

IX. seminář Telč 6.-7.10.2014

Standardy dopravní obslužnosti- centrální strategie vs. krajské priority v podmínkách tržní ekonomiky s privatizací

Antonín Peltrám

Síťové pojetí

- Hlavní předností železnic států s průmyslovou tradicí je hustá železniční síť. Její část nemusí přežít, může být v rámci integrace nahrazena svozem a odvozem cestujících po silnici k vhodné železniční stanici.
- Změnou přepravních potřeb (snížení objemů, dekoncentrace výroby: malé a středně velké podniky se podílejí přes 99% na nových pracovních místech), zejména vlečková doprava poklesla. Tím pokleslo i většinové spolufinancování infrastruktury nákladní dopravou.

Osobní doprava převážně jako veřejné služby v obecném zájmu

- Podle klasického vymezení Evropskou komisí jde o služby, na jejichž dostupnost má z hlediska ceny, osobní mobility a přístupu k síti nárok každý obyvatel EU; zásadu realizují státy; jsou-li společenské potřeby, je nutno je dotovat.
- V současnosti je v EU dotováno 95% vlkm osobní dopravy. Celkový rozsah státní pomoci v EU ?
- Podle principu solidarity je nutno dostupnost kvalitní dopravy podpořit, protože je podmínkou společenského rozvoje.

Stejné podmínky pro standardní služby

- Z regionální politiky plyne potřeba mít na dráze shodné přepravní podmínky (kromě následných intervalů) a v nich za stejné standardní služby stejné jízdné při přiměřené kultuře cestování.
- Při stejném jízdném a různých nákladech na provoz a investice je zapotřebí z tržeb a podpory státu uhradit náklady provozu, podíl nákladů dopravní cesty včetně řízení dopravy, také ale přerozdělit průměrnou podporu z veřejných rozpočtů na segmenty sítě, uznané z různých důvodů za společensky žádoucí, ale s potřebou vyšší než průměrné míry podpory, s předepsanou kvalitou technické základny přepravy.

Přínos odstupující Evropské komise

- Odstupující Komise vykonala obrovský kus práce ve prospěch rozvoje dopravy zejména prosazením nárůstu objemu prostředků EU na dopravní infrastrukturu proti střednědobému finančnímu výhledu 2007-2013 ve výhledu 2014-2020 na trojnásobek. + dluhopisy garantované EU
- Zkušenosti s pochybným čerpáním alokace ze strukturálních fondů vedl k vytvoření Nástroje propojování Evropy s alokací prostředků za podmínek analogických strukturálním fondům (do 85% nárokovatelných investic), ale dostupných „kohezním zemím“ podle kvality projektů.

Konec kallasovské koncepce konkurence

- 4. balíček opřel vytváření společné železniční oblasti v rámci evropského dopravního prostoru do roku 2050 v časové tísni zejména na maximální podporu nových provozovatelů vlakové dopravy získat vozidla rychleji a levněji jejich jedinou certifikací pro celou síť EU ERA, místo certifikace podle zemí a projednání jen některých technických otázek harmonizace.
- Nedostal se však k podmínkám povolování koncesí novým dopravcům tak, aby neodčerpávaly při privatizaci jednotlivých vlaků cestující z dotovaných vlaků a tím nepodlomily propočty dotací. A vůbec se nepožadoval převod dotací podle potřeb úhrady veřejných služeb.

Nelze neřešit fér konkurenci

- Privatizace k zvýšení konkurenčního prostředí zlevněním vlakových souprav jediným licenčním řízením pro celou síť EU by mohlo přinést ročně stamilionové úspory €.
- Noví dopravci však budou mít zájem o ziskové spoje
- Osvobození nových dopravců od převodu části průměrných dotací na potřebné, ale ztrátové služby ? Uplatněný obecný postup privatizace od nejefektivnějších služeb znamená buď redukci služeb, nebo nereálnou víru v navýšení dotací.

Jak třeba vytvořit fér podmínky

- Jediná možnost fér konkurence jen několika ze svazku vlaků stejné kvality služeb na trati může být založena na celosíťovém jízdním řádu podle očekávané reálné poptávky na síti rozvržené podle dní a hodin.
- Mohlo by se soutěžit o trasy odpovídající poptávce při jednotném jízdním za standardní přepravy, úhradě nákladů včetně infrastruktury, ale s přesunem nadměrných dotací ve prospěch méně efektivních relací.

Normy kvality služeb

- Je zapotřebí stanovit jednotné normy kvality dopravní obsluhy na celé síti, lišící se jen následnými intervaly spojů v závislosti na poptávce cestujících.
- Normy ale musí odpovídat možnostem finančního zