

SKÚSENOSTI S POSKYTOVANÍM PREPRAVNÝCH SLUŽIEB V REGIONÁLNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE SÚKROMNÝM DOPRAVCOM

Experiences with Providing Transport Services by a Private Carrier
in the Regional Railway Transport

JAROSLAV MAŠEK, MARTIN KENDRA

Abstract

Public passenger transport is very important part of development of every region. Railway suburban transport must be the main transport system of every region because the public transport is one of the most important public services. The best characteristic of public transport is the quality of services. Paper deals with liberalization and competition in railway transport, principles of the contract on transport services in the public interest and with the current state of regional passenger transport on railway line Bratislava–Dunajská Streda–Komárno.

Key words

regional public transport, competition in railway sector, transport services, quality

Úvod

Verejná osobná doprava predstavuje dôležitý sociálno-ekonomický prvok, ktorý má charakter služby obyvateľstvu a jej hlavná úloha je zabezpečiť každodenné požiadavky cestujúceho na prepravu do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení a pod. Na tejto úlohe sa v podmienkach Slovenska rozhodujúcou mierou podieľa prímestská železničná osobná doprava, autobusová doprava a mestská hromadná doprava.

Kvalita je jedným z najdôležitejších kritérií ovplyvňujúcich dopyt po využití poskytovanej služby. V súčasnom konkurenčnom prostredí ak je niektoré z kritérií kvality služieb nižšie ako pri konkurencii, podnik okamžite stráca

cestujúcich, čím dochádza k zníženiu príjmov, k prehĺbeniu straty a k zvyšovaniu nákladov z verejných zdrojov, čo si vyžaduje zvyšovanie dotácií.

Liberalizácia a konkurencia v železničnej doprave

Proces liberalizácie nie je možný bez určitých pravidiel a regulačných opatrení a to z dôvodu vytvorenia nediskriminačného prostredia na strane nových dopravcov najmä v oblasti pridelenia kapacity, stanovenia poplatkov za používanie dopravnej cesty a licenčných konaní. „Existencia a rozvíjanie liberalizovaného trhu si vyžaduje funkčný regulačný rámec, ktorým štát presadzuje celospoločenské záujmy v súlade s medzinárodnými normami.“ (Dopravná politika SR do r. 2015) Prostredie vytvárajúce vzťah štátu a dopravcov má odrážať vývojové trendy v doprave a stanoviť podmienky pôsobenia na dopravnom trhu pre poskytovateľov dopravných služieb v rámci jednotných pravidiel EÚ. Vo svete v súčasnosti môžeme nájsť dva modelové prístupy k riešeniu konkurenčného prostredia v železničnej doprave. Prvý prístup sa viac spolieha na fungovanie trhových princípov a ponecháva v železničnom odvetví voľnú konkurenciu vertikálne integrovaným dopravcom. Železniční dopravcovia v tom prípade vlastnia svoje dopravné cesty, na ktorých poskytujú svoje prepravné služby, konkurujú si navzájom a každý z nich je vystavený silnej a účinnej konkurencii ostatných druhov dopravy. Tento model je tradične typický pre krajiny Severnej Ameriky a tiež stále viac aj v Južnej Amerike. Druhý prístup sa spolieha na trhové sily len v presne vymedzenom a regulovanom rámci, čo je prípad európsky [7].

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme

Dopracovia pôsobiaci na trhu verejnej osobnej dopravy na Slovensku sú obchodné spoločnosti, ktoré sú podľa zákona zriaďované na vytváranie zisku, ktorý potom slúži na financovanie prevádzky týchto spoločností. Pri prevádzke verejnej osobnej dopravy však nastáva situácia, keď tržby z niektorých výkonov dopravcov nepriinášajú zisk. V takomto prípade by pri rešpektovaní trhových pravidiel dopravca nemal takéto výkony uskutočňovať. Keďže však podľa zásad štátnej dopravnej politiky, ktorá vychádza z dopravnej politiky Európskej únie, štát je povinný dbať na určitý stupeň dopravnej obsluhy územia, sú tieto výkony, ktoré sú pre dopravcu

stratové, chápané ako dopravné služby vo verejnom záujme. Dopravnou obsluhou územia sa pritom rozumejú základné prepravné požiadavky obyvateľstva – najmä cesty do a zo zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, za nákupmi a kultúrou. Navyše podľa zásad štátnej dopravnej politiky je cena cestovného vo verejnej osobnej doprave regulovaná (obyčajné cestovné okrem vlakov vyššej kategórie, študenti, dôchodcovia, iné skupiny obyvateľstva), takže cena nezodpovedá ani vlastným nákladom dopravcu.

