky*. Bakalárska práca. Masarykova univerzita.. Dostupné na internete: < https://is.muni.cz/th/219111/fss_b/RKUBINABP2.pdf

predsedov vlády sa ale neuskutočnilo takmer 5 rokov. O udržiavanie nadštandardných vzťahov sa aspoň usiloval prezident ČR Václav Havel a prezident SR Michal Kováč.³¹

Po voľbách v roku 1998 a zmene vlád v oboch krajinách, sa aj napäté vzťahy s Českou republikou viditeľne uvoľnili, stále však tieto relácie zaťažovali nevyriešene spory z minulosti, najmä spory o delení federálneho majetku. Aj navzdory tomu prvá premiérska návšteva po zostavení vlády Slovenskej republiky bola práva česká vládna delegácia na čele s Milošom Zemanom.³² Najvýznamnejším výsledkom tohto stretnutia bol prísľub, že do roka a do dna uzavrie Slovensko a Česko problémy s majetkovým vyrovnaním. Nič menej počas roka bola zo strán oboch parlamentov, vlád, ale aj ministerstiev vynakladaná snaha o zlepšovanie vzťahov, ku ktorým nemalou mierou prispel aj novozvolený prezident Slovenska v roku 1999 Rudolf Schuster.

Vypadnutie Slovenskej republiky z prvej skupiny uchádzačov o členstvo v NATO ale aj Európskej únii nemalou mierou zasiahlo aj Českú republiku, ktorá demonštrovala podporu snahám SR o hlbšiu integráciu, respektíve tam bola citelná snaha o tom, aby časový sklz medzi vstupom ČR a SR bol, čo najmenší. Aj vďaka novým vládam sa obnovila spolupráca aj v rámci regiónu vyšehradských krajín a prvé stretnutie premiérov prebehlo v roku 1998 v Budapešti.³³

Okrem výraznej českej podpory, ktorý sprevádzali Slovensko v období predprípravy vstupu do NATO, sa v roku 2001 sformovala aj menšia kríza, ktorá bola zapríčinená návrhom Českej vlády a revíziou možnosti prekračovať hranice na ktoromkoľvek vhodnom mieste kvôli obavám z nelegálnej migrácie. Samozrejme snaha o úpravu sa nezaobišla pozornosťou médií, ktoré vyjadrili znepokojenie nad touto situáciou. Po stretnutí prezidentov V. Havla a R. Schustera sa však od tejto myšlienky upustilo.³⁴

Dôležitým signálom vyslaním českou stranou na vyjadrenie podpory Slovenska do NATO, bol vznik česko-slovenskej jednotky v rámci mierových síl KFOR v Kosove. Na spoločnej jednotke sa spoločne dohodli ministri vnútra Jaroslav Tvrdík a Jozef Stank. Spoločne sa krajiny snažili aj koordinovať kroky z hľadiska vstupu do EÚ.

³¹ RICHARD, K. 2006. *Komparace česko-slovenských vztahov v letech 1996-1998 a 1998-2002 z pohledu české zahraniční politiky*. Bakalárska práca. Masarykova univerzita.. Dostupné na internete: <
https://is.muni.cz/th/219111/fss_b/RKUBINABP2.pdf

³² DULEBA, A.: *Slovenská zahraničná politika, bilancia šiestich rokov a perspektívy zmeny*

³³ DULEBA, A.: *Slovenská zahraničná politika, bilancia šiestich rokov a perspektívy zmeny*

³⁴ CISARIKOVA, A.: 2005. *Zahraničná politika Slovenskej republiky voči Českej republike v kontexte vstupu do Európskej únie a NATO*. Oborová práca, Brno.

Vzťahy s ČR formovala aj menšia kríza v apríli 2002 tzv. vojna o mäso. Vláda českej republiky zrušila dotácie pre producentov na vývoz hovädzieho masa, čo malo za následok, že dovoz Slovenska vzrástol takmer 15 násobne. Vzniklo tak vhodné prostredie na reguláciu a jeden z dôvodov bol aj výskyt choroby BSE na Slovensku. Česká strana tak zareagovala zákazom dovozu zo Slovenska, na čo slovenská strana reagovala recipročne. Obe strany však popreli, že by šlo o obchodnú vojnu, ale iba opatrenia slúžiace na ochranu spotrebiteľa. Tento zákaz bol zrušený po stretnutí oboch ministrov hospodárstva 18. júna toho istého roku.³⁵ Obdobie 1998-2002 sa nieslo v duchu budovania a zlepšovania vzťahov medzi krajinami a vzájomnej spolupráce, čo ilustruje aj fakt, že bolo uzavretých až 55 bilaterálnych zmlúv³⁶.

Rok 2002 bol pre SR a ČR významný, pretože sa konali v oboch krajinách voľby. V júni sa konali parlamentné voľby v ČR, v ktorých zvíťazila ČSSD pod vedením Vladimíra Špidly, ktorá následne zostavila vládu za účasti KDU-ČSL a US-DEU. Na Slovensku bola zostavená staronová vládna koalícia a tak sa premiérom stal opäť Mikuláš Dzurinda, ktorý potvrdil kontinuitu vzťahov s ČR. 10 rokov od vzniku samostatnej Českej republiky a Slovenskej republiky mali krajiny medzi sebou nadštandardné vzťahy, ktoré boli deklarované aj poslednou zahraničnou cestou končiaceho prezidenta Václava Havla v Bratislave. Jeho nástupca Václav Klaus pokračoval v nastolenom trende a krátko po svojom zvolení navštívil Slovensko a podporil ambície SR ohľadom členstva v NATO a EÚ.

Jedna z významných tém, ktorá rezonovala v bilaterálnych vzťahoch medzi Slovenskom a Českom bola migrácia Rómov. Kým do roku 1999 nebolo Česko z hľadiska migrácie významný, rok 2000 priniesol obrat. Najväčší príliv bol zaznamenaný v januára do augusta roku 2003, kedy o azyl požiadalo až 837 osôb. Pozornosť tejto téme venovali aj najvyšší predstavitelia, prezident R. Schuster a V. Klaus. Táto otázka však neskôr na Slovensku ustúpila, hoci české médiá signalizovali, že problém sa výrazne zhoršuje.³⁷

³⁵ SEDLÁK, M. *V masovej vojne argumentuje ochranou spotrebiteľa*. Trend. News and Media Holding. Dostupné na internete: <<https://www.etrend.sk/trend-archiv/rok-/cislo-Apr%C3%ADl/v%C2%A0maesovej-vojne-sa-argumentuje-ochranou-spotrebiteľa.html>>

³⁶ MARUŠIAK, J. 2002. *Vzťahy SR so susednými krajinami*. Česká republika. Slovensko.. Súhrnná správa o stave spoločnosti. S. 401

³⁷ KOTVANOVA, A.: *Súčasnosť a budúcnosť migrácie slovenských Rómov*. Euroactiv. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/socialna-politika/opinion/sucasnost-a-buducnost-migracie-slovenskych-romov/>>

Rok 2004 bol pre Slovensko a Česko významným, pretože obe krajiny vstúpili do Európskej únie. Po vstupe do EÚ sa spolupráca medzi krajinami ešte viac prehĺbila. K posilneniu kooperáciu došlo aj medzi českými a slovenskými krajinami vďaka programu, „cezhraničná spolupráca Slovenskej republiky-Českej republiky v roku 2007-2013“. Cieľom tohto programu bolo budovanie cezhraničnej infraštruktúry a podpora hospodárskej spolupráce. V rámci otázok prijatia eura sa však postoj Slovenska a Česka líšil. Obe krajiny sa pri vstupe do EÚ stanovili cieľ do 5 rokov prijať euro, ale nálady sa počas obdobia menili. Slovensko euro prijalo v roku 2009 za podpory verejnosti aj parlamentu, v prípade Českej republiky sa to však nestretlo s takým nadšením. Najviac sa proti zavedeniu eura staval prezident Václav Klaus, ale vo všeobecnosti Česi sú doteraz považovaní za najväčších euroskeptikov v strednej a východnej Európe. Pohľady na zahraničnú politiku SR v Českej republike sa v rámci ukrajinskej krízy rôznili, rovnako ako bol odlišný český prístup vo vnútri exekutívy. V rámci migračnej krízy malé obe krajiny podobné postoje a výrazne protestovali proti kvótam. V roku 2016 slovenská vláda ratifikovala zmluvu o spolupráci a vzájomnej ochrane vzdušného priestoru, ktorý umožňuje obom krajinám použitie vojenského lietadla vo vzdušnom priestore druhého štátu a posilnenia vzdušných síl v prípade, ak by to jeden zo štátov potreboval. Vzťahy Českej a Slovenskej republiky sú často považované za nadštandardné a priateľské, dané aj jazykovou, kultúrnou a historickou blízkosťou.

4.2 Poľsko

Slovensko s Poľskom spája 541 kilometrová hranica, ktorá vedie naprieč Karpatmi a ktorá po stáročia tvorila akúsi prirodzenú bariéru medzi dvoma štátmi v strednej Európe. Tento stav pretrváva aj v súčasnosti, čo sa odzrkadľuje najmä na nedostatočne vyvinutej infraštruktúre. Hlavnou prekážkou rozvoja cezhraničnej spolupráce medzi krajinami je absencia kvalitnej cestnej ale aj železničnej infraštruktúry. Táto hranica je druhá najdlhšia hranica Slovenska, po hranici s Maďarskom, ale intenzita dopravných spojení oveľa nižšia ako so susednými krajinami. Problémom je aj pomerne nízka ekonomická vyspelosť regiónov v bezprostrednej blízkosti hraníc.

