

ETAPY ROZVOJE TRŽNÍCH VZTAHŮ NA ŽELEZNICÍCH EU

Doc. Ing. Antonín Peltrám Csc.

MU - Telč 7.- 8. listopad 2013



Dlouhodobý rozvoj závislý na politické koncepci

- Od svého vzniku v XIX. století jako téměř monopolního druhu dopravy součást státní správy každého státu, řízeného ministerstvem železnic. („Modrá armáda“, slevy pro státní zaměstnance, státní záměry rozvoje území).
- V ekonomice pokud možno plnění kapitoly státního rozpočtu
- Na evropské úrovni snaha o harmonizaci k usnadnění přejezdu hranic, ale se zpravidla s technologicky nutnou zastávkou .
- K tomu mezivládní dohody k přechodu hranic

Změny v cílech integrace a trh

- V XIX. a počátku XX. století integrace do větších státních celků, opírající se o sílu.
- Po 1. světové válce 1. snahy o politická seskupení, založená na mezistátních smlouvách o neútočení, s prvky blížícími se oblastem volného obchodu.
- Mezistátní smlouvy se ale velmi dlouho projednávají a rychle padají vystoupením států, pro které se stalo výhodné ujednání zrušit.
- I jen zóny volného obchodu těžkopádné, málo pružné, nepřispívají dostatečně k prosperitě spoluprací

Spojené státy evropské?

- Vznikly pokusy o politická seskupení, založená na propojování ekonomiky, protože potenciální a skutečné bohatství je jinak příčinou válek.
 - T.G.Masaryk zřejmě s přihlédnutím k světové krizi 30. let, v Cestě demokracie: „Kdyby mně bylo 35 let, udělal bych seč mé síly, abych pomohl proniknout myšlence utvoření Spojených států evropských“.
- Podpora
- Panevropského hnutí –(Calgery- Coudenhove)

Evropská společenství

- Za 2. světové války myšlenka Evropských společenství jako segmentu Spojených států evropských, na základě mezistátních smluv o dobrovolném přesunu části suverenity státu, kterou sám už nemůže vůbec nebo efektivně uplatnit, na nadstátní orgán, který schválí dlouhodobé etapové cíle, směry jejich dosažení a potřebné organizační zabezpečení, ale pravidla a opatření k dosažení cílů zajišťují k tomu smlouvou ustavené organizace: soud, Komise, parlament a posléze jakási vláda- Rada *

1974

Etapy integrace

- Uhlí a ocel
- EHS a Euratom (energie budoucnosti),
- společný trh zboží, služeb, práce ideálně ve 3 4letých obdobích 1958 – 1970, ve skutečnosti 2093
- k tomu postupně volný trh kapitálu.
- Po rámcovém dokončování u klasických odvětví síťová odvětví telekomunikací, energetiky a dopravy,
- v rámci dopravy nejtěžší tam, kde na stejné síti více provozovatelů : železnice s trasami vlakové dopravy a v letecké dopravě slots

Pro efektivní společný trh EU EMU

- K zefektivnění společného trhu potřeba integrace prostředí obchodu- Evropská hospodářská a měnová unie, EMU) s jednou silnou měnou .
- Vznikla tendence „podřídít „ i síťová odvětví „disciplíně trhu“, tj. i dopravní trh liberalizovat.
- Zásadní bylo oddělit provozování dopravní infrastruktury zabezpečovanou státem pro všechny provozovatele dopravních služeb.
- Ale zejména v železniční dopravě v osobní dopravě veřejné služby s oddělením osobní dopravy, z 90% v případech veřejných služeb dotované státy.

Dotace a zaměstnanost

- Pokud Spojené státy od Montánní unie do 2050, už 2/3 času. Program v poselstvi o stavu EU2013-
- EU vychází stále z principu sociální tržní ekonomiky (Dr. Ludwig Erhard), v dopravě se službami ve veřejném zájmu: s nárokem každého obyvatele EU na tyto služby bez ohledu na -finanční postavení,-fyzickou mobilitu a –místo požadování služeb. Proto dotace a vysoký podíl zaměstnanosti ve veřejných službách
Složitě- teprve nyní plná liberalizace v silniční dopravě. Zatím ale všude výrazně zaostával nárůst kapacit silniční dopravní infrastruktury proti nárůstu přepravy. nikde nestačil nárůstu přepravy.