Financovanie verejnej osobnej dopravy vychádza z jestvujúcich platných zákonov a uskutočňuje sa na základe zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme. Účastníkmi zmluvných vzťahov pritom sú štát, resp. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, samosprávne kraje a mestá na strane objednávateľov dopravných služieb a jednotliví dopravcovia – obchodné spoločnosti na strane dodávateľov týchto služieb.

Najdôležitejšie zákony, ktoré upravujú prevádzkovanie a financovanie osobnej dopravy na železnici:

Zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach – upravujúci:

- druhy dráh a pravidiel ich výstavby a prevádzky,
- schvaľovanie typov dráhových vozidiel a povoľovanie ich prevádzky,
- prevádzku určených technických zariadení a oprávnenia na vykonávanie určených činností,
- prevádzku železničnej infraštruktúry, pridelovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie,
- odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť na výkon práce na dráhach,
- interoperabilitu a bezpečnosť železničného systému,
- pôsobnosť orgánov štátnej správy vo veciach dráh.

Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach – upravujúci:

- podmienky poskytovania dopravných služieb na dráhach dráhovými podnikmi,
- práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich vo verejnej osobnej doprave,

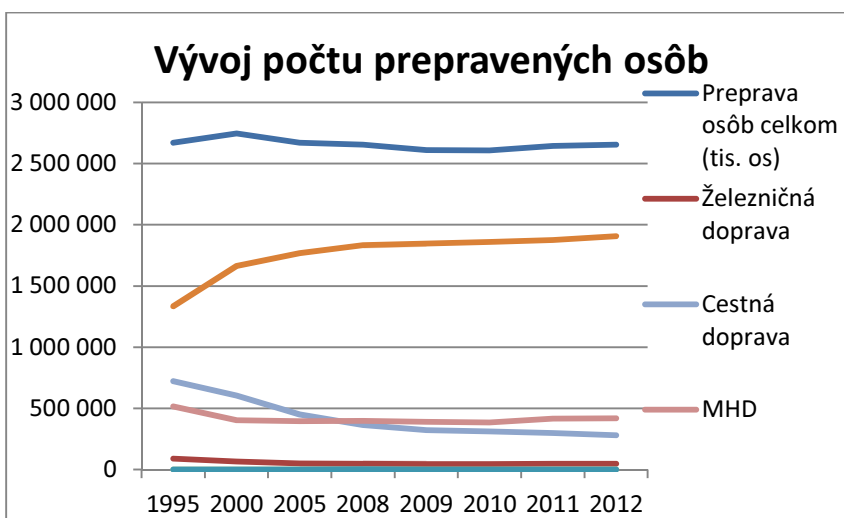
Skúsenosti s poskytovaním prepravných služieb v regionálnej železničnej doprave súkromným dopravcom

- práva a povinnosti dopravcov a odosielateľov a príjemcov vecí v nákladnej doprave,
- certifikáciu rušňovodičov,
- verejnú správu v doprave na dráhach.

Účelom zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obsluhy územia, zohľadniť sociálne a environmentálne faktory, faktory regionálneho rozvoja a požiadavky ozbrojených síl.

Zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvára objednávateľ dopravných služieb s dráhovým podnikom na dopravné výkony, ktoré by ako podnikateľ z hľadiska svojich obchodných záujmov, najmä pre ekonomickú nevýhodnosť, vôbec neposkytoval, alebo neposkytoval v požadovanom rozsahu alebo kvalite, alebo neposkytoval za regulované cestovné, ale ktoré sú potrebné z hľadiska zabezpečenia dopravnej obsluhy územia. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme sa neuzatvára na poskytovanie dopravných služieb miestneho rekreačného, komerčného a turistického charakteru.

Obr. 1 Vývoj počtu prepravených osôb (tis. osôb) v rokoch 1995-2012 v SR



Zdroj: autori podľa MDVaRR, SU SR

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave sa uzatvára na zabezpečenie dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave a v medzinárodnej doprave po štátnu hranicu Slovenskej republiky, vrátane peážnej dopravy vlakmi verejnej osobnej dopravy, ktoré majú na území Slovenskej republiky najmenej jednu zastávku na vystúpenie alebo na nastúpenie cestujúcich. Objednávateľ dopravných služieb môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave priamym zadaním vybranému železničnému podniku.