Po roku 1989 sa podobne ako Československo aj Poľsko začalo orientovať na Západnú Európu. Poľsko ako prvá krajina bývalého sovietskeho zväzu požiadala o začatie

rokovaní o asociovanom členstve v zoskupení Európskeho spoločenstva. Tento návrh bol považovaný za impulz pre ďalšie štáty strednej Európy a to Československo a Maďarsko.³⁸

Pri analyzovaní slovensko-poľských vzťahov od začiatku formovanie ich štátnosti nemožno opomenúť pôsobenie týchto krajín vo Vyšehradskej skupine, neskôr vo V4. Vyšehradská skupina mala za úlohu rozvíjať spoluprácu a dobré susedské vzťahy v Európe a zároveň mala napomáhať vo vzájomnom sa stimulovaní v procese integrácie do Európskej únie. Za vlády Vladimíra Mečiara v rokoch 1994-1998 sa však Slovensko od týchto integračných snáh vzdaľovalo aj vďaka nefungujúcej demokracii v štáte, čo malo viditeľný vplyv aj na vzťahy vo V4, ktorá sa orientovala na integráciu do Európskej únie a spoluprácou s NATO. Poľsko v tomto období Slovensko predbehlo v rámci hlbšej integrácie. V roku 1996 bola vytvorená v Poľsku vládna inštitúcia UKiE (Úrad Výboru pre európsku integráciu), ktorá bola zložená zo skupiny expertov pripravujúcich sa na negociačný proces. Aj vďaka UKiE sa mohlo Poľsko ocitnúť v tzv. luxemburskej skupine spolu s Maďarskom a Českom a začať rokovať s EÚ. Po nepozvaní Slovenska na spoločné rokovania sa izolácia Slovenska ešte viac prehľbovala. Aj napriek týmto skutočnostiam sa Poľsko snažilo udržiavať dobré vzťahy so Slovenskom. Aj keď premiér Vladimír Mečiar nikdy oficiálne neabsolvoval zahraničnú cestu do Poľska, na udržiavaní vzťahov sa významne podieľal prezident Michal Kováč, ktorý sa stretával aj s Lechom Walesom rovnako ako jeho nasledovníkom Aleksandrom Kwasniewskim.³⁹

Vzťahy sa výrazne zlepšili po voľbách v roku 1998 a sformovaní vlády Mikuláša Dzurindu. Naznačovalo tomu, aj prvá oficiálna zahraničná návšteva Mikuláša Dzurindu vo Varšave. Poľsko sa snažilo poskytnúť svoje skúsenosti a na medzinárodnej scéne významne podporovalo snahy Slovenska v procese integrácie. Pomoc Slovensku sa stala jedným z hlavných cieľov aj vo V4. Poľsko, spoločne s ČR a v menšej miere aj s Maďarskom boli jediné kandidátske krajiny, ktoré aj napriek negatívnemu vývoju na Slovensku, zdôrazňovali potrebu integrácie do štruktúr NATO. Orientácia na veľké

³⁸ MARUŠIAK, J. 2008. *Zahraničná politika Poľska po roku 1989 v kontexte európskych integračných procesov*. Bratislava. Ústav politických vied Slovenskej akadémie vied, Veda, CEP, s.313

³⁹ GNIAZDOWSKI, M., SAMEREK, P., STRĄŻAY, T. 2016. *Súčasný poľsko-slovenský vzťahy. Veľvyslanectvo Slovenskej republiky v Poľsku*. Bratislava.. Dostupné na internete: <
<http://www.bratyslawa.msz.gov.pl/resource/0e7b491c-cbf0-489d-ae3-b3097633317e:JCR>

strategické ciele však zatlačila do úzadia rozvoj a spoluprácu na nižších úrovniach. Týkalo sa to najmä hospodárskej spolupráce a infraštruktúry.⁴⁰

V roku 2000 vznikol Medzinárodný vyšehradský fond so sídlom v Bratislave, ktorý posilnil vzťahy Slovenska a Poľska. Spoluprácu pred vstupom do EÚ však mierne narušili prejavy rivality medzi krajinami V4. Okrem spolupráce vo V4 sa formovala aj bilaterálna slovensko-poľská spolupráca v oblasti obrany, ktorú upravuje „Dohoda medzi Ministerstvom národnej obrany v Poľskej republike a Ministerstvom obrany Slovenskej republiky o spolupráci vo vojenskej oblasti“ z roku 1993.⁴¹

Pozície oboch krajín v rámci politiky EÚ sú podobné, krátko po vstupe krajiny začali pracovať na presadzovaní spoločných záujmov, napríklad ochrana kohéznej politiky pred škrtmi. Ďalšou spoločnou témou pre obe krajiny bola dohoda o energeticko-klimatickom balíčku s cieľom znižovať skleníkové plyny. Diskusia nabrala na obrátkach a v marci sa členské štáty dohodli na postupnom znižovaní skleníkových plynov do roku 2020. Plynová kríza z roku 2009 bola tiež spúšťačom užšej energetickej spolupráce medzi Varšavou a Bratislavou. Po vypuknutí dlhovej krízy v roku 2009 sa však v pozíciách objavila určitá asymetria. Poľsko deklarovalo ochotu prispieť na záchranu Grécka, Slovensko viedlo oveľa ťažší vnútropolitický boj. V súvislosti s migračnou krízou obe krajiny silno vystúpili proti stálym a dočasným kvótam na prerozdelenie utečencov. Istú asymetriu je bádať aj pri rusko-ukrajinskom konflikte. Z pohľadu Poľska ide o ruskú agresiu voči Ukrajine a preto je potrebné podporovať Kyjev a vytvárať tlak na Rusko, na druhej strane je to pohľad slovenského prezidenta Andreja Kisku, ktorý sa stotožňuje s poľským pohľadom a potom premiéra Róberta Fica, ktorý tvrdí že na Ukrajine sa vedie konflikt o sféry vplyvu medzi USA a Ruskom.⁴²

Tieto rozdiely ale neovplyvňujú vzťahy medzi oboma krajinami, ktoré od počiatku pretrvávajú na priateľskej úrovni aj vďaka kultúrnej blízkosti a podobnosti jazyka. Z pohľadu Slovenska je Poľsko strategický partner, do popredia sa však dostávajú otázky

⁴⁰ MARUŠIAK, J. 2005. *Hlavné determinanti slovensko-poľských vzťahov*. Euroactiv. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/all/opinion/hlavne-politicke-a-ekonomicke-determinanty-slovensko-polskyc/>

⁴¹ GNIAZDOWSKI, M., SAMEREK, P., STRÁŽAY, T. 2016. *Súčasná poľsko-slovenská vzťahy*. Veľvyslanectvo Slovenskej republiky v Poľsku. Bratislava.. Dostupné na internete: <<http://www.bratyslawa.msz.gov.pl/resource/0e7b491c-cbf0-489d-ae3-b3097633317e:JCR>

užšej regionálnej spolupráce. Ešte stále nie je dostatočne vyvinutá infraštruktúra medzi krajinami a výsledky zo sektorovej spolupráce tiež nie sú uspokojivé.

4.3 Maďarsko

Vzťahy Slovenska s každým z piatich susedov je špecifický, tento slovensko-maďarský by sa dal označiť oproti ostatným ako najproblémovejší. Hranica medzi Slovenskom a Maďarskom je najdlhšia hranicou oboch krajín, ale zároveň je zo všetkých hraníc Slovenska najviac menenou sa. Okrem toho vzájomné vzťahy ovplyvňuje aj početná maďarská menšina na Slovensku usídlená práve na hraniciach s Maďarskom.

Hlavné otázky poškodzujúce susedské vzťahy oboch krajín pri vzniku Slovenskej republiky, boli spor o vodné dielo Gabčíkovo – Nagymaros a problémy práve maďarskej menšiny na Slovensku. Problémy s vodným dielom Gabčíkovo začali v 80. rokoch, len 10 rokov po tom, čo sa Československo a Maďarsko zaviazali zmluvou o výstavbe sústavy vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros na Dunaji. Maďarsko však po masových protestoch, v roku 1989 od zmluvy odstúpilo a výstavbu úplne zastavilo. Po zanechaní prác Maďarskou stranou, kedy už bola väčšina prác na diele hotová, sa postúpilo na variant C, ktorý dokončil výstavbu vodného diela výlučne na území Slovenskej republiky. Tento spor sa dostal aj na medzinárodný súd v Haagu, ktorý rozhodol v roku 1997, že zmluva z roku 1977 stále platí a Maďarsko nebolo oprávnené pozastaviť prácu na vodnom diele.⁴³

Okrem sporu o vodné dielo sú vzťahy Maďarska a Slovenska predovšetkým determinované vzťahom k maďarskej menšine, ktorá sa po rozdelení ČSFR stala najpočetnejšou. Aj napriek tomu že Vladimír Mečiar často operoval s protimaďarskými vyhláseniami, nebol natoľko nepriateľský pri zákulisných diskusiách. Rok 1993 tak môže označiť ako kvalitatívny začiatok maďarsko-slovenských bilaterálnych vzťahov. V roku 1995 bola podpísaná zmluva o dobrom susedstve a priateľskej spolupráci medzi SR a Maďarskom. Dokument, ktorý predstavoval základ pre ďalšie formovanie maďarsko-slovenských vzťahov a týkal sa aj citlivej otázky národnostných menšín. Bolo to však v období, kedy sa Slovensko vďaka nedemokratickej forme vládnutia, dostávalo do čoraz

⁴³ LONDÁK, M., MICHÁLEK, S., a kol.: 2013. *20 rokov samostatnej Slovenskej republiky, jedinečnosť a diskontinuita historického vývoja*. VEDA, Slovenská akadémia vied, Bratislava.. Dostupné na internete: <http://real.mtak.hu/19128/1/20_rokov_libre_u_193947.241568.pdf

väčšej izolácie a preto tento dokument nemôžeme považovať za prelomový vo vzájomných vzťahoch. Aj vďaka rastúcej izolácii Slovenska upadala úroveň nie len bilaterálnych ale aj regionálnych vzťahov vo Vyšehradskej štvorke.⁴⁴

V roku 1998 po zmene vlády, sa zmenila aj rétorika v slovensko-maďarských vzťahoch. Nástup demokratickej koalície pod vedením Mikuláša Dzurindu, ktorej súčasťou bola aj v strana maďarskej koalície, malo vplyv na zlepšenie ovzdušia. Maďarsko vyjadrilo podporu slovenského členstva v NATO a umocňované to bolo aj spoločnými ambíciami vstúpiť do EÚ. V tom istom sa konali aj voľby v Maďarsku, v ktorých vládnu koalíciu viedla strana FIDESZ na čele s Viktorom Orbánom. Medzi jeden z najdôležitejších míľnikov bolo nepochybne znovuoťvorenie mosta medzi Štúrovom a Ostrihom v roku 2001. Maďarská vláda však začala jednostranne posilňovať väzby medzi parlamentom a menšinami žijúcimi v zahraničí, čo vyvolalo nedôveru na Slovensku ale napríklad aj v Rumunsku. Bola vytvorená tzv. stála maďarská konferencia, ktorá umožňovala Maďarom žijúcim v zahraničí priame diskusie s verejnými inštitúciami a tiež zákon, ktorý zvýhodňoval maďarské komunity za hranicami na základne etnického kľúča. V neposlednom rade sa poslanci strana maďarskej koalície zúčastňovala rokovania maďarského parlamentu bez súhlasu koalície. Aj napriek tomu, že v roku 2002 sa menila vláda v Maďarsku, výraznejšie to už zahraničnú politiku nezmenilo. Vzťahy sa nezmenili ani po vstupe Maďarska a Slovenska do EÚ.⁴⁵

Výrazne zhoršenie vzťahov ale prišlo v roku 2006 po parlamentných voľbách na Slovensku, kedy sa do koalície dostala aj SNS. Predovšetkým predseda SNS Ján Slotka sa vyznačoval konfliktnými prejavmi na adresu maďarskej menšiny, ktoré nemalou mierou prispeli k zhoršeniu bilaterálnych vzťahov. Ku zhoršeniu prispela aj nová legislatíva napríklad školský zákon, ktorý vyrovnal počty hodín slovenského jazyka ku počtu hodín jazyka v materskom jazyku, ale tiež novelizácia zákona o štátnom jazyku, ktorá navrhla

⁴⁴ STRAŽAY, T. 2012. *Dve dekády slovensko-maďarských vzťahov, hľadanie nového začiatku*. Zahraničná politika. Dostupné online: <<https://zahranicnapolitika.sk/dve-dekady-slovensko-madarskych-vztahov-hladanie-noveho-zaciatku/>>

⁴⁵ STRAŽAY, T. 2012. *Dve dekády slovensko-maďarských vzťahov, hľadanie nového začiatku*. Zahraničná politika. Dostupné online: <<https://zahranicnapolitika.sk/dve-dekady-slovensko-madarskych-vztahov-hladanie-noveho-zaciatku/>>

vládna SNS. Zákon upravoval používanie slovenského jazyka vo verejných inštitúciách a stanovil ho nadradeným pred všetkými ostatnými.⁴⁶

Napätie tak nenarastalo len medzi politickými subjektmi ale aj civilistami. Došlo k viacerým národnostne motivovaným trestným činom. Najznámejším konfliktom bol útok na študentku maďarskej národnosti Hedvigu Malinovou, ktorá polícia do dvoch týždňoch uzavrela bez obvinenia páchatel'ov. Situácia sa vyostrila v roku 2009, keď nebol vpustený maďarský prezident Lázsló Sólyom pri príležitosti odhaľovania pamätníku v Komárne. Maďarská vláda zareagovala recipročne a blokovala hraničný prechod v Komárne.