Preference železniční a vodní dopravy

- Namísto správních opatření k potlačení nárůstu přepravy vůbec a silniční zvlášť podpora nárůstu kvality služeb železniční, vodní a kombinované dopravy, silnice hlavně na svoz a odvoz.
- 3 roky konsistentní názor, že ze silnice by se měla převést do roku 2050 část přeprav do 300 km a vesměs přepravy nad 300 km při celkovém nárůstu přepravy věcí o 80% a cestujících o 50%. Předpokládá se zdražení energie zejména v silniční dopravě.
- To však bude vyžadovat na jedné straně výraznou podporu železnic z veřejných prostředků, aby na sebe mohla nárůst přepravy získat. Má to usnadnit tlak konkurence na dopravním a železničním trhu.

4. železniční balíček

- Od roku 1991 (směrnice 91/440/EHS): 3 železniční balíčky. Nutná ale restrukturalizace.
- Nejméně účetní oddělení infrastruktury a provozu,
- podle WB až po restrukturalizaci oddlužení, nebo převod dluhu z dopravy na státní infrastrukturu
- oddělení financování drah od státního rozpočtu,
- výrazně spolufinancovanou infrastrukturu státem a EU,
- za stejných podmínek soutěž mezi dopravci.
- Původní směrnice 1. balíčku dlouho doplňována prováděcími směrnicemi; 2. a 3. balíček spíše na začlenění dalších služeb.

Bude jediná směrnice s jasnými nezpochybnitelnými ustanoveními

- Po léta každý stát EU s železnicí pohnán k Evropskému soudnímu dvoru pro nedostatečnou transpozici zejména 1.balíčku. Žaloby trvají. ale
- také stále více připouštěna nesrozumitelnost.
- Novela časově v rámci procesu omezování správních břemen do jedné neobvykle rozsáhlé směrnice s mnoha definicemi v textu a 10 přílohách
- do roku 2050 Evropská železniční oblast, začleněná v témže období 2050 Evropské dopravní oblasti

Další liberalizace železnic 1)

- Komise od počátku předpokládala větší podíl účasti zahraničních dopravců v konkurenci.
- K tomu zlevnění a zrychlení licencí a koncesí k provozování vozidel u jednoho místa v Unii pro celou unijní síť.
- To bude zatím odloženo: u místní a regionální dopravy budou národní licence a povolování vozidel k provozu také na úrovni orgánů příslušného státu.

Další liberalizace železnic 2)

- Oddělení správy infrastruktury a provozu stále jen účetní, i když to komplikuje šetření nediskriminace některých dopravců. (Při kontrole nutno jít až do provozního účetnictví). Příklad: předražení trakční energie DB pro jiné dopravce. Po šetření rozdělení ceny dodávek proudu za přístup k napájení a spotřebu; přístup reguluje ne drážní, ale energetický regulační úřad.
- Na druhé straně se účetně odděluje železniční infrastruktura pro navazující nebo předcházející služby železniční dopravy a jejich provozování.

Další liberalizace železnic 3)

- Při 90% veřejných služeb dozovaných státy tendry na tyto služby na 5 až 15 let
- Má platit, že dotovaný vozidlový park na regionální a místní trati (pokud je tím dotační titul podmíněn) bude nějak převeden na vítěze navazujícího nabídkového řízení
- Stejně by se měl zajistit přesun pracovníků železničního operátora.
- Umožňuje se vlastnický převod zařízení navazujících na přepravu, pokud by současný provozovatel zastavil provoz na déle než 2 roky

Regulovaná soutěž

- Vytvoří se nezávislý regulační orgán mimo jiné pro sledování koncesí na provoz.
- Jeho členové nebudou jen politicky odpovědní, ale nezávislí odborníci, odvolatelní jen podle zákona.
- Dočasně mohou zastávat funkci regulátora úřady pro hospodářskou soutěž.
- Členové orgánu nesmějí být rok před jmenováním do funkce v pracovním či jiném vztahu k regulované organizaci a teprve rok po skončení funkce lze takové vztahy navázat.

Regulační orgán

- Rozhoduje na základě podání v odvolacím řízení o povolení koncese na spoje nových poziciálně konkurujících provozovatelů železniční dopravy, které by narušovaly ekonomiku provozovaných veřejných služeb, ani prostřednictvím vnitrostátních přeprav i na mezinárodních spojích.
- Priorizací privatizace určují možné zisky. Dosud byl monopolní nebo oligopolní provozovatel na síti, který za stejnou kategorii služeb požadoval na síti stejné jízdné.

Konkurence 1)

- Až na výjimky se platí stejné jízdné za stejnou kategorii služeb na síti s diferencovanými náklady a zejména tržbami, vyrovnávanými dotacemi.
- Jsou tedy služby s nadprůměrnými a podprůměrnými náklady a výnosy.
- Síťový provozovatel využije zčásti příjmů z přebytkových spojů na dotaci ztrátových spojů
- Soukromý provozovatel začne se spoji s příjmy nadprůměrnými, sníží jízdné a dosáhne stejně zisk, protože ztrátové spoje bez plné úhrady nákladů + zisku nepřevzme.

Konkurence 3)

- Přebytek příjmů z jízdného a dotací umožní na vybraných spojích zavést modernější techniku.
- To ale opět na vrub přesunu příjmů z výnosných na ztrátové spoje.
- Dnešní síťový dopravce půjde do soutěže, ztrácí ale nefér konkurencí část příjmů.
- Nový dopravce bude chtít zvýšit počet cestujících položením trasy svých spojů těsně před polohy vlaků v grafikonu síťového dopravce, aby si zvýšil příjmy
- Je ovšem pravděpodobné, že se konkurent v nekalé soutěži dostane do potíží snížením počtu cestujících a příjmů z nich pro zvýšenou konkurenci.

Konkurence 4)

- Vzniká situace, kdy je ve špičce vysoká nabídka dálkových, podprůměrně využitelných spojů, blízcí se frekvenci příměstské či městské hromadné dopravy
- Také vozidla s nadprůměrnou kvalitou přepravy budou na nejlukrativnějších tratích nasazeny na vrub zhoršení vozidlového parku jinde.
- Pak by ale společensky efektivní spoje v regionech zpravidla méně rozvinutých a zalidněných musel převzít veřejný rozpočet. Narazí to i na soudného ministra financí, který přeje společnému trhu,
- Udělá to?

Řešení

- Měl by tedy spočítat pro každé období grafikonu jeden celosíťový grafikon s polohou všech spojů, odpovídajících poptávce cestujících, u každého vlaku s předpokládanými tržbami (jízdné + dotace) a s přírůžkou podílu celosíťových nákladů na všechny vlaky pro stejnou kategorii infrastruktury;
- nabízející by musel splnit parametry kvality přepravy podle kategorií vozidel a konkurence by byla jen o výši státní dotace.
- Takový systém ale může znamenat několikaletou přípravu dat a ověřování jejich věrohodnosti.

NOVÁ KONCEPCE TRANSEVROPSKÝCH SÍTÍ DOPRAVY

Doc. Ing. Antonín Peltrám Csc.

MU - Telč 7.- 8. listopad 2013



TEN-T 2007-2013 a 2014-2020

- 15.10. ZVEŘEJNILA KOMISE PŘIJATÉ NÁVRHY PROJEKTŮ 2012 . (172 NÁVRHŮ S PŘÍSPĚVKY EU CELKEM 1595,2 MLD. €.
- 17.10. VYŠLY NÁVRHY PROJEKTŮ A FINANCÍ TEN-T 2014-2020; BUDOU K DISPOZICI 3 X VYŠŠÍ OBJEMY NA SPOLU FINANCOVÁNÍ Z EU, NEŽ 2007-2013- CELKOVÁ ČÁSTKA 2014-2020 BUDE 26 MLD.€,
- Z TOHO Z NÁSTROJE NA PROPOJENÍ EVROPY V DOPRAVĚ 11,305 MLD. €- CCA 1/3 OBJEMU TOHOTO NOVÉHO ZDROJE, JEN PRO STÁTY S NÁROKEM NA FONDY SOUDRŽNOSTI , S PODÍLEM SPOLUFINANCOVÁNÍ EU DO 85%. PŘEDPOKLÁDÁ SE PÁKOVÝ EFEKT: NA 1 MDL. € Z EU 5 MLD. ČLENSKÉ STÁTY A 20 MLD.€ OD SOUKROMÉHO SEKTORU
- CÍLEM JE ZÍSKAT Z DALŠÍCH ZDROJŮ S PÁKOVÝM EFEKTEM DO 2020 CELOVÝ OBJEM 250 MLD.€

Transevropské sítě dopravy TEN-T

- HLADKÉ FUNGOVÁNÍ JEDNOTNÉHO TRHU VYŽADUJE NEDRHOUCÍ DOPRAVU PO UCELENÉ NEFRAGMENTOVANÉ TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTI.
- OPAKUJE SE PŘEDPOKLAD POTŘEBY ZABEZPEČENÍ NÁRŮSTU PŘEPRAVY Z BÍLÉ KNIHY DO ROKU 2050: PŘEPRAVA VĚCÍ VZROSTE O , OSOBNÍ O 50%.
- SVOZ A ODVOZ BUDE PO SILNICI, VLASTNÍ PŘEPRAVA PO ŽELEZNICI, PLAVBOU, KOMBINACÍ RŮZNÝCH DRHŮ DOPRAVY.

OPATRNÉ ÚVAHY JSOU ORIENTO VANÉ NA PŘEVZETÍ ČÁSTÍ OBJEMŮ DO 300 KM, VĚTŠINOVÝ OBJEM NA VZDÁLENOSTI NAD 300 KM

ZÁKLADEM BUDE HLAVNÍ SÍŤ S 9 HLAVNÍMI KORIDORY;
KAŽDÝ KORIDOR VEDE PŘES 3 STÁTY, 3 DRUHY DOPRAVY A 2 PŘECHODOVÉ BODY. MÁ BÝT DO 2030.

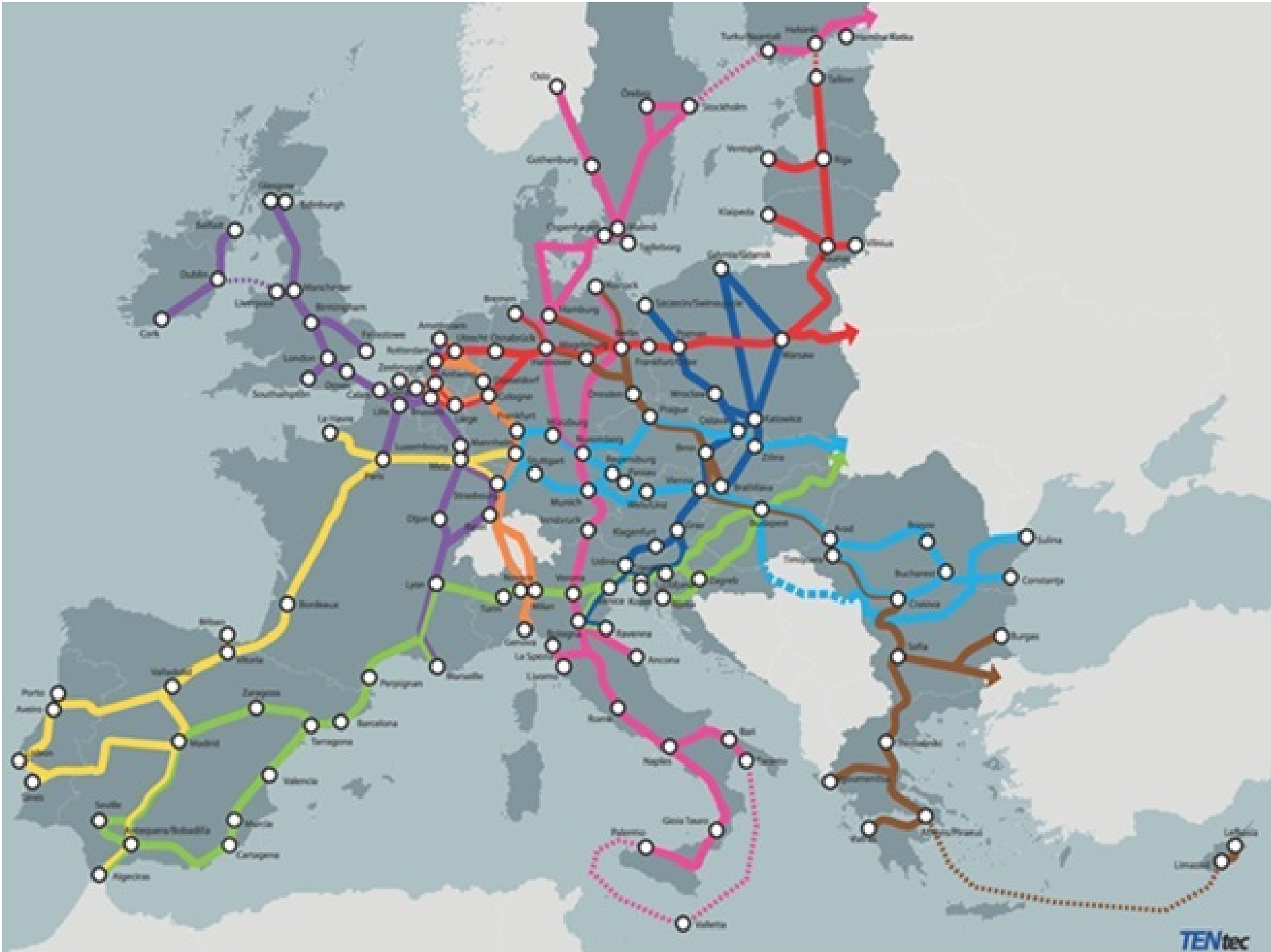
NAVÁŽE KOMPLEXNÍ SÍŤ NA REGIONÁLNÍ A MÍSTNÍ ÚROVNI
KONEČNÝ CÍL DO 2050: VĚTŠINA OBČANŮ A PODNIKŮ EU DO 30 MINUT CESTY KE KOMPLEXNÍ SÍTI

Hlavní koridory

- BALTSKOJADERSKÝ- POLSKO, ČR, VÍDEŇ, BRATISLAVA, ALPY, SEVER ITÁLIE
- SEVEROMOŘKO-BALTSKÝ – FINSKO, ESTONSKO, SEVER EVROPY, NĚMECKO, NIZOZEMÍ, BELGIE
- STŘEDMOŘSKÝ- IBERSKÝ POLOOSTROV- HRANICE MAĎARSKO-UKRAJINA
- VÝCHOD-VÝCHODNÍ STŘEDOMOŘÍ-
- SKANDIDÁVSKO-STŘEDOMOŘSKÝ-
- RÝNSKO-ALPSKÝ-
- ATLANTICKÝ-
- SEVEROMOŘSKO-STŘEDOMOŘSKÝ-
- RÝNSKO-DUNAJSKÝ-

Hlavní síť TEN-T - data

- HLAVNÍ SÍŤ POSÍLÍ ZEJMÉNA SPOJENÍ VÝCHOD-ZÁPAD A ODSTRANÍ ÚZKÁ HRDLA. SPOJÍ:
- 94 HLAVNÍCH PŘÍSTAVŮ,
- 38 HLAVNÍCH LETIŠŤ.
- PŘIBUDE 15000 KM TRATÍ (TGV, REKONSTRUOVANÉ HLAVNÍ TRATI A
- 35 PROJEKTŮ PŘESHraničNÍCH SPOJENÍ.





Děkuji za pozornost