Úhradu za záväzok zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme tvorí náhrada preukázanej straty z plnenia záväzku od objednávateľa dopravných služieb.

Dráhový podnik je povinný viesť evidenciu nákladov a výnosov z poskytovania dopravných služieb ako záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme oddelene od ostatných poskytovaných dopravných služieb. Preukázateľná strata je rozdiel medzi ekonomicky oprávnenými nákladmi vynaloženými na splnenie záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme vrátane primeraného zisku a tržbami z regulovaného cestovného, vrátane ďalších výnosov dosiahnutých plnením záväzku poskytovať dopravné služby vo verejnom záujme. Náhradu preukázateľnej straty uhradí objednávateľ dopravných služieb podľa podmienok dohodnutých v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme a po skončení roka poskytovateľ dopravných služieb uskutoční celkové vyúčtovanie preukázanej straty. Ak sa v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme nedohodlo inak, výpočet náhrady preukázateľnej straty sa vykonáva za každú dopravnú službu samostatne tak, aby žiadna náhrada nepresiahla sumu potrebnú na pokrytie rozdielu vynaložených nákladov a dosiahnutých výnosov z jej poskytovania a primeraný zisk. Do nákladov železničného podniku na poskytnutie dopravnej služby sa zahrnú najmä náklady na zamestnancov, na energie, náklady za použitie železničnej infraštruktúry, náklady na údržbu, opravy a prevádzku dráhových vozidiel a iných zariadení potrebných na poskytovanie dopravnej služby, fixné náklady podniku a vhodná návratnosť kapitálu. Preukázateľná strata sa vyráta na základe výkazu dopravných výkonov, nákladov a výnosov z poskytovania dopravných služieb ako záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Poskytnutú

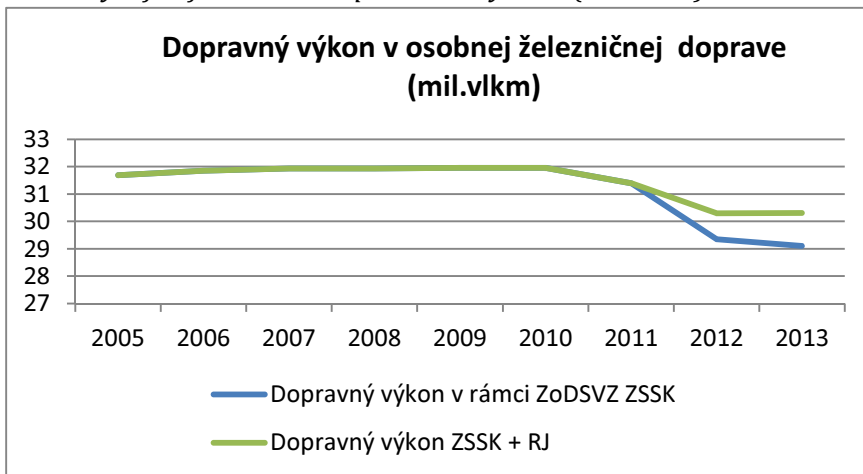
náhradu za preukázateľnú stratu možno použiť len na plnenie záväzku zo zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme.

Súčasná zmluvná úprava výkonov dopravných služieb vo verejnom záujme

Železničnú osobnú dopravu vo verejnom záujme vykonávajú na Slovensku iba dvaja dopravcovia – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a RegioJet a.s., s výnimkou zahraničných dopravcov v rámci tzv. malého pohraničného styku, ktorého prevádzku upravujú osobitné právne dokumenty.

Financovanie železničnej dopravy sa v súčasnosti uskutočňuje prostredníctvom neinvestičnej dotácie na základe zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme. Túto zmluvu uzatvorilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a obaja osobní dopravcovia.

Obr. 2 Vývoj objednaného dopravného výkonu (mil. vlkm) v rokoch 2005-2013



Zdroj: autori podľa MDVaRR, DP

Pravidelnú osobnú železničnú dopravu na trati Bratislava - hlavná stanica - Dunajská Streda - Komárno prevádzkuje od 4. 3. 2012 výhradne dopravca RegioJet, a.s., a to na základe zmluvy uzatvorenej s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Táto zmluva bola uzatvorená 27. 12. 2010 na obdobie 9 rokov. Objednaný dopravný výkon pre celé obdobie cestovného poriadku (CP) má rozsah 1 246 451 vlakových kilometrov (vlkm). Pre obdobie platnosti CP 2011/2012 bol rozsah stanovený

ekvivalentným výkonom zodpovedajúcim začatiu prevádzky 4. 3. 2012 (t. j. 947 743 vlkm). Rozsah objednaných vlakových kilometrov sa upresňuje dodatkami ku zmluve pre obdobie platnosti každoročného CP v závislosti od štruktúry cestovného poriadku. Výška úhrady za 1 vlkm, ktorá je 4,52 €/vlkm, je dohodnutá na celé obdobie platnosti zmluvy.

