

VPLYV ZMENY SYSTÉMU SPOPLATNENIA ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V SR NA VÝKONY DOPRAVCOV

**Influence of the Railway Infrastructure Charging System Changes
on Outputs of Operators in the SR**

ANNA DOLINAYOVÁ, MARTIN LOCH

Abstract

Ensure transparent and non-discriminatory access to rail infrastructure and services in service facilities for all rail operators is the foundation of open access to railway freight transport. The liberalization of the rail freight market and full implementation of Directive 2001/14/EC was realized in Slovakia gradually since 2007. The paper deals with the system of charging of railway infrastructure in Slovakia segmentation to regulated prices (prices for the minimum access package and track access to service facilities) and deregulated prices (contract pricing for additional services). Currently, more than 30 freight and two passenger railway operators provide service to the railway lines SR. It was studied as a change of the charging system affected the competitiveness of rail transport market by comparison of modal split before and after the charging system.

Key words

railway infrastructure, regulated and deregulated services, infrastructure, manager, transport performance, open access, pricing system, competitiveness of rail transport

Úvod

Železničná infraštruktúra predstavuje takmer vo všetkých členských štátoch EÚ prirodzený monopol, preto je dôležité, aby systém jej pridelovania a spoplatnenia bol založený na nediskriminačnom prístupe. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, vyžaduje

„len“ oddelené riadenie a oddelenie vedenia účtovníctva pri poskytovaní dopravných služieb a prevádzky infraštruktúry. V prípade, že dopravné služby a prevádzku infraštruktúry zabezpečuje jedna spoločnosť (napr. formou holdingu) je možnosť vzniku rizika konfliktu záujmov vyššia a môže dôjsť k zníženiu konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy. Na druhej strane, v prípade existencie majoritného operátora v nákladnej železničnej doprave, ktorý je vo vlastníctve štátu, dochádza veľmi často k zvýšeným spoločenským nákladom na železničnú dopravu.

V SR bola uskutočnená transformácia Železníc Slovenskej republiky v dvoch etapách. V prvej etape (k 1. 1. 2002) došlo k rozdeleniu Železníc Slovenskej republiky na Železnice Slovenskej republiky (ostal pôvodný názov, ale spoločnosť sa stala manažérom a prevádzkovateľom infraštruktúry) a Železničnú spoločnosť, a. s. (dopravca, ktorý prevádzkoval železničnú dopravu na celoštátnej dráhe). V druhej etape transformácie došlo k rozdeleniu Železničnej spoločnosti, a. s. na Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., ktorá prevádzkuje nákladnú železničnú dopravu a Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s. prevádzkujúcu osobnú železničnú dopravu. Všetky tri uvedené železničné spoločnosti sú vo vlastníctve štátu. Okrem týchto spoločností pôsobí v súčasnosti na železničnom trhu SR viac ako 30 súkromných železničných podnikov pre nákladnú železničnú dopravu a dvaja operátori pre osobnú železničnú dopravu. S cieľom zvýšenia konkurencieschopnosti železničnej dopravy na dopravnom trhu SR došlo k 1. 1. 2011 k zmene systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry.

System spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR

Zásady a postupy spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR sú uvedené v dokumente „Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre“ a sú vydávané vždy k začiatku platnosti grafikonu vlakovej dopravy. System spoplatnenia je založený na nediskriminačnom prístupe, pričom systém úhrad za používanie železničnej infraštruktúry možno rozdeliť do dvoch základných kategórií – úhrady za regulované služby (ceny sú stanovené Výnosom č. 3/2010 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy SR (ÚRŽD) v znení neskorších predpisov zo dňa 2. 12. 2010) a úhrady za služby, ktoré nepodliehajú cenovej regulácii.