V auguste 2009 po incidente v Komárne Slovenská ambasáda v Budapešti bola zasiahnutá dvoma zápalnými fľašami. Jeden deň po ozbrojenom útoku na veľvyslanectvo sa maďarský vodič pokúsil vytlačiť z cesty auto slovenského veľvyslanca Petra Weissa a hrubo mu nadával a spomínal na jeho národnosť.

V tejto atmosfére sa objavil ďalší problém z maďarskej strany v podobe zákona o dvojitom občianstve, ktorý umožňoval žiadať o maďarské občianstvo i príslušníkom maďarských menšín bez toho, aby predtým žili v Maďarsku. Slovenská vláda vyjadrila znepokojenie a reagovala prijatím proti zákona, ktorý novelizoval zákon o štátnom občianstve. Táto legislatíva neumožňovalo občanom Slovenska žiadať o ďalšie občianstvo, automaticky sa tak strácal nárok na slovenské. Od prijatia zákona sa objavili viaceré pokusy o zmiernenie právnej normy, ale ani jeden nebol úspešný. Obdobie prvej Ficovej vlády môžeme označiť aj ako obdobie, kedy sa slovensko-maďarské bilaterálne vzťahy rapídne zhoršili.⁴⁷

Z nástupom vlády Ivety Radičovej prišlo ku zlepšeniu vzťahov, ktorá však nebola prioritne daná vyriešením problémov ale skôr spôsobom komunikácie, ktorá sa medzi vládnymi predstaviteľmi zintenzívnila. Pozitívom bola aj koalícia s maďarskou stranou Most-Híd, aj napriek tomu, že Viktor Orban kategoricky odmieta so stranou komunikovať a jedinou stranu, ktorú uznáva je SMK, ktorá je od roku 2010 mimo parlamentu. Obe krajiny sa dohodli na vybudovaní cestnej infraštruktúry ponad rieku Ipel', rovnako ako na budovaní plynovodu vedúceho zo Slovenska do Maďarska. Slovensko súhlasilo v rámci

⁴⁶ SMETÁNKOVÁ, D. 2011. *Rast maďarsko-slovenských konfliktov na Slovensku v rokoch 2006-2010*. Working paper. Praha.. Dostupné na internete: < http://vz.fmv.vse.cz/wp-content/uploads/06_Smetankova5.pdf

⁴⁷ SMETÁNKOVÁ, D. 2011. *Rast maďarsko-slovenských konfliktov na Slovensku v rokoch 2006-2010*. Working paper. Praha. Dostupné na internete: < http://vz.fmv.vse.cz/wp-content/uploads/06_Smetankova5.pdf

otázky zákona o dvojitom občianstve to riešiť bilaterálnou dohodou, načo maďarská strana nereagovala. Radičovej vláda sa postarala aj o novelizáciu jazykového zákona, ktorý diskriminoval menšiny na Slovensku.⁴⁸

V roku 2012 nastúpila druhá vláda Róberta Fica. Počas jeho prvej vlády sa slovensko-maďarské vzťahy dostali na bod mrazu a zhoršenie sa očakávalo aj v tomto prípade, ale nová vláda pokračovala v nastolenej komunikácii po vláde Ivety Radičovej. V tom istom roku sa spolu s maďarským premiérom Viktorom Orbánom vytvorili základy pre maďarsko-slovenské vzťahy. Krajiny začali podporovať cezhraničný rozvoj, budovanie infraštruktúry a zvýšenie energetickej bezpečnosti. Spoločným postojom k migračnej kríze, ale aj nárastom euroskepticizmu v krajinách V4 sa bilaterálne vzťahy ešte viac posilnil

Slovensko-maďarské vzťahy sa dajú od roku 2011 označiť ako priateľské a pokojné. Ešte za prvej vlády Róberta Fica bolo populárnou témou vyťahovanie maďarskej karty, ale v tomto období je táto téma už tabu. Vzťahy sú priaznivejšie v medzištátnej rovine, ale vo vnútornej rovine sa žiadna zmena neudiala.

4.4 Rakúsko

Keď sa začalo pred rokom 1993 rysovať rozdelenie Československa, Rakúsko zaujalo neutrálny postoj. V rakúskom záujme bolo najmä pokojné rozdelenie, ktoré nakoniec prebehlo 1.januára 1993. V 90. rokoch a rastúcej izolácii Slovenska, malo Rakúsko ako jediná krajina zo Západu záujem na to, aby sa Slovensko vrátilo do európskych štruktúr. Nemalou časťou sa na tom podieľala bezpečnostná otázka, ktorá by v rámci susedstva nabrala reálnych kontúr ale tiež previazanosť rakúskych firiem, ktoré sídlili na Slovensku od pádu železnej opony. Rakúsko napriek veľkým výhradám voči autokratickému režimu Vladimíra Mečiara udržovalo so Slovenskom bilaterálne vzťahy. Krajina sa dokonca pokúšala zastávať akúsi pozíciu sprostredkovateľa medzi Maďarskom a Slovenskom a zorganizovalo stretnutie najvyšších predstaviteľov všetkých troch krajín v polovici 90. rokov.⁴⁹

⁴⁸ STRAŽAY, T. 2012. *Dve dekády slovensko-maďarských vzťahov, hľadanie nového začiatku*. Zahraničná politika.. Dostupné online: <<https://zahranicnapolitika.sk/dve-dekady-slovensko-madarskych-vztahov-hladanie-noveho-zaciatku/>>

⁴⁹ BENČ, V., BILČ, V., DULEBA, A. a kol. 2013. *Dva dekády slovensko-rakúskych vzťahov*. AEPRESS, s.r.o., Bratislava. ISBN 978-80-89356-40-9

Po zmene vlády sa rakúsky lobing na pôde EÚ ešte zvýraznili. Rokovanie ministrov zahraničných vecí na summite vo Viedni v roku 1998 načrtlo možné preradenie ďalších krajín do prvej skupiny kandidátskych krajín, pričom v hre boli Lotyšsko, Litva a Slovensko. Preradenie pobaltských krajín podporovalo najmä Švédsko a Dánsko, záujmy Slovenska hájilo iba Rakúsko. Zároveň však rakúski predstavitelia zdôraznili vláde SR dôležitosť vyriešenia otázky okolo bezpečnosti slovenských jadrových elektrární zo strany Rakúska, ktorá je jednou z podmienok vstupu.⁵⁰

Rozšírenie EÚ však vyvolalo v Rakúsku značnú nespokojnosť a súhlas obyvateľstva bol najnižší z celej únie. Obavy súviseli najmä zo strachu z rastúcej kriminality, ale migrácie. Predovšetkým v rámci voľného pohybu osôb, tak Rakúsko muselo zaujať tvrdú vyjednávaciu pozíciu a vyjednať v prístupových rokovaníach so SR o jeho účasti v Schengenskom priestore, čo najdlhšiu dobu, ktorá bola stanovená až na 7 rokov. Slovensko nakoniec do Schengenu vstúpilo v 21.decembra 2007. Pálčivou témou pre Rakúsko stále ostávali aj jadrové elektrárne predovšetkým Jaslovské Bohunice, Mochovce na Slovensku ale aj Temelín v Česku. Tak najzložitejšou otázkou rakúsko-slovenských vzťahov bola práve jadrová energetika. Rakúsko ako prvá krajina na svete zakázala na svojom území výrobu jadrovej energie, naopak Slovensko považovalo rozvoj jadrovej energie za jednu z priorít. Aj vďaka prístupovým rokovaniam bol vyvinutý tlak na Slovensko a Rakúsko si tak otázku jadrovej energie podmienilo ako jednu z podmienok vstupu do EU. Slovensko sa tak v prístupových rokovaníach zaviazalo na odstavení starších blokov v jadrovej elektrárni Jaslovské Bohunice, k čomu prišlo v roku 2006 a 2008.⁵¹

Jednou z najvýznamnejších oblastí pre Slovensko s Rakúskom je prihraničná infraštruktúra, ktorá má napriek výraznému rastu za posledných 25 rokov ešte stále priestor na zlepšenie. Pre rozvoj ďalšej hospodárskej spolupráce je tak dôležitý rozvoj infraštruktúry. V roku 2007 bola otvorená diaľnica medzi Viedňou a Bratislavou. Osobitý dôraz sa kladie na železničnú dopravu a to vysokorýchlostné prepojenie Viedne, Bratislavy a Budapešti ako aj elektrifikáciu železničného prepojenia Viedeň – Bratislava. Aj vďaka geografickej blízkosti Bratislavy a Viedne a spoločnými cieľmi sa v roku 2010 vytvoril priestor na vzájomnú spoluprácu, ktorá bola prenesená do značky Twin City Viedeň –

⁵⁰ DULEBA, A.: *Slovenská zahraničná politika, bilancia šiestich rokov a perspektívy zmeny*.

⁵¹ BENČ, V., BILČ, V., DULEBA, A. a kol. 2013. *Dva dekády slovensko-rakúskych vzťahov*. AEPRESS, s.r.o., Bratislava. ISBN 978-80-89356-40-9

Bratislava. Pod touto značkou sa realizujú rôzne iniciatívy ako bilaterálne stretnutia zástupcov magistrov, odborné semináre, spoločné aktivity v oblasti vedy a výskumu ale tiež pravidelná lodná linka nesúca meno Twin City Liner.⁵²

Ďalšou významnou témou v rámci bilaterálnych vzťahov sú ekonomické vzťahy. Rakúsko je druhým najväčším investorom na Slovensku a obchod medzi krajinami sa neustále zvyšuje. V súčasnosti je na Slovensku zhruba 2000 rakúskych firiem, ktoré tiež prispeli k rastu HDP. Aj vďaka vstupu Slovenska do eurozóny sa hospodárska spolupráca ešte rozšírila. Slovensko s Rakúskom spolupracuje vo viacerých oblastiach v rámci bezpečnosti ale aj podpory investícií. Okrem rakúsko-slovenskej obchodnej komory aj národné obchodné komory a iné organizácie. V rámci projektov medzi krajinami roku 2004 bol navrhnutý projekt nového ropovodu, ktorý by spojil Bratislavu a rafinériu OMV v rakúskom Schwechate. V prípade výpadkov dodávok rakúskej ropy by pre rafinériu Slovnaft existovala alternatívna trasa pre dodávky ropy zo Západnej Európy. Projekt však od počiatkov narážal na prekážky. Na jednej strane sa nestretol s pochopením ekológov a na strane druhej aj napriek schváleniu projektu ministerstvom hospodárstva, plán neschválilo mesto Bratislava.