Dodatkom č. 1 ku zmluve, zo dňa 19. 3. 2012 sa pre obdobie platnosti cestovného poriadku 2011/2012 stanovil rozsah objednanej dopravy na 947 269 vlkm.

Celková úhrada za obdobie 4. 3. 2012 – 8. 12. 2012 predstavuje podľa dodatku č. 1 sumu najviac 5 485 225 EUR. Úhrada bola realizovaná podľa splátkového kalendára určeného v prílohe č. 5.

Dodatkom č. 2 zo dňa 20. 12. 2012 sa pre obdobie platnosti CP 2012/2013 dohodol rozsah objednanej dopravy na 1 196 422 vlkm a celková úhrada za zrealizované dopravné služby za obdobie 9. 12. 2012 – 14. 12. 2013 je stanovená maximálne do výšky 7 115 021,13 EUR.

Úhrada sa vypočítava podľa vzorca:

$$\text{Úhrada} = \text{VLKM} \times C \times i + \text{VLKM} \times \text{DC} \quad (1)$$

kde:

VLKM = množstvo vlkm na obdobie platnosti CP [vlkm],

C = cena za vlkm - 4,52 [EUR/vlkm] podľa čl. 6, ods. 1 Zmluvy,

i = kumulatívny prírastok indexu spotrebiteľských cien stanovený Štatistickým úradom SR za obdobie platnosti CP,

DC = poplatok za prístup na dopravnú cestu za obdobie platnosti CP [EUR/vlkm].

Pravidelnú osobnú železničnú dopravu na všetkých ostatných tratiach ŽSR (s výnimkou tratí so zrušenou osobnou dopravou) vykonáva Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR zo dňa 27. 12. 2010. Zmluva bola uzavretá na dobu určitú s účinnosťou od 1. 1. 2011 na obdobie 10 rokov, pričom zmluva môže byť predĺžená na ďalšie obdobie 5 rokov. Celková dĺžka trvania nesmie prekročiť 15 rokov.

Objednávateľ – ministerstvo, má právo vyňať jednotlivé vlaky z rozsahu zmluvy a zadať ich inému dopravcovi priamo alebo dať do verejnej súťaže. Rozsah celkových dopravných výkonov objednávaných objednávatelom podľa tejto zmluvy môže byť v dôsledku vyňatia vlakov, prechodu originálnych kompetencií v regionálnej železničnej doprave na vyššie územné celky alebo akéhokoľvek iného dôvodu postupne v priebehu účinnosti tejto zmluvy znížený najviac o 35 % a medziročne najviac o 10 % z celkových objednaných výkonov grafikonu vlakovej dopravy 2010/2011.

Záväzky dopravcu zahŕňajú prepravný záväzok, prevádzkový záväzok a tarifný záväzok.

Záväzok prepravovať znamená záväzok dopravcu prijať a prepraviť zákazníkov na vopred stanovených prepravných reláciách podľa platného grafikonu vlakovej dopravy.

Prevádzkový záväzok predstavuje povinnosti dopravcu vo vzťahu k železničným koľajovým vozidlám. Dopravca ich prevádzkuje na základe pridelennej licencie, používa, udržiava a obnovuje ich na výkon služby vo verejnom záujme.

Tarifný záväzok je záväzok dopravcu uplatniť cestovné, ktoré neprekročí maximálnu cenu za prepravu vo vzťahu k vopred určeným kategóriám zákazníkov, ktorá je stanovená platným výnosom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy.

V prvom zmluvnom roku (2010/2011) bol dohodnutý garantovaný a objednaný rozsah celkových dopravných výkonov na 30,3 mil. vlakových kilometrov.

V prípade, že skutočné ekonomicky oprávnené náklady dopravcu budú nižšie ako plánované pri dodržaní všetkých zmluvných ustanovení alebo výnosy dopravcu budú vyššie ako plánované pri dodržaní všetkých zmluvných ustanovení, percento primeraného zisku sa zvýši o 1 % za každých začatých uspokojených alebo získaných 30 mil. EUR. Výška primeraného zisku však nesmie prekročiť 7,5 % celkovej výšky úhrady. Výška primeraného zisku sa stanovuje najmenej ako 1 % z ekonomicky oprávnených nákladov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2011 bola dohodnutá na 0 %. Spôsob výpočtu a štruktúry úhrady je podľa zmluvy v prílohe 1 a 2.