Úhrady za regulované služby sú rozdelené na úhrady za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam. Na účely spoplatnenia sú trate na sieti ŽSR rozdelené do šiestich kategórií:

- hlavné trate:
 - ✓ 1. kategória – hlavné trate veľkého významu,
 - ✓ 2. kategória – hlavné trate menšieho významu,
- vedľajšie trate:
 - ✓ 3. kategória – vedľajšie trate,
 - ✓ 4. kategória – vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy,
- ostatné trate:
 - ✓ 5. kategória – úzkorozchodné trate TEŽ (Tatranské elektrické železnice) a OZ (Ozubnicová železnica)
 - ✓ 6. kategória – ostatné úzkorozchodné trate. [2]

Rozdelenie jednotlivých tratí do príslušných kategórií je uvedené v prílohe k Výnosu ÚRŽD o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. Služby minimálneho prístupového balíka zahŕňajú:

- spracovanie žiadosti o pridelenie kapacity,
- právo na využitie poskytnutej kapacity,
- použitie výhybiek a odbočiek,
- riadenie vlakov, vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku,
- ostatné informácie potrebné na uskutočnenie alebo prevádzku dopravných služieb, na ktoré bola poskytnutá kapacita. [2]

Maximálne ceny za služby minimálneho prístupového balíka určuje ÚRŽD a sú uvedené v tabuľke 1.

Vplyv zmeny systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR na výkony dopravcov

Tabuľka 1 Maximálne úhrady za minimálny prístupový balík v EUR bez DPH

Kategor ia trate	Objednanie a pridelenie kapacity	Riadenie a organizovanie dopravy	Zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry
	U _{1i}	U _{2i}	U _{3i}
	za vlkm	za vlkm	za tis. hrtkm
1.	0,0207	0,958	1,311
2.	0,0190	0,881	1,261
3.	0,0188	0,871	1,243
4.	0,0160	0,742	1,064
5.	0,0141	0,651	0,934
6.	0,0096	0,445	0,649

Zdroj: spracované z Výnosu úradu pre reguláciu železničnej dopravy č.3/2010

Služby traťového prístupu k servisným zariadeniam zahŕňajú:

- používanie zariadení pre dodávku elektrickej energie (maximálna úhrada ja stanovená na 0,26 € za tis. hrtkm),
- prístup do osobných staníc, ich budov a zariadení,
- prístup do nákladných terminálov,
- prístup do zriaďovacích a vlakových staníc. [2,7]

Maximálne úhrady za používanie osobných staníc, ich budov a zariadení a za prístup k zriaďovacím staniciam a zariadeniam na zostavovanie vlakov a k nákladným terminálom vo vlastníctva alebo správe ŽSR sú uvedené v tabuľke 2 a 3. Zariadenie jednotlivých železničných staníc do príslušných kategórií je taktiež uvedené v prílohe Výnosu ÚRŽD o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre.

Tabuľka 2 Maximálna úhrada za používanie staníc, ich budov a zariadení

Kategória dopravných bodov pre vlaky osobnej dopravy	U _{0j} v EUR bez DPH	
	Druh vlaku osobnej dopravy	
	Osobný vlak	Ostatné druhy vlakov okrem súpravových vlakov
A _{OD}	0,520	5,020
B _{OD}	0,517	1,113
C _{OD}	0,512	0,513

Zdroj: Výnos úradu pre reguláciu železničnej dopravy č.3/2010

Tabuľka 3 Maximálna úhrada za prístup k zriaďovacím staniciam a zariadeniam na zostavovanie vlakov a k nákladným terminálom

Kategória dopravných bodov pre vlaky nákladnej dopravy	U _{Nj} v € bez DPH
A _{ND}	56,537
B _{ND}	23,907
C _{ND}	15,291
D _{ND}	0,000

Zdroj: Výnos úradu pre reguláciu železničnej dopravy č.3/2010

Manažér infraštruktúry poskytuje doplnkové a vedľajšie služby na základe osobitne uzatvorených zmlúv medzi železničnými podnikmi a ŽSR. Ide o tieto služby:

- poskytnutie trakčného prúdu,
- predbežné vykurovanie osobných vlakov,
- služby posunu a technickej kancelárie,
- služby pri doprave mimoriadnych zásielok a nebezpečného tovaru.

[2]

Ceny za doplnkové služby vyhlasuje manažér infraštruktúry v „Produktovom katalógu doplnkových služieb posunu a technickej kancelárie“ alebo sú stanovené dohodnuté ceny v súlade so Zákom NR SR č 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov.