V minulosti práve asymetrický vzťah dal Rakúsku možnosť vyvinúť tlak, napríklad na zatvorenie dvoch blokov jadrovej elektrárne v Jaslovských Bohuniciach. Dnes však obe krajiny dnes komunikujú za rovnakých podmienok. Úzke a priateľské vzťahy medzi rovnými umožňujú spoluprácu v mnohých oblastiach. V ekonomickej oblasti sa Slovensko začalo približovať Rakúsku. Podľa Eurostatu sa Bratislavský kraj sa bohatším ako susedné rakúske regióny. Vďaka cenovo dostupnejšiemu bývaniu sa mnohí Slováci v posledných rokoch sťahujú do Rakúska. Vzťahy Slovenska a Rakúska tak možno od počiatkov označiť za veľmi priateľské. Aj napriek rozdielnym názorom najmä v otázke jadrovej energetiky a počiatočným obavám rakúskeho obyvateľstva po vstupe Slovenska do Schengenu sa dajú považovať vzťahy za celé obdobie ako veľmi bezproblémové.

⁵² BENČ, V., BILČ, V., DULEBA, A. a kol. 2013. *Dva dekády slovensko-rakúskych vzťahov*. AEPRESS, s.r.o., Bratislava. ISBN 978-80-89356-40-9

4.5 Ukrajina

Ukrajina je najväčší sused Slovenska, napriek tomu by sa vzťahy dali charakterizovať ako najmenej intenzívne spomedzi všetkých susediacich krajín. Jednou z hlavných príčin je aj rozličný politický vývoj, ale aj to, že doterajšie vlády Slovenskej republiky nikdy nevnímali vzťahy s Ukrajinou ako prioritu. V období mečiarových vlád sa politika orientovala predovšetkým na Rusko, Ukrajina bola od začiatku nezávislosti Slovenska len v tieni Ruska.

Slovensko - ukrajinské vzťahy a ich rozvoj od vzniku oboch krajín zaťažovali rozdielne postoje. Jednou z páľivých tém bol v polovici 90-tych rokov tranzit energetických zdrojov. Obe krajiny sa nachádzajú pozdĺž hlavných liniek na prepravu elektrickej energie medzi Východom a Západom. Pri získaní svojej nezávislosti sa obe krajiny vydali rôznymi cestami pri konsolidácii ich úloh tranzitných krajín pre energetické zdroje. Ukrajina sa zameriavala na znižovanie závislosti od dodávok energie z Ruska, naopak slovenská strana za vlády Vladimíra Mečiara podpísala niekoľko dohôd o dovoze plynu z Ruska, čím si upevnila energetickú závislosť. Slovensko nepovažovalo Ukrajinu ako strategického partnera. Príkladom postoja Slovenska voči Ukrajine bola napríklad skutočnosť, že od roku 1996 nebol v Kyjeve slovenský veľvyslanec po rezignácii Jozefa Migaša. Absencia je typickým prostriedkom diplomatického protestu ale v tomto prípade šlo len o účinok chudobnej agendy a nezáujmom zo strany Slovenska.⁵³

Zmenená rétorika v bilaterálnych vzťahoch prišla po nástupe Dzurindovej vlády v roku 1998 ale aj druhého slovenského prezidenta Rudolfa Schustera v roku 1999. O nadštandardných vzťahov svedčil aj fakt, že sa prezident počas svojho volebného obdobia stretol s ukrajinským prezidentom 9-krát. Slovenský prezident sa dokonca ukrajinského prezidenta zastával v období, kedy západné krajiny kritizovali jeho vládu poznačenú korupčnými škandálmi a pochybnými praktikami pri privatizácii.

V roku 2000 v rámci prístupového procesu a v súvislosti s potrebou zosúladiť vízovú politiku s EÚ sa vláda SR rozhodla uložiť vízovú povinnosť občanom Ukrajiny. Uloženie vízového režimu v slovensko-ukrajinských vzťahoch výrazne ovplyvnilo pohyb osôb cez spoločnú hranicu. Počet osôb prekračujúci hranicu klesol z 1,7 mil v roku 1998 na 0,3 mil

⁵³ DULEBA, A. 2002. *Slovak-Ukrainian relations. Research of the Slovak Policy and Association*, Bratislava.. Online dostupné na internete: < <http://www.batory.org.pl/doc/d1.pdf>

v roku 2001. Tieto vplyvy viedli ukrajinské a slovenské vlády k rokovaniam o liberalizáciu vízového režimu zameraného na zmiernenie vplyvu na bilaterálne vzťahy. V roku 2001 obe strany zmiernili vízové požiadavky.⁵⁴

Aj dve vlády Mikuláša Dzurindu si stanovili ako prioritný cieľ rozvoj zahranične politiky SR – Ukrajina a podporiť zbližovanie Ukrajiny a NATO. Slovenské veľvyslanectvo v Kyjeve bolo dokonca hlavným veľvyslanectvom NATO pre Ukrajinu v roku 2007. Celkovo však slovenská diplomacia v týchto časoch nezaznamenala také veľké úspechy ako na západnom Balkáne.⁵⁵

Vláda Róberta Fica v rokoch 2006-2010 ale najmä po plynovej kríze v roku 2009, vrátili bilaterálne vzťahy na bod mrazu. Premiér nekriticky obvinil premiérku Juliu Tymošenko, že práve Ukrajina je zodpovedná za to, že časť Európy ostala bez plynu a neodôvodnene podporil Rusko. Navyše ako odvetný krok vyhlásil, že Slovensko prehodnotí svoju podporu Ukrajine na pôde EU.⁵⁶ Viditeľná orientácia na Rusko prispela ku rokovaniam o širokorozchodnej trate, ktorá by spájala Moskvu a Viedeň cez hraničný prechod Čop - Čierna nad Tisou. O výstavbe širokorozchodnej železnice naprieč celým Slovenskom uvažoval v minulosti aj vtedajší slovenský premiér Vladimír Mečiar. K realizácii plánov však zatiaľ nedošlo. Ekonomické vzťahy boli vzhľadom na blízkosť a veľkosť susediacej krajiny poddimenzované. Vstúpenie Slovenskej republiky do Schengenu, tieto vzťahy ešte viac pretrhlo.

Ukrajinská kríza a udalosti na Kryme postavili zahraničnú politiku Slovenskej republiky pred nové výzvy. V tomto období by sa dala zahraničná politika označiť ako dvojkoľajná. Na jednej strane Slovensko podporovalo reformné procesy na Ukrajine, na strane druhej však odmietalo sankcie voči Rusku. Ukrajinská strana však prirodzene nevnímala slovenskú politiku, ktorá snažila mať dobré vzťahy s Ruskom aj Ukrajinou za konzistentnú.

Do bilaterálnej spolupráce medzi krajinami sa dostala do popredia energetická politika. Dramatické udalosti totiž spôsobili, že Rusko úplne zastavila dodávky zemného plynu na Ukrajinu. Dodávky určené európskym zákazníkom naďalej prechádzali

⁵⁴ DULEBA, A. 2002. *Slovak-Ukrainian relations. Research of the Slovak Policy and Association, Bratislava..* Online dostupné na internete: < <http://www.batory.org.pl/doc/d1.pdf>

⁵⁵ DULEBA, A. 2004. *Zahraničná politika SR. 25(21) rokov po.* Bisla. Bratislava. Dostupné na internete: < http://old.bisla.sk/sk/wp-content/uploads/2014/04/Duleba-25-rokov-po_BIH-BISLA2.pdf

⁵⁶ LENČ, M. 2015. *Fico ma v Kyjeve novú šancu na normálne vzťahy.* In Denník N. Bratislava.. Dostupné na internete: < <https://dennikn.sk/41904/fico-ma-v-kyjeve-novu-sancu-na-normalne-vztahy>

Ukrajinou, avšak Ukrajina si nesmela odoberať plyn na vlastnú spotrebu. Túto kritickú situáciu si vyžiadala reverzný tok plynu cez Slovensko. Z počiatku slovenská strana z obáv o porušení zmluvy s ruským Gazpromom zaujala odmietavý postoj, ale po tlaku západných krajín pristúpila na dohodu. Jediný bod, ktorý nenaplnili očakávania Ukrajinskej strany bol odmietavý postoj Slovenska voči sprístupneniu tzv. veľkého reverzu cez magistральne potrubie s argumentom, že by porušila dohodu o tranzite medzi Slovenskom a Gazpromom. Vývin po týchto udalostiach nastolil otázku per energetickú spoluprácu týchto dvoch krajín ako aj poukázal na strategické partnerstvo. Gazprom po ukrajinskej kríza navrhol plán na výstavbu projektu Nord Stream 2, ktorý by viedol cez Rusko do Nemecka cez Baltské more. Znamenalo by to úplne zastavenie plynu cez Ukrajinu, tým pádom aj cez Slovensko. Aj vďaka rozhodnutiu Gazpromu sa tak slovensko-ukrajinské zblíženie ešte viac prejavilo a spoločne začali koordinovať postup proti výstavbe NS2. Vďaka podpore aj zo strany viacerých štátov EÚ tak dostal slovensko-ukrajinský odmietavý postoj medzinárodnú podporu. Tieto udalosti posledných rokov tam boli impulzom pre rozvoj bilaterálnych vzťahov, ktorý bol za posledné dva dekády podceňovaný.⁵⁷

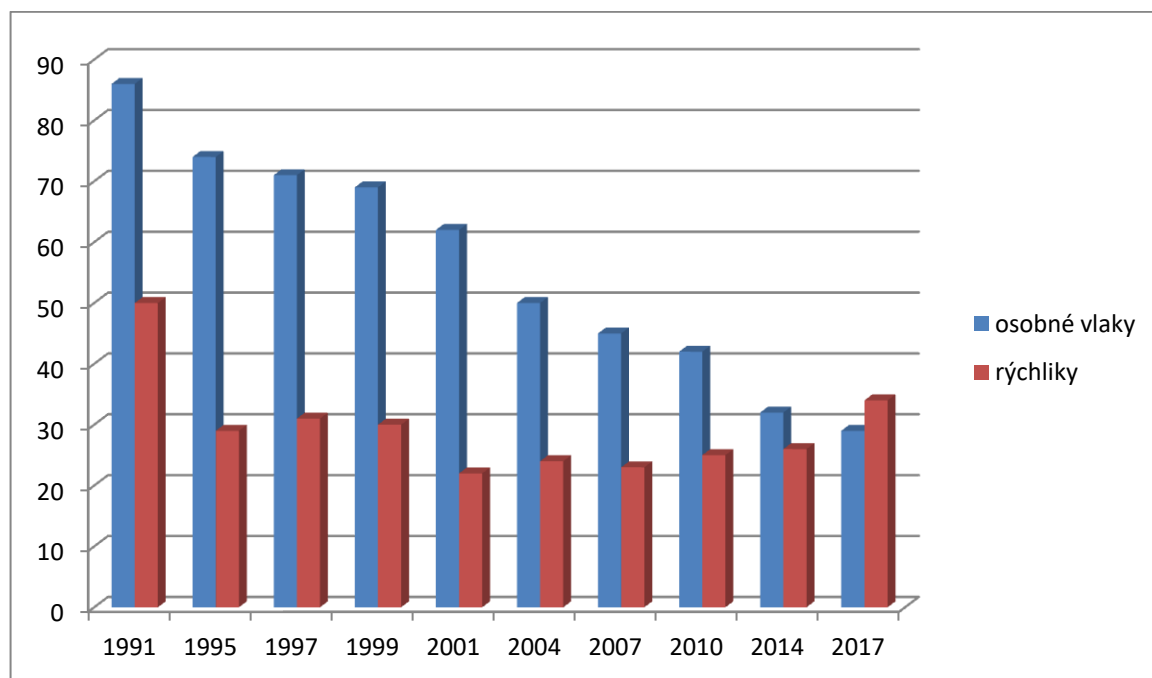
⁵⁷ DULEBA, A. - JANUV, L. 2017. *Slovensko - ukrajinské vzťahy v energetickej politike: Ponaučenia zo starých chýb*. In Politické vedy. [online]. Roč. 20, č. 1, 2017. ISSN 1335 – 2741, s. 80-104. Dostupné na internete: file:///D:/HP%20ProBook%20430/Downloads/DULEBA_JANUV%20(1).pdf

5 Vyhodnotenie výsledkov

5.1 Česká republika

Od rozdelenia federácie sa celková intenzita dopravných spojení medzi Slovenskou a Českou republikou znížila. Celkový klesajúci trend znižujúceho podielu železničnej prepravy na počte prepravených osôb je pravdepodobne následkom rastúcej individuálnej motorovej prepravy ako aj štrukturálne – priestorové zmeny na trhu práce. Tento trend sa dotkol najmä osobných vlakov slúžiacich na krátke trate.