Aj so ZSSK objednávateľ upravuje rozsah objednaných vlakových kilometrov dodatkami ku zmluve pre obdobie platnosti každoročného CP.

Dodatkom č. 2, ktorý bol uzavretý 23. 12. 2011, sa v roku 2012 garantoval a objednal rozsah celkových dopravných výkonov na 29,35 mil. vlakových kilometrov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2012 bola dohodnutá na 0%. Zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme boli vyňaté dopravné výkony IC vlakov.

Dodatok č. 3 bol uzavretý 20. 12. 2012 a v roku 2013 bude garantovaný a objednaný rozsah celkových dopravných výkonov predstavovať 29,104 mil. vlakových kilometrov, z toho produktívny dopravný výkon predstavuje 28,684 mil. vlakových kilometrov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2012 bude stále 0 %.

Súčasný stav regionálnej osobnej dopravy

Za prvý rok prevádzky prepravil RegioJet, a.s. na trati Bratislava - Dunajská Streda – Komárno cca 1,5 milióna cestujúcich. Na regionálne trate priniesol novú kvalitu regionálnej dopravy, ktorá pritiahla nových zákazníkov. Príklad RegioJetu, a.s. je dôkazom, že kombinácia moderných vozidiel, taktového cestovného poriadku a nových služieb vo vlaku aj na železničných staniaciach je možnosťou ako zatriktívniť železničnú dopravu v regiónoch a urobiť z nej nosný druh prepravy osôb, ktorý je zo všetkých hľadísk pre štát, obce a cestujúcich výhodnejší. RegioJet, a.s. denne vypravuje približne 50 spojov, ponúka moderné klimatizované, nízkopodlažné vozidlá Talent od spoločnosti Bombardier, taktový cestovný poriadok (v špičke s intervalom 30 min.), zrýchlené spoje (cestovný čas BA – DS 38 min.), nové služby vo vlakoch (bezplatný internet, denná tlač) a doplnkové služby na železničných staniaciach (záchytné parkoviská P+R) [5].

Tab.1 Porovnanie prepravných a dopravných ukazovateľov

12 mes.	RJSK 2012-2013	ZSSK 2011-2012	zmena
Počet cestujúcich (tis)	1 511,161	764,283	98%
Prepravný výkon (tis. oskm)	54 516,027	21 850,851	150%

Skúsenosti s poskytovaním prepravných služieb v regionálnej železničnej doprave súkromným dopravcom

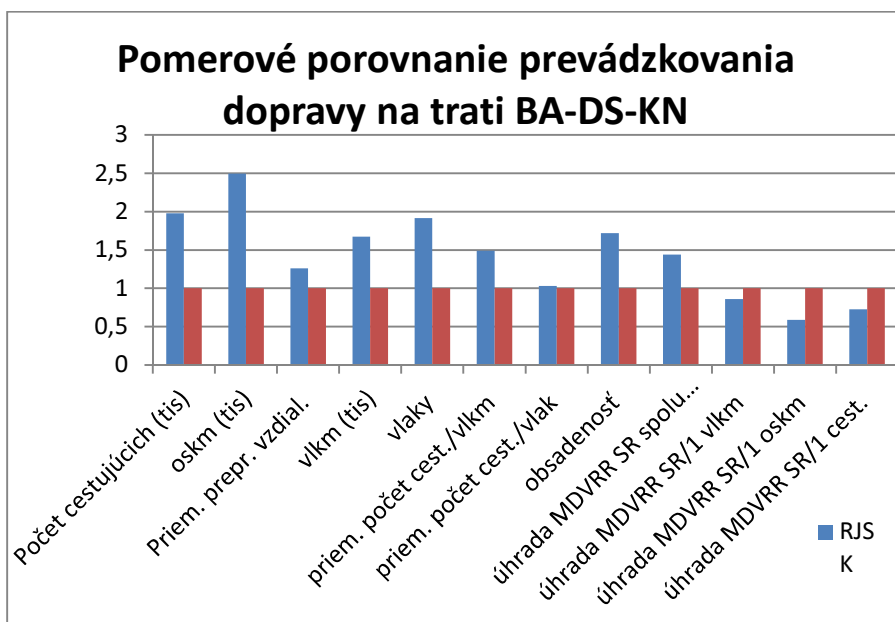
Priem. prepr. vzdialenosť	36,080	28,590	26%
Dopravný výkon (tis. vlkm)	1 204,473	719,057	68%
Počet vlakov	17 475	9 127	91%
Priem. počet cestujúcich/vlkm	45,260	30,390	49%
Priem. počet cestujúcich/vlak	86,480	83,740	3%
Obsadenosť spojov	0,290	0,169	72%
Úhrada MDVRR SR spolu (tis)	7 014,796	4 875,206	44%
Úhrada MDVRR SR/1 vlkm	5,820	6,780	-14%
Úhrada MDVRR SR/1 oskm	0,130	0,220	-42%
Úhrada MDVRR SR/1 cest.	4,640	6,380	-27%