Medzi vedľajšie služby, ktoré poskytuje ŽSR, patria:

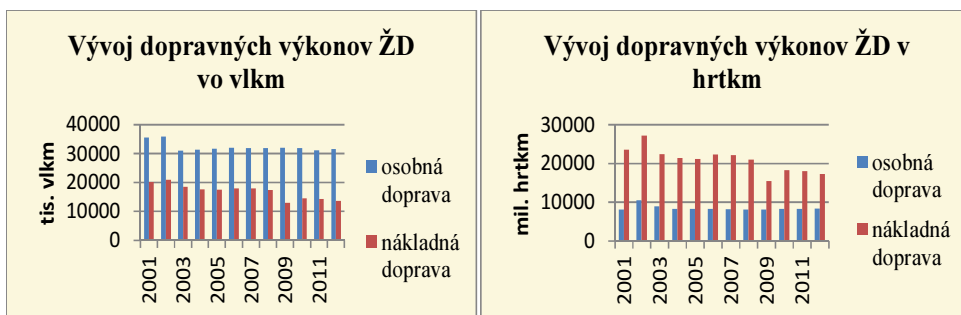
- prístup k telekomunikačnej sieti,
- poskytovanie doplnkových informácií, poradenstvo – školenie a preskúšavanie zamestnancov železničných podnikov, psychologické vyšetrenia, špecifická zdravotná starostlivosť, poskytovanie predpisov za úhradu, ostatné komerčné služby. [2,5]

Podmienky poskytovania vedľajších a doplnkových služieb sú uvedené v „Podmienkach prístupu k železničnej infraštruktúre“ a osobitne v každej zmluve medzi ŽSR a železničným podnikom.

Komparácia vývoja dopravných výkonov na sieti ŽSR

Cieľom liberalizácie železničného dopravného trhu bolo zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy predovšetkým voči cestnej doprave. Tento cieľ mala podporiť aj zmena systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry, ktorá výrazne znížila úhrady za používanie železničnej infraštruktúry najmä pre priame ucelené vlaky. Na nasledujúcich obrázkoch je uvedené porovnanie dopravných výkonov osobnej a nákladnej dopravy na sieti ŽSR.

Obrázok 1 Vývoj počtu dopravných výkonov na sieti ŽSR

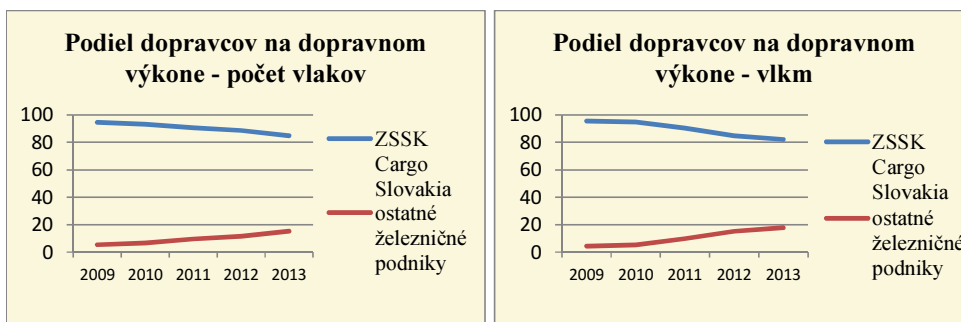


Zdroj: autori podľa [10-14]

Vývoj počtu dopravných výkonov vo vlakových km (vlkm) v osobnej železničnej doprave má od roku 2003 ustálený charakter a pohybuje sa na úrovni 31 až 32 mil. vlkm za rok. Dopravný výkon v hrubých tonových km (hrtkm) sa taktiež vyvíja rovnomerne, mierny pokles v poslednom období je zapríčinený využívaním elektrických, príp. motorových jednotiek, ktorých vlastná hmotnosť je podstatne nižšia ako pri klasickej vlakovej súprave.

V nákladnej doprave dochádza k neustálemu poklesu dopravných výkonov. Tento pokles nezastavila ani liberalizácia železničného dopravného trhu, ani zmeny systému spoplatnenia. V roku 2008 boli výkony vo vlkm na úrovni približne 86 % a v hrtkm približne 89 % roka 2001. Pri porovnávaní roku 2012 je tento pokles ešte výraznejší (67 % vo vlkm a 74 % v hrtkm z úrovne dopravných výkonov v roku 2001).

Obrázok 2 Vývoj podielu dopravných výkonov štátneho a súkromných dopravcov na sieti ŽSR



Zdroj: autori podľa [6]

Podiel štátneho železničného dopravcu ZSSK Cargo Slovakia má na železničnom dopravnom trhu neustále klesajúcu tendenciu. Zatiaľ čo v roku 2009 bol podiel ZSSK Cargo takmer 95 % v roku 2013 (do úvahy boli brané mesiace január až august) je tento podiel už len 85 %. Pritom nárast dopravných výkonov súkromných železničných podnikov neznamenal aj zvýšenie podielu železničnej dopravy na dopravnom trhu. Zo všetkých súkromných železničných spoločností má najväčší podiel na trhu spoločnosť METRANS Danubia a.s., v roku 2012 bol ich podiel 21,5 % z objemu prepravy. V tabuľke 4 sú uvedené podiely jednotlivých

Vplyv zmeny systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR na výkony dopravcov

železničných spoločností na dopravnom výkone a objemu prepravy za rok 2011 a 2012.

Tabuľka 4 Podiel dopravných výkonov a objemu prepravy železničných nákladných dopravcov v SR

Dopravca	2011			2012		
	podiel na dopravnom výkone [hrtkm]		objem prepravy [tis. t]	podiel na dopravnom výkone [hrtkm]		objem prepravy [tis. t]
	všetci dopravcovia	súkromní dopravcovia		všetci dopravcovia	súkromní dopravcovia	
Advanced World Transport a.s.(OKD)	0,16%	2,19%	168,4	0,19%	1,84%	56,7
AWT Rail SK a.s.(ŽDD,a.s.)	0,30%	4,20%	152,0	0,65%	6,15%	325,0
BF Logistick s.r.o.	0,00%	0,07%	9,3	0,00%	0,00%	7,4
Bulk Transshipment Slovakia, a.s.	0,00%	0,00%	0,5	0,00%	0,00%	0,4
CENTRAL RAILWAYS, a. s.	0,00%	0,04%	10,0	0,91%	8,68%	876,0
CER Slovakia, a.s.	0,00%	0,00%	0,3	0,01%	0,11%	4,6
Elektrizácia železníc Kysak, a. s.	0,00%	0,02%	178,8	0,00%	0,01%	107,8
ELTRA, s.r.o.	0,00%	0,02%	6,7	0,00%	0,03%	14,0
Express Rail, a. s.	1,33%	18,51%	¹ 719,9	1,36%	12,94%	1 602,2
GJW Praha	0,00%	0,02%	0,3		0,00%	0,0
HBP Prievidza	0,10%	1,40%	² 328,3	0,09%	0,83%	2 244,0
IDS CARGO a.s.	0,06%	0,84%	177,6	0,23%	2,19%	251,1
Loko Trans	0,81%	11,24%	¹ 622,4	0,06%	0,53%	1,5
LOKORAIL, a. s.	0,86%	12,02%	834,1	0,89%	8,49%	726,1
LTE Logistik a Transport, Slovakia, s.r.o.	0,83%	11,58%	436,2	1,36%	12,93%	436,2
METRANS Danubia, a.s.	1,14%	15,82%	¹ 561,9	2,53%	24,01%	1 669,7
METRANS Rail s.r.o.	0,05%	0,70%	13,0	0,07%	0,69%	10,0
PKP CARGO S.A.	0,12%	1,65%	159,3	0,45%	4,23%	469,0
Prvá Slovenská železničná, a. s.	0,63%	8,77%	168,9	1,08%	10,28%	1 220,6

Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a. s.	0,38%	5,35%	201,2	0,40%	3,84%	308,3
Traťová strojní spol.	0,00%	0,00%	17,3		0,00%	0,0
TSS GRADE, a. s.	0,12%	1,73%	65,7	0,07%	0,66%	65,7
U. S. Steel Košice, s. r. o.	0,11%	1,54%	413,0	0,12%	1,14%	433,2
ZSSK CARGO Slovakia	92,75%	0,00%	37 483,2	88,24%	0,00%	35 284,0
Žel. stavby Košice	0,16%	2,29%	421,0	0,04%	0,41%	0,0

Zdroj: autori podľa [6,8,9]