Graf č. 2 - počet rýchlikov a osobných vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Českou republikou od roku 1991

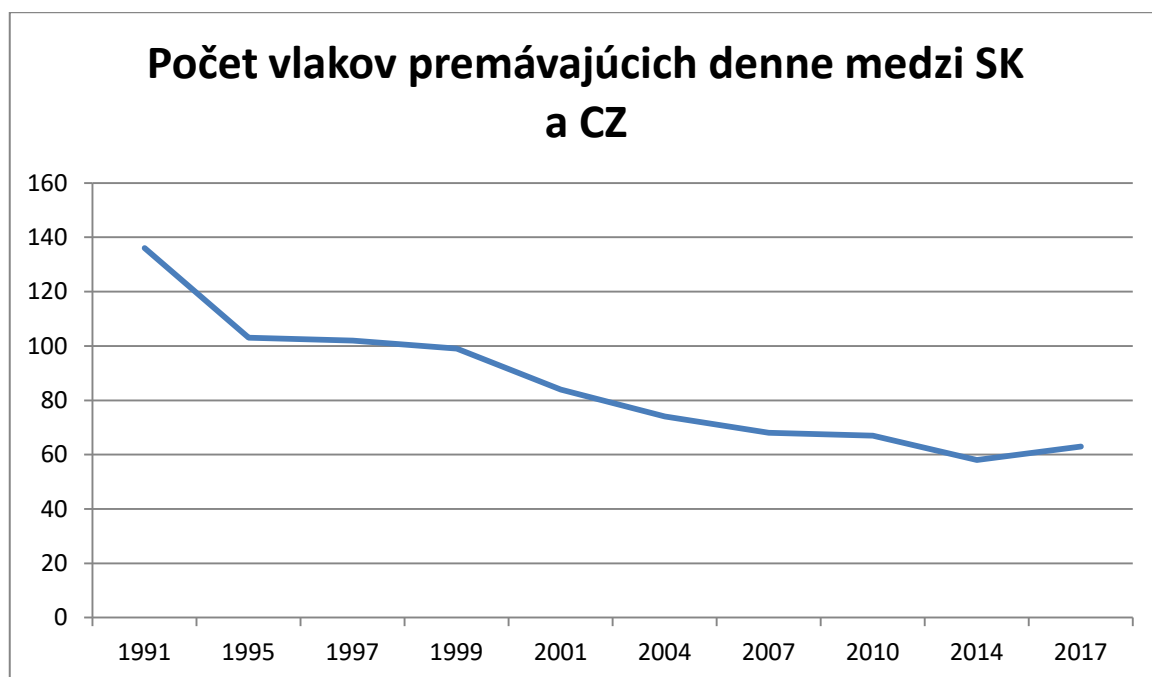


Zdroje- cestovné poriadky, vlastná úprava

Relatívne vysokú hodnotu intenzity vlakových spojení za deň majú hraničné prechody Břeclav – Kúty, Mosty u Jablunkova – Čadca a Púchov – Horní Lideč. Tieto trate patria do kategórie I. a sú to technicky najlepšie vybavené trate na Slovensku. Je to dané výhodnou polohou na dopravnom železničnom koridore. Po rozdelení Československa klesol počet rýchlikov prechádzajúcich cez tieto hraničné prechody takmer o polovicu, výrazne klesla intenzita dopravných spojení po roku 1993 aj na ostatných železničných prechodoch. Bolo to pravdepodobné dané aj rozdelením

Československa, pretože takýto rapidný pokles v intenzite železničných spojení sa už od roku 1993 neudial.

Graf č. 3 : Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Českou republikou od roku 1991



Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Od roku 1993-1998 boli medzinárodne vzťahy medzi oboma krajinami napäté, najmä kvôli rastúcej izolácii Slovenskej republiky a autokratickej vláde Vladimíra Mečiara. V tomto období sa však intenzita dopravných spojení výrazne nemenila. V roku 1998 dokonca počet rýchlikov mierne vzrástol vďaka navýšeniu počtu rýchlikov na trati Břeclav - Kúty.

Od roku 2001 a prvom veľkom rušení vlakových spojení sa osobná železničná doprava medzi oboma krajinami znížila. Výrazne klesol počet osobných vlakov na krátke vzdialenosti. V roku 2004 a vstupom Slovenskej a Českej republiky do EÚ sa intenzita vlakových spojení na tratiach kategórie I. tiež výrazne nemenila. Znižovala sa však intenzita na tratiach kategórie III. , ktoré tvorili napojenie na trate I, II. Najvýraznejšie sa to podpísalo na tratiach Hodonín – Holíč, Skalica – Sudomerice. Na trati Hodonín – Holíč jazdilo pred rozdelením ČSFR 12 vlakov denne v roku 2004 bola definitívne uzavretá. Trať Sudomerice - Skalica prevzali pod správu České dráhy a od roku 2007 jazdí osobný vlak už iba po hranice Českej republiky.

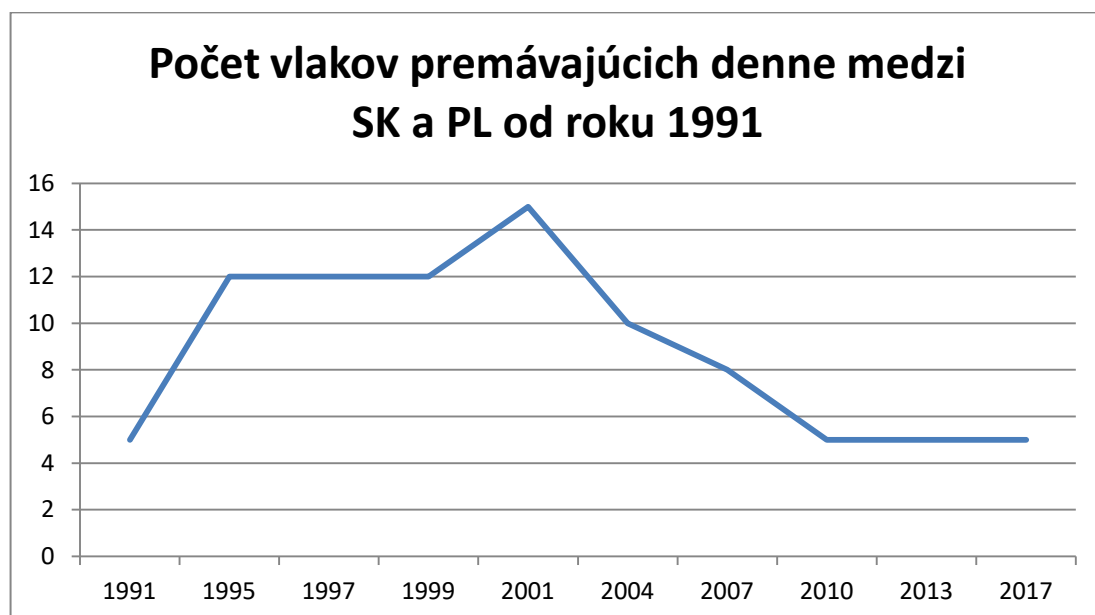
Viditeľný pokles je badateľný aj na trati Vlársky průsmyk – Trenčianska Teplá, na ktorej jazdili rýchliky spájajúce Brno a Trenčiansku Teplú ale postupne sa význam tohto spojenia nárastom autobusovej dopravy znižoval. Dnes na tejto trati jazdia už iba dva vlaky denne.

Od roku 2011 sa kontinuálne zvyšuje počet rýchlikov jazdiacich medzi SR a ČR. Bolo to aj vďaka liberalizácii železničnej dopravy a vstupu súkromných prepravcov Regiojet a. s. v roku 2011 a Leo express a.s. v roku 2014. Výrazný nárast je od roku 2014 aj na trati Horní Lideč – Púchov, ktorá bola v roku 2014 modernizovaná. Naopak využívanie osobných vlakov sa od začiatku 90.rokov znižuje. V roku 1991 jazdilo denne medzi SR a ČR 86 vlakov, v roku 2018 jazdí už denne iba 29 osobných vlakov na 5 medzinárodných prechodoch.

5.2 Poľsko

Aj napriek tomu, že hranica s Poľskom je pre Slovensko druhá najdlhšia po hranici s Maďarskom, intenzita dopravných spojení je nedostatočná. Jeden z dôvodov je aj nedostatočne vyvinutá železničná infraštruktúra, ktorá je najmä v dôsledku prírodných hraníc medzi krajinami.

Graf č. 4- počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Poľskom



Zdroje: cestovné poriadky, vlastná úprava

Nie je zahrnutá trať Medzilaborce – Łupkow, pretože sa jazdí iba sezónne

Poľsko – slovenské vzťahy by sa dali označiť ako priateľské od počiatkov. Aj napriek istým obavám v rokoch 1993-1994 z budúceho vývoja, sa Poľsko ako jedna z mála krajín snažilo zabrániť izolácii Slovenska a tak s najvyššími predstaviteľmi udržiavala kontakty naďalej. Prejavilo sa to aj na intenzite vlakových spojení, ktorý v absolútnom množstve dokonca stúpali. Dôvodom bolo znovuoťvorenie železničného úseku Čadca – Zwardoň v roku 1992, ktorý bol od druhej svetovej vojny zničený. Intenzita na tejto trati mala stúpajúcu tendenciu do roku 2002. Na trase Plaveč – Muzsyna sa rozsah vlakových spojení sa výraznejšie nemenil. V roku 1999 bol po 50 rokoch dokonca znovuoťvorený železničný prechod Medzilaborce - Ľupkow cez Ľupkowsky tunel. Vlaky na tejto trase jazdili iba cez leto počas víkendov dvakrát do dňa.