Zdroj: RegioJet, a.s.

Počet prepravených cestujúcich ZSSK v roku 2011 je možné reálne zvýšiť o 10–12 % vzhľadom na využívané cestovné výhody cestujúcich na traťovom úseku. Výrazný rozdiel po začatí prevádzky spoločnosťou RegioJet, a.s. je spôsobený najmä [4]:

- neuznávaním režijných výhod zamestnancov na traťovom úseku (ZSSK, ŽSR, ZSSK CARGO),
- rekonštrukcia traťového úseku, ktorá umožnila zavedenie taktovej dopravy (pred rekonštrukciou prevádzkové intervaly väčšie ako 5 minút, dnes do 1 minúty),
- rekonštrukcia – skultúrnenie všetkých železničných staníc a zastávok,
- zdvojnásobenie objednaného dopravného výkonu zo strany objednávateľa.

Obr. 3 Pomerové porovnanie dopravných, prepravných a ekonomických ukazovateľov dopravy (%) RJ SK a ZSSK



Zdroj: autori podľa RJ SK

Záver

Pozitívny vývoj prepravných a ekonomických ukazovateľov (rast prepravených cestujúcich, pokles úhrad) po zmene dopravcu na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je spôsobený nielen zvýšenou úrovňou prepravných služieb, ale najmä značným zvýšením objednaných dopravných výkonov na tejto trati. Liberalizácia v oblasti poskytovania služieb v železničnej osobnej doprave určite prináša zvýšenie kvality prepravy a zníženie verejných výdavkov. Problémom však môžu byť legislatívne opatrenia na zabezpečenie výberu dopravcu a obsahu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Výber dopravcu, by mal prebiehať verejnou súťažou podľa súboru viacerých kritérií. Pridelovanie vlakových kilometrov a železničných tratí by malo byť transparentné a koncepčné a malo by riadiť sa vopred stanovenými pravidlami pre všetkých dopravcov.

Nevyhnutným predpokladom poskytovania pre cestujúcich atraktívnych prepravných služieb je atraktívny cestovný poriadok (CP). Aby bol CP atraktívny, musí vychádzať z požiadaviek cestujúcich a to sa dá dosiahnuť len zahusteným taktovým CP. Ďalšie doplnkové služby sú pridanou hodnotou, ktoré majú spríjemniť čas cestujúcemu počas prepravy, ktorý ináč cestujúci vníma negatívne ako čas stratový. Doplnkové služby bez atraktívneho CP neprinášajú požadovaný pozitívny efekt. Preto by MDVaRR SR malo zmeniť spôsob objednávky výkonov vo verejnom záujme aj pre ZSSK, aby tento dopravca nebol limitovaný dopravným výkonom, čo mu neumožňuje vytvoriť pre cestujúcich atraktívny CP.

Príspevok vznikol v rámci riešenia grantového projektu VEGA 1/0188/13 „Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej služby v doprave v kontexte globalizácie“ na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.

Literatúra

Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach. Dostupné na: http://www.urzd.sk/legislativa/514-09-zakon_o_doprave_na_drahach.pdf.

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (ZSSK). Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=90706>.

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Dostupné na:

<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=89055>.

Materiály ZSSK, a.s.

Materiály RegioJet, a.s.

TOMOVÁ, A.: *Modely štrukturálnej reformy železníc*, Edis – vydavateľstvo Žilinskej univerzity v Žiline, 2010, Žilina, 978-80-554-0188-1

Ing. Jaroslav Mašek, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1
010 26 Žilina, SK
tel.: +421 41 513 3419
e-mail: jaroslav.masek@pedas.uniza.sk

doc. Ing. Martin Kendra, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1
010 26 Žilina, SK
tel.: +421 41 513 3429
e-mail: martin.kendra@pedas.uniza.sk