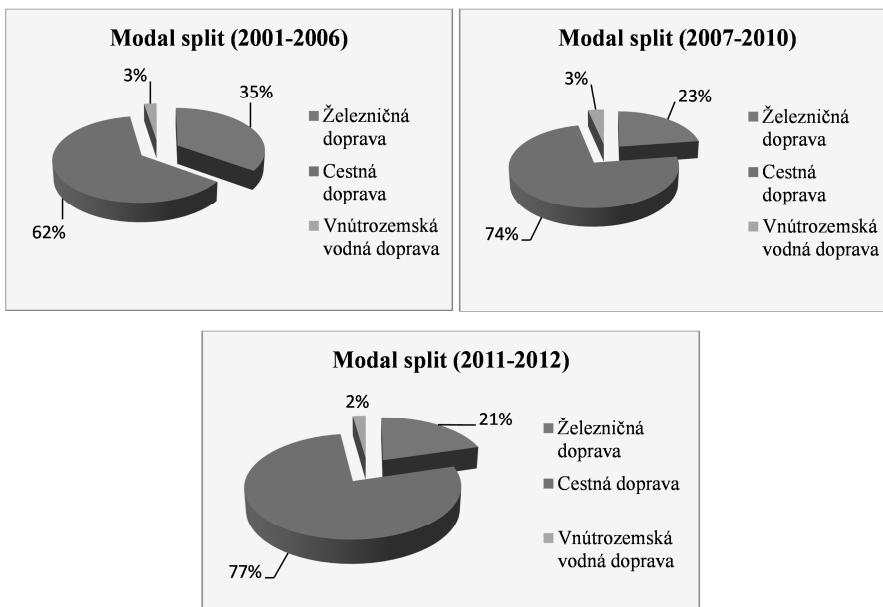
Medzi najvýznamnejšie súkromné železničné spoločnosti patria METRANS Danubia, a.s., Express Rail, a. s., Prvá Slovenská železničná, a. s., CENTRAL RAILWAYS, a. s., AWT Rail SK, a.s., CENTRAL RAILWAYS, a. s. a LOKORAIL, a. s. Zvýšenie podielu niektorých súkromných spoločností na dopravnom výkone je najčastejšie zapríčinené zmenou percentuálneho rozloženia (spôsobené poklesom podielu dopravných výkonov ZSSK CARGO Slovakia) a nie zvýšením objemu prepraveného tovaru. V tabuľke sú uvedení len tí dopravcovia, ktorí v rokoch 2011 a 2012 skutočne realizovali dopravu (platné licencie na poskytovanie dopravných služieb na železničných tratiach pre nákladnú dopravu v SR má v súčasnosti 30 spoločností).

Komparácia del'by prepravnej práce v nákladnej doprave v SR

Medzi hlavné subjekty prepravného trhu v nákladnej doprave patria dopravcovia, prepravcovia, štát a zasielateľské organizácie. Každý zo subjektov nachádzajúcich sa na tomto trhu sleduje svoje záujmy. Prepravca požaduje prepravu s vysokou kvalitou za primeranú cenu, dopravcovia a zasielateľské organizácie požadujú primeraný zisk, úlohou štátu je snaha o trvalo udržateľnú mobilitu.

Del'ba prepravnej práce je do určitej miery zjednodušená tým, že niektoré prepravy sa môžu uskutočniť len určitým druhom dopravy vzhľadom na vlastnosti tovaru a prevádzkovo - technickú charakteristiku dopravných odborov. V súčasnosti však dominuje výroba takých produktov, ktorých špecifické vlastnosti umožňujú prepravu rôznymi druhmi dopravy a prepravca má možnosť výberu na základe porovnávanie ceny a kvality.

Obrázok 3 Vývoj del'by prepravnej práce v nákladnej doprave SR



Zdroj: autori podľa [1,3,4]

Del'ba prepravnej práce v nákladnej doprave v SR je charakterizovaná vysokým podielom cestnej nákladnej dopravy a stále sa znižujúcim podielom železničnej nákladnej dopravy. Na obrázku 3 je uvedené porovnanie del'by prepravnej práce pred úplnou liberalizáciou trhu v železničnej nákladnej doprave, obdobie po liberalizácii do zmeny systému spoplatnenia a po zmene spoplatnenia železničnej infraštruktúry. Komparatívna analýza ukázala, že liberalizácia železničného trhu rovnako ako aj zmena systému spoplatnenia v SR zatiaľ neprinesla želaný efekt. Výkony železničnej nákladnej dopravy majú nestále klesajúcu tendenciu, pričom priemerný medziročný pokles je od roku 2001 viac ako 3 %. Oproti tomu výkony cestnej nákladnej dopravy zaznamenávajú po miernom poklese v rokoch 2009 a 2010 opätovný nárast a pohybujú sa na úrovni roka 2008, kedy dosiahli zo sledovaného obdobia maximálnu úroveň.