Najvýznamnejší nárast v rámci železničných spojení s Poľskom prišiel v roku 2001, kedy cez oba železničné prechody jazdilo 13 vlakov denne. V tomto období sa aj najviac zintenzívnili bilaterálne vzťahy medzi Slovenskom a Poľskom. Poľsko výrazne podporovalo slovenské úsilie získať členstvo v NATO a tiež v EÚ, napr. poskytovaním svojich negociačných pozícií.

Po roku 2004 a vstupom oboch krajín do Európskej únie je citeľný pokles osobnej železničnej dopravy na všetkých tratiach spájajúcich Slovensko a Poľsko. Na trati Čadca – Zwardoň bola prevedená elektrifikácia s cieľom zvýšiť nákladnú železničnú prepravu a zredukovať tú osobnú, čo sa prejavilo na intenzite osobnej vlakovej prepravy. Pokles bol po roku viditeľný aj na trati Plaveč – Muzsyna. V roku 2011 sa počet vlakov ešte znížil kvôli pozastaveniu osobnej vlakovej dopravy na dvoch hraničných železničných prechodoch. Na trati Plaveč – Muzsyna kvôli povodniam a na trati Medzilaborce – Ľupkow kvôli nerentabilnosti prevádzky.

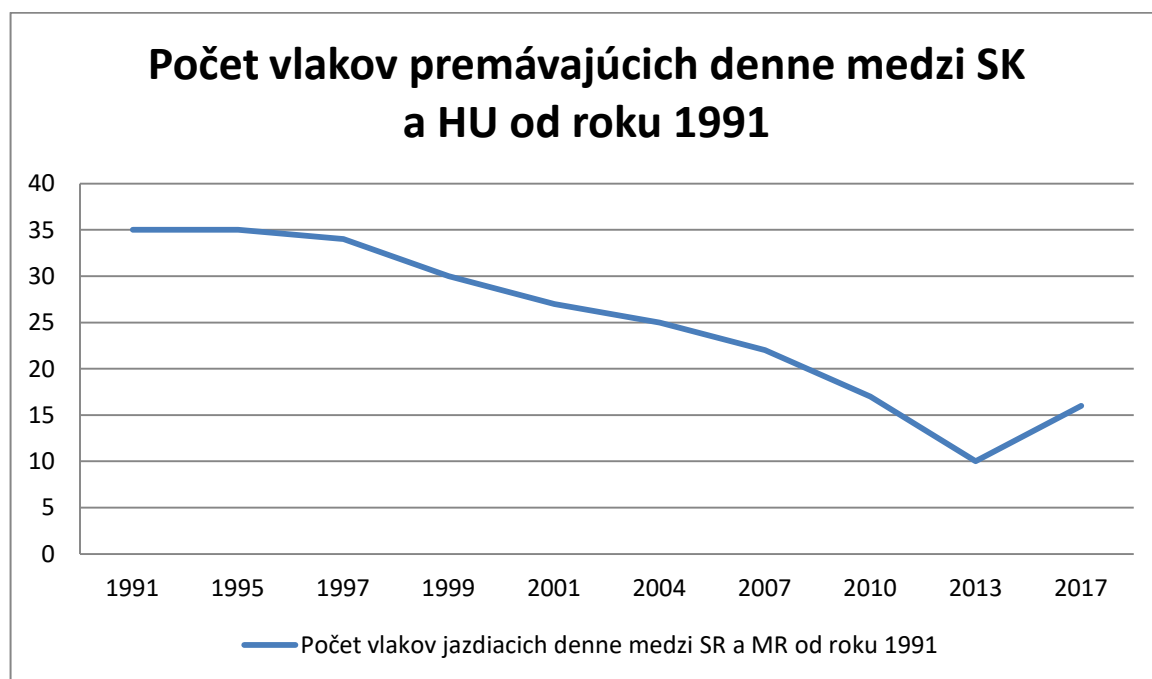
Momentálne jazdí pravidelne medzi Slovenskom a Poľskom pravidelne iba 5 vlakov denne a to len na medzinárodnej trati Čadca – Zwardoň. V roku 2017 bola opäť obnovená osobná železničná doprava na trati Medzilaborce – Ľupkow, ale opäť sezónne počas víkendov. Znižujúca sa intenzita dopravných spojení nebola následkom zhoršujúcich sa bilaterálnych vzťahov, ale skôr nedostatočne rozvíjajúcej sa infraštruktúry a pomerné nízkej ekonomickej vyspelosti regiónov v pohraničí.

Pre rastúci turistický potenciál sa uvažuje o zavedení medzinárodného sezónneho vlaku Poprad – Krynica ale tiež o znovu zavedení vlaku spájajúci Košice a Kraków.

5.3 Maďarsko

Vzťahy s Maďarskom by sa dali charakterizovať ako najproblematickejšie zo všetkých susediacich krajín. Prvý spor o vodné dielo Gabčíkovo, ktorý poškodil susedské vzťahy začal ešte pred rozdelením ČSFR a ovplyvnil počiatočné vzťahy so Slovenskom. Tento spor mal aj medzinárodnú dohru, ale výraznejšie neovplyvnil intenzitu dopravných spojení medzi Slovenskom a Maďarskom. Tá bola počas 90. rokov viac menej stála, aj napriek nepriaznivej situácii na Slovensku.

Graf č.5 : Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Maďarskom od roku 1991



Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Znižovanie vlakových spojení začalo výraznejšie až v roku 2000 a dotklo sa to najmä osobných vlakov. Najvýraznejšie sa to prejavilo na trati Komárno – Komárov a Slovenské nové mesto – Satoraljaujhely, na ktorej v roku 2001 jazdili 2 vlaky denne. V roku 1991 jazdilo ešte na trati Komárno – Komárov denne 6 vlakov, o 10 rokov neskôr ich bolo

o polovicu menej. V roku 2003 bola definitívne pozastavená osobná železničná doprava na týchto medzinárodných hraničných priechodoch.

Výrazne zhoršenie vzťahov došlo v roku 2006 po parlamentných voľbách, kedy sa do koalície dostala aj Slovenská národná strana na čele s predsedom Jánom Slotom, ktorý bol známy svojimi nekritickými výrokmi na maďarskú menšinu. K zhoršeniu prispela aj nová legislatíva v podobe školského zákona alebo jazykového zákona. V rámci intenzity železničných spojení je viditeľný pokles na niektorých tratiach, najmä na trati Rajka – Rusovce, kde sa počet vlakov znížil z 5 vlakov denne v roku 2004 na 2 vlaky denne v roku 2007. Počet vlakov sa znížil aj na trati Lenártovce - Bánreve, naopak počet medzinárodných rýchlikov z Budapešti do Prahy a Viedne cez hraničný priechod Štúrovo - Szob sa v roku 2007 dokonca zvýšil. Znižovanie vlakových spojení medzi Slovenskom a Maďarskom sa tak dotklo najmä lokálnych osobných vlakov.

Napätie narastalo aj medzi politickými subjektmi ako aj civilistami a vyvrcholilo to v roku 2009 po nevpustení maďarského prezidenta Lászla Sólyoma pri príležitosti odhaľovania pamätníka v Komárne a po tomto incidente bol na niekoľko hodín blokovaný hraničný priechod v Komárne. Deň po tom bola napadnutá aj slovenská ambasáda v Budapešti a slovensko- maďarské vzťahy tak dosiahli historického dna. Zhoršenie bilaterálnych vzťahov sa premietlo aj do intenzity vlakových spojení medzi krajinami. Na tratiach Lenártovce – Bánreve a Rusovce – Rajka prestali jazdiť osobné vlaky, prevádzka osobných vlakov bola pozastavená aj na trati Košice – Hidašnémeti. Rušenie lokálnych spojení ZSSK odôvodnili stratovosťou a nedostatočným využitím.

Rušenie pokračovalo aj v nasledujúcich rokoch, na konci roku 2011 bola zrušená osobná železničná doprava na trati Filákovo – Somoskouváľu, na ktorej ešte v 2010 jazdilo denne 5 vlakov. Tieto zmeny sa nezaobišli bez petícií a protestov obyvateľov pohraničných oblastí, ale bezúspešne. Redukcia vlakov sa obmedzila na lokálne spoje na tratiach III. kategórie, na trati vyššej kategórie Štúrovo -Szob a Košice - Hidašnémeti nedošlo k výraznejším zmenám. Slovensko – maďarské vzťahy by sa od roku 2011 dalo označiť ako priateľské a od roku 2011 sa signifikatnejšie nemenila ani intenzita dopravných spojení. V roku 2017 bola opäť obnovená železničná doprava na trati Rusovce – Rajka, ktorá sa stala súčasťou integrovanej dopravy Bratislavského kraja. Dnes na tejto trati jazdí 5 krát denne vlak a je to jeden z troch hraničných prechodoch, na ktorých ešte funguje osobná železničná doprava.

5.4 Rakúsko

Vzťahy s Rakúskom by sa dali označiť ako bezproblémové. Rakúsko pri rozdelení ČSFR zaujalo neutrálny postoj, jedinou podmienkou bolo, aby rozdelenie prebehlo mierumilovne, čo sa aj stalo. Ako jediná členská krajina v Európskej únii mala záujem na to, aby sa Slovensko vrátilo do európskych štruktúr a odmietala úplnú izoláciu počas vlády Vladimíra Mečiara. Osobná železničná doprava medzi Rakúskom a Slovenskom viedla na začiatku 90. rokov cez jeden medzinárodný železničný priechod. Na trati Bratislava – Margegg pred rozdelením ČSFR jazdili dva vlaky denne. Po rozdelení sa intenzita zdvojnásobila na 4 vlaky denne a tá ostala nemenná až do roku 2001.

V roku 1998 po zmene vlády a pozitívnych signáloch, ktoré sa snažila nová vláda vysielat' na západ sa zmenilo aj smerovanie Slovenska. Hospodárske výsledky Slovenska na konci roku 1999 dokazovali aj ozdravenie ekonomiky a naznačovali, že vláda sa chce približovať ku kritériám EU. Západné smerovanie Slovenska sa prejavilo aj na rozsahu vlakových spojení. V roku 1999 začali premávať jeden vlak aj trati Petržalka – Kitsee, ktorá predtým slúžila pre nákladnú dopravu. V roku 2001 už na tejto trati premávalo 14 vlakov denne, zvýšila sa intenzita aj na trati Bratislava – Margegg. Rok 2001 bol pre ŽSR rokom, kedy sa začala prvá veľká redukcia vlakových spojov, ale vlakov smerujúcich do Rakúska sa to nedotklo, naopak v absolútnom množstve rástli najrýchlejšie.

Graf č. 6: Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Rakúskom



Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

V roku 2004 po vstupe Slovenska do EÚ, sa počet vlakov smerujúcich ešte zdvojnásobil. Integrácia do západoeurópskych štruktúr sa tak viditeľne podpísala pod rozsah vlakových spojení, ktorý bol na začiatku 90. rokov niekoľko násobne nižší. Najviac vlakov jazdilo podľa grafikonu v roku 2007/2008, čiže v roku, kedy Slovensko vstúpilo do schengenského priestoru.

Ďalšia veľká redukcia vlakových spojení ZSSK už neobišla ani vlaky smerujúce do Rakúska a tak sa v roku 2010 intenzita mierne znížila. Tento rok bol zároveň jediný rok, počas ktorého intenzita vlakových spojení medzi Rakúskom a Slovenskom klesla.

5.5 Ukrajina

Slovensko – ukrajinské vzťahy by sa dali charakterizovať ako na poddimenzované, na čo poukazuje aj intenzita železničných vlakových spojení.

Graf č.7 : Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Ukrajinou od roku 1991



Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

Ukrajina bola počas vlády Vladimíra Mečiara v tieni Ruska a ich vzťahy sa odvíjali aj od rozdielnych postojov. Zmena prišla až z nástupom vlády Mikuláša Dzurindu a vzťahy sa prehĺbili aj vďaka prezidentovi Rudolfovi Schusterovi a Leonidovi Kučmovi. V roku 2001 po zavedení vízovej povinnosti sa počet ľudí prekračujúcich hranice znížil, ale nijako

to neovplyvnilo intenzitu vlakových spojení. Tie sa od roku 1993 a vzniku samostatnej Slovenskej republiky nemenili a denne jazdili dva vlaky na trati Čierna nad Tisou – Čop. Rozvíjanie vzťahov s Ukrajinou boli prioritou pre druhú vládu Mikuláša Dzurindu a snažila sa podporiť vstup Ukrajiny do NATO. V roku 2007 bolo dokonca slovenské veľvyslanectvo v Kyjeve hlavným veľvyslanectvom NATO pre Ukrajinu. Rok 2007 bol z hľadiska vlakovej dopravy najintenzívnejší, denne jazdili 4 vlaky cez hraničný priechod Čierna nad Tisou – Čop.

Počas vlády Róberta Fica došlo k ochladeniu vzťahov a bolo to najmä kvôli plynovej kríze. Väzby sa pretrhli aj vstupom Slovenska do Schengenu a ekonomické vzťahy vzhľadom na blízkosť boli poddimenzované. V roku 2008 začalo rokovania o širokorozchodnej trati, ktorá by spájala Moskvu a Viedeň, ale k realizácii zatiaľ nedošlo. Po ukrajinskej kríze a udalostiach na Kryme sa dostalo do popredia energetická spolupráca medzi krajinami, ktorá spoločne koordinovala postup proti výstavbe NS2, ktorého výstavba by zasiahla obe krajiny. Aj vďaka tomu je slovensko-ukrajinské zbliženie najbližšie od vzniku samotných štátov. Na rozsah vlakových spojení to vplyv nemalo. Od roku 2010-2011 už nedošlo k žiadnym zmenám v grafikone a denne jazdia dva vlaky z Čiernej nad Tisou a Čop. Osobná železničná doprava nie je natoľko významná, ako nákladná doprava, kde je trať Čierna nad Tisou a Čop jednou z najväčších prekladísk tovarov smerujúcich z Ruska do Európy.

ZÁVER

V tejto diplomovej práci som sa venovala vplyvu zahraničnopolitických vzťahov na intenzitu dopravných spojení. Ako krajinu výskumu som si vybrala Slovenskú republiku, ktorá je v rámci integrácie do Európskej únie ešte pomerne mladou krajinou. Okrem toho si prešla turbulentným vývojom a bola jediná krajina z krajín Vyšehradskej štvorky, ktorá dostala niekoľko upozornení a demarši zo strany Európskej únie a USA a nebola pozvaná na prístupové rokovania pre potenciálnych kandidátov do EÚ v Madride v roku 1998. Po výmenne vládnej garnitúry sa však zmenilo smerovanie Slovenska ako aj zahraničná politika. Po dobrých hospodárskych výsledkoch a pozitívnych signáloch smerom na západ si Slovensko upevnilo pozíciu na medzinárodnej scéne a v roku 2004 vstúpilo do Európskej únie.

Cieľom tejto práce bolo zistiť vplyv zahraničnopolitických vzťahov na intenzitu železničných osobných spojení. Keďže železničná doprava je využívaná v rámci regiónov, sledovala som najmä bilaterálne vzťahy Slovenska so susediacimi krajinami a porovnávala to s intenzitou vlakových spojení na všetkých medzinárodných prechodoch. Pomocou toho som dospela k niekoľkým záverom.

Vo všeobecnosti sa počas 90. rokov a vlády Vladimíra Mečiara intenzita vlakových spojení veľmi nemenila. Aj napriek tomu, že Slovensko upadalo do čoraz väčšej izolácie, okrem vlakových spojení s Českom môžeme konštatovať stabilnú intenzitu medzinárodných vlakových spojení so susediacimi krajinami. Výrazný pokles vlakových spojení s Českou republikou počas bol viditeľný po rozdelení Československej federatívnej republiky, kde počet vlakových spojení na niektorých medzinárodných prechodoch klesol aj o polovicu. Po uvoľnení politickej situácie na Slovensku a zmene vládnej koalície, ktorej priorita bola vstúpiť do Európskej únie sa menili aj pomery na železniciach. V roku 2001 je viditeľný nárast na železničných prechodoch s Poľskom a Rakúskom.

Naopak po avizovanom rušení železničných spojov zo strany ŽSR sa zmeny dotkli najmä Českej republiky a Maďarska. Na prelome rokov 2003/2004 boli uzavreté viaceré hraničné priechody ako napríklad Hodonín-Holíč alebo Slov. Nové mesto – Satoraljaujhely, ktoré sa podpísali na zníženom rozsahu vlakových spojení. V roku 2004 je viditeľný pokles aj s Poľskom, pretože prebehla elektrifikácia na zvýšenie nákladnej železničnej dopravy na jednej z troch tratí, ktoré spájajú obe krajiny a to sa podpísali na výraznom

úbytku spojení. Redukcia spojov ŽSR sa ale nedotkla vlakov smerujúcich do Rakúska, ktorých počet neustále stúpal. Najvyšší bol v roku 2007/2008, kedy Slovensko vstúpilo do Schengenu.

Ďalšia redukcia spojov ŽSR bola avizovaná v roku 2011, ale najviac sa premietla do vlakových spojení s Maďarskom. V tej dobe boli aj bilaterálne vzťahy medzi krajinami na bode mrazu, po nevpustení maďarského prezidenta, napadnutí Slovenskej ambasády v Budapešti alebo legislatívnych krokoch vládnej koalície. Táto antimadžarská vlna sa výrazne premietla do zníženej intenzity vlakových spojení. Klesol aj počet vlakov smerujúcich do Poľska pre zaplavenie trate Plaveč – Muzsyna. Naopak redukcia vlakových spojení sa nedotkla tak výrazne českých vlakov. Po roku 2011 vstupujú na medzinárodnú trať aj súkromní prepravcovia a tak sa intenzita zvyšuje.

Od roku 2011 je badať rastúci trend železničnej dopravy najmä na spojoch s Českou republikou. Zvyšuje sa najmä počet rýchlikov a je to spôsobené aj liberalizáciou a vstupe súkromných prepravcov. Intenzita vlakových spojení sa od roku 2011 zásadne nemenila, mierny nárast je vidieť až v roku 2017 po znovuotvorení železničného prechodu Rajka – Rusovce a Medzilaborce - Ľupkov.

Klesajúci trend podielu železničnej dopravy bol pravdepodobne spôsobený aj nárastom individuálnej motorovej dopravy, ktorý sa dotkol najmä vlakov slúžiacich na krátke trati. Počet osobných medzinárodných vlakov výrazne klesol na všetkých hraničných prechodoch a prevažná väčšina tratí, na ktorých bola pozastavená osobná vlaková doprava bola trate kategórie III, IV.

ZOZNAM ZDROJOV

1. BENČ, V., BILČ, V., DULEBA, A. a kol. 2013. *Dva dekády slovensko-rakúskych vzťahov*. AEPRESS, s.r.o., Bratislava. ISBN 978-80-89356-40-9
2. CELINSKI, K. *Restructuring of Railways in Poland*. *Japan Railway and Transport Review*. No. 8 (pp 10-14). Dostupné na internete: <
http://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr08/f10_cel.html
3. CISARIKOVA, A.: 2005. *Zahraničná politika Slovenskej republiky voči Českej republiky v kontexte vstupu do Európskej únie a NATO*. Oborová práca, Brno.
4. DULEBA, A. - JANUV, L. 2017. *Slovensko - ukrajinské vzťahy v energetickej politike: Ponaučenia zo starých chýb*. In *Politické vedy*. [online]. Roč. 20, č. 1, 2017. ISSN 1335 – 2741, s. 80-104. Dostupné na internete:
[file:///D:/HP%20ProBook%20430/Downloads/DULEBA_JANUV%20\(1\).pdf](file:///D:/HP%20ProBook%20430/Downloads/DULEBA_JANUV%20(1).pdf)
5. DULEBA, A. 1999. *Slovenská zahraničná politika, bilancia šiestich rokov a perspektívy zmeny*. *Medzinárodne vzťahy*, roč. 34, s. 1-19
6. DULEBA, A. 2002. *Slovak-Ukrainan relations. Research of the Slovak Policy and Association*, Bratislava.. Online dostupné na internete: <
<http://www.batory.org.pl/doc/d1.pdf>
7. DULEBA, A. 2004. *Zahraničná politika SR. 25(21) rokov po*. Bisla. Bratislava. Dostupné na internete: < http://old.bisla.sk/sk/wp-content/uploads/2014/04/Duleba-25-rokov-po_BIH-BISLA2.pdf
8. DULEBA, P., WLACHOVSKÝ, M., LUKÁČ, M. 1998. *Zahraničná politika SR, východiská a perspektívy*. Bratislava, Slovenská republika. In *Výskumné centrum Slovenskej spoločnosti pre zahraničnú politiku*. ISBN 80-967745-4-9
9. EGYED, A. 2001. *Vstup Slovenska do EU reformou Slovenských železníc*. *Bjulleť*. OSŽD. 3/2001. str. 2-8. Dostupné na internete: <
http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd24_01/vstup.pdf
10. EURÓPSKA ÚNIA. *Vstup Slovenska do EÚ*. Dostupné na internete: <
<http://europa.sk/europa.sk/slovensko-eu/vstup-slovenska-do-eu/#vstup-slovenska-do-eu>
11. GNIAZDOWSKI, M., SAMEREK, P., STRÁŽAY, T. 2016. *Súčasná poľsko-slovenská vzťahy. Veľvyslanectvo Slovenskej republiky v Poľsku*. Bratislava..

Dostupné na internete: < <http://www.bratyslawa.msz.gov.pl/resource/0e7b491c-cbf0-489d-ae3-b3097633317e:JCR>

12. HALÁS, M., ŘEHÁK, S. 2008. *Príspevek k anatomii spoločného pohraničí České republiky a Slovenské republiky*. Dostupné na internete: < <https://geography.upol.cz/soubory/lide/halas/clanky/Halas,Rehak-GC.pdf>
13. HYNČICA, P. 2011. *Volby 2010 a politická zmena na Slovensku*. In *Politická Revue*. Česká republika. Dostupné na internete: < <https://www.ceeol.com/search/viewpdf?id=69541>
14. KOPEČEK, L. a kolektív. 2003. *Od Mečiara k Dzurindovi*. Masarykova univerzita v Brne.. OSBN 80-210-3136-0
15. KOTVANOVÁ, A.: *Súčasnosť a budúcnosť migrácie slovenských Rómov*. Euroactiv. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/socialna-politika/opinion/sucasnost-a-buducnost-migracie-slovenskych-romov/>
16. LENČ, M. 2015. *Fico ma v Kyjeve novú šancu na normálne vzťahy*. In *Denník N*. Bratislava.. Dostupné na internete: < <https://dennikn.sk/41904/fico-ma-v-kyjeve-novu-sancu-na-normalne-vztahy>
17. LEŠKA, D. 2013. *Hlavné etapy formovania systému politických strán*. Ústav európskych štúdií a medzinárodných vzťahov, FSEV UK Bratislava,. Dostupné na internete:< <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer>
18. LONDÁK, M., MICHÁLEK, S., a kol.: 2013. *20 rokov samostatnej Slovenskej republiky, jedinečnosť a diskontinuita historického vývoja*. VEDA, Slovenská akadémia vied, Bratislava.. Dostupné na internete: <http://real.mtak.hu/19128/1/20_rokov_libre_u_193947.241568.pdf
19. MARUŠIAK, J. 2002. *Vzťahy SR so susednými krajinami*. Česká republika. Slovensko.. Súhrnná správa o stave spoločnosti. S. 401
20. MARUŠIAK, J. 2005. *Hlavné determinanti slovensko-poľských vzťahov*. Euroactiv. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/all/opinion/hlavne-politicke-a-ekonomicke-determinanty-slovensko-polskych/>
21. MARUŠIAK, J. 2008. *Zahraničná politika Poľska po roku 1989 v kontexte európskych integračných procesov*. Bratislava. Ústav politických vied Slovenskej akadémie vied, Veda, CEP,. s.313

22. MARUŠIČ, M. *Trat' Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce pred osemdesiatimi rokmi*. SME. Dostupné na internete: < <https://marusic.blog.sme.sk/c/147328/Trat-Nove-Mesto-nad-Vahom-Vrbovce-pred-osemdesiatimi-rokmi.html>
23. MESEŽNIKOV, G.: *Parlamentné voľby 2006 a vývoj systému politických strán*, In: Mesežnikov, G., Kollár, M., Gyárfášová, O. (eds.): *Slovenské voľby '06. Výsledky, príčiny súvislosti*, s. 78 – 79.
24. NEJEDLÝ, TOMÁŠ. 2007. *Vrcholy a pády Vladimíra Mečiara*. Hospodárske noviny. Bratislava. Dostupné na internete: < <https://slovensko.hnonline.sk/261992-vrcholy-a-pady-vladimira-meciara>
25. NEMETH, F. 2012.: *Strategická pozícia a výkonosť podnikov v SR*. Trendy v podnikaní. Bussines Trend 4/2012. Dostupné na internete: <<https://www.dfek.zcu.cz/tvp/doc/akt/tvp-4-2012-clanek-8.pdf>
26. PŠENKA, T. 2007. *Hierarchizácia železničnej siete Slovenska*. Bratislava. Dostupné na internete. < http://www.humannageografia.sk/clanky/psenka_11_hierarchia.pdf
27. RICHARD, K. 2006. *Komparace česko-slovenských vzťahov v rokoch 1996-1998 a 1998-2002 z pohľadu českej zahraničnej politiky*. Bakalárska práca. Masarykova univerzita.. Dostupné na internete: < https://is.muni.cz/th/219111/fss_b/RKUBINABP2.pdf
28. SEDLÁK, M. *V masovej vojne argumentuje ochranou spotrebiteľa*. Trend. News and Media Holding. Dostupné na internete: <<https://www.etrend.sk/trend-archiv/rok-/cislo-Apr%C3%ADl/v%C2%A0maesovej-vojne-sa-argumentuje-ochranou-spotrebitela.html>
29. SKALOŠ, M. 2016. *Slovensko – české vzťahy a proces rozdelenia ČSFR v medzinárodných a právnych súvislostiach*. Visegrad Journal of rights.. Dostupné na internete: < http://vjhr.sk/archive/2016_6/part_1/5.pdf
30. SMETÁNKOVÁ, D. 2011. *Rast maďarsko-slovenských konfliktov na Slovensku v rokoch 2006-2010*. Working paper. Praha.. Dostupné na internete: < http://vz.fmv.vse.cz/wp-content/uploads/06_Smetankova5.pdf
31. STRAŽAY, T. 2012. *Dve dekády slovensko-maďarských vzťahov, hľadanie nového začiatku*. Zahraničná politika. Dostupné online: <<https://zahranicnapolitika.sk/dve-dekady-slovensko-madarskych-vztahov-hladanie-noveho-zaciatku/>

32. TOROK, M. 2014. *Tri obdobia dvoch desaťročí zahraničnej politiky SR*. Politické Vedy, (3), 112-151. 2. Dostupné na internete: < <https://search.proquest.com/docview/1564430517?accountid=16531>
33. VLAHOVSKÝ, I. *Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce*. Vlaky.net. Dostupné na internete: < <https://www.vlaky.net/servis/trat.asp?id=10>
34. WIECKOWSKI, M. a kol. 2012. *The Potential for improved accessibility and tourism development in the Polish-Slovak Borderland*. Warszawa- Bratislava 2012. s-80. ISBN 978-83-615890-80-4
35. Železnice Slovenskej republiky. *Cestovné poriadky vlakov osobnej dopravy*. 1991-1992, 1995-1996, 1997-1998, 2001-2002, 2004-2005, 2010-2011, 2013-2014, 2017-2018, Lavacom.
36. Železnice Slovenskej republiky. *História železníc*. Dostupní na internete: < http://www.zsr.sk/slovensky/historia-zeleznic/od-roku-1993.html?page_id=1279
37. Železnice Slovenskej republiky. *Profil spoločnosti*. Dostupné na internete: < <https://www.zsr.sk/o-nas/profil-spolocnosti/>
38. Železničné Info. *160 rokov železničnej trate z Ganserndorfu do Bratislavy*. Magazín o železniciach na Slovensku. Dostupné na internete: < <https://www.zeleznicne.info/view.php?nazevclanku=160-rokov-zeleznicnej-trate-z-ganserndorfu-do-bratislavy&cislocclanku=2008080017>

ZOZNAM TABULIEK

- Tabuľka č. 1: Počet prepravených cestujúcich železničnou dopravou v tisícoch
- Tabuľka č. 2: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Břeclav-Kúty
- Tabuľka č. 3: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Mosty u Jablunkova-Čadca
- Tabuľka č. 4: Počet vlakov premávajúcich denne cez Vlársky priesmyk -Trenčianska teplá
- Tabuľka č. 5 : Počet vlakov premávajúcich na trati Skalica – Kúty
- Tabuľka č. 6. Počet vlakov premávajúcich denne na trati Horní Lideč-Púchov
- Tabuľka č. 7: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Holíč- Hodonín od roku
- Tabuľka č. 8: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Javorník – Myjava
- Tabuľka č. 9: Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Poľskom
- Tabuľka č. 10: Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Maďarskom
- Tabuľka č. 11: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Košice – Hidašnémeti
- Tabuľka č. 12: Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Rakúskom
- Tabuľka č. 13: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Čierna nad Tisou - Čop
- Tabuľka č. 14: Počet vlakov premávajúcich denne na trati Břeclav - Kúty
- Tabuľka č. 15: Počet vlakov premávajúcich na trati Mosty u Jablunkova - Čadca
- Tabuľka č. 16: Počet vlakov premávajúcich denne cez Vlársky priesmyk -Trenčianska teplá
- Tabuľka č. 17: Počet vlakov premávajúcich na trati Sudomerice – Skalica
- Tabuľka č. 21: Počet vlakov premávajúcich medzi Slovenskom a Maďarskom
- Tabuľka č. 22: Počet vlakov premávajúcich na úseku Košice - Hidašnémeti
- Tabuľka č. 23 : Počet vlakov premávajúcich medzi Rakúskom a Slovenskom
- Tabuľka č. 24: Počet vlakov premávajúcich na úseku Čierna nad Tisou – Čop
- Tabuľka č. 27 : Počet vlakov jazdiacich denne medzi SR a ČR, Regiojet
- Tabuľka č. 28 : Počet vlakov jazdiacich denne medzi SR a ČR, Leo express

ZOZNAM GRAFOV

Graf č. 1: Počet prepravených v železničnej doprave podľa druhu dopravy

Graf č. 2 : Počet rýchlikov a osobných vlakov premávajúcich denne Slovenskom a Českou republikou od roku 1991

Graf č. 3 : Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Českou republikou od roku 1991

Graf č. 4: počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Poľskom od roku 1991

Graf č.5 : Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Maďarskom od roku 1991

Graf č. 6: Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Rakúskom od roku 1991

Graf č.7 : Počet vlakov premávajúcich denne medzi Slovenskom a Ukrajinou od roku 1991

ZOZNAM SKRATIEK

AGC - Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC - Európska dohoda o najdôležitejších tratiach medzinárodnej kombinovanej dopravy a tomu odpovedajúcich objektov
AT – Rakúsko
CEF – nástroj pre prepojenie Európy
ČSFR – Československá federatívna republika
IC – InterCity
EC – EuroCity
EÚ – Európska únia
ERM – Európsky mechanizmus zmenných kurzov
KFOR – Sily pre Kosovo
KDÚ-ČSL – Kresťanskodemokratická únia – Československá strana ľudová
LS-HZDS – Ľudová strana – Hnutie za demokratické Slovensko
OBSE – Organizácia pre bezpečnosť a spoluprácu v Európe
Os – osobný vlak
OSN – Organizácia Spojených národov
NATO – Organizácia Severoatlantickej zmluvy
NS2 – Nord stream 2
R - rýchlik
SDKÚ – DS - Slovenská demokratická a kresťanská únia – Demokratická strana
SNS – Slovenská národná strana
SMER-SD – SMER – Sociálna demokracia
SMK – Strana maďarskej koalície
SR – Slovenská republika
UKiE - Úrad Výboru pre európsku integráciu
US-DEU – Unie svobody – Demokratická únie
V4 – Vyšehradská štvorka
ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR – Železnice Slovenskej republiky

PRÍLOHY

Súkromný prepravcovia

- **Regiojet a.s.**

Od roku 2011 prevádzkuje medzinárodné linky na trase Košice- Praha a od roku 2016 na trase Praha- Bratislava súkromný prepravca Regiojet a.s.. Prvý rok od spustenia na trase Košice – Praha jazdil jeden rýchlik denne, od roku 2017 sú to už tri vlaky denne. Na trase Bratislava – Praha jazdí vlak trikrát denne.

Tabuľka č. 27 : Počet vlakov jazdiacich denne medzi SR a ČR, Regiojet

	2011 – 2012	2014-2015	2017-2018
Čadca – Mosty u Jablunkova	1	1	3
Kúty – Břeclav			3

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava

- **Leo express a.s.**

Od roku 2014 jazdí na trase Košice - Praha aj súkromný prepravca Leo express a. s.. V roku 2014 začal na tejto trase jazdiť jeden rýchlik denne, v roku 2017 sa zvýšil na dva vlaky denne.

Tabuľka č. 28 : Počet vlakov jazdiacich denne medzi SR a ČR, Leo express

	2014-2015	2017-2018
Čadca – Mosty u Jablunkova	1	2

Zdroje: Cestovné poriadky, vlastná úprava