Záver

Základom open access v železničnej doprave je zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a k službám v servisných zariadeniach pre všetkých operátorov železničnej dopravy. Cieľom je zvýšenie konkurencieschopnosti a posilnenie železničnej dopravy na dopravnom trhu. SR uskutočnila od roku 2001 v rámci trhu železničnej nákladnej dopravy množstvo zmien od úplnej liberalizácie až po zmenu systému spoplatnenia, čo sa prejavilo predovšetkým znížením poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry. Aj napriek týmto opatreniam nenastal posun k vyššiemu využívaniu železničnej nákladnej dopravy.

Mobilita má na jednej strane kladné účinky a je nevyhnutná pre hospodársky rozvoj a sociálno-hospodársku a územnú súdržnosť, na strane druhej má aj nepriaznivé dôsledky na prírodu a ľudí. Je preto potrebné, aby sa v rámci európskej a národných dopravných politík pokračovalo v snahe o dopravu šetrnejšiu k životnému prostrediu vyšším využívaním ekologických druhov dopravy, ku ktorým železničná doprava nesporne patrí.

Príspevok je súčasťou projektu KEGA č. 012ŽU-4/2012 Inovácia metód výučby laboratórneho dopravného výcviku v študijnom programe železničná doprava.

Literatúra

Aktuálne údaje o doprave, ŠÚ SR, 2013. Online. Dostupné na: http://portal.statistics.sk/files/Sekcie/sek_500/doprava-IKT/publ-1_2013.pdf.

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre. Online. Dostupné na: <http://www.zsr.sk/buxus/docs//Marketing/SV/2013/nove/PodmienkyPristupukZI2013-1.pdf>.

Štatistická ročenka SR 2005, VEDA vydavateľstvo SAV, Bratislava 2005, ISBN 80-224-0882-4

Štatistická ročenka SR 2012, VEDA vydavateľstvo SAV, Bratislava 2012, ISBN 978-80-224-1266-7

ŠULKO, P. 2011: Spoplatnenie infraštruktúry ŽSR pohľadom pomerových ukazovateľov, In: *Horizonty železničnej dopravy 2011*. Medzinárodná vedecká konferencia, september 2011 Terchová, Zborník príspevkov, ISBN 978-80-554-0426-4, str. 198-205.

Výkony a výnosy za použitie železničnej infraštruktúry. Interný materiál ŽSR, 2013

Výnos č. 3/2010 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. Online. Dostupné na: <<http://www.urzd.sk/legislativa/VynosURZD-2010-03.pdf>>.

Výročná správa o bezpečnosti v železničnej doprave v SR za rok 2011, ÚRŽD. Online. Dostupné na: <http://www.urzd.sk/bezpecnost/vyroczna_sprava_o_bezpecnosti_za_rok_2011.pdf>.

Výročná správa o bezpečnosti v železničnej doprave v SR za rok 2012, ÚRŽD. Online. Dostupné na: <<http://www.urzd.sk/bezpecnost/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%A1%20spr%C3%A1va%20o%20bezpe%C4%8Dnosti%20za%20rok%202012.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2003. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2003.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2005. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2005.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2008. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2008.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2010. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2010.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2012. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2012.pdf>>.

doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.

Katedra železničnej dopravy

Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov

Žilinská univerzita v Žiline

Univerzitná 8215/1

010 26 Žilina

tel.: +421-41-513 3424

e-mail: anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk

Ing. Martin Loch

Katedra železničnej dopravy

Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov

Žilinská univerzita v Žiline

Univerzitná 8215/1

010 26 Žilina

tel.: +421-41-513 3434

e-mail: martin.loch@fpedas.uniza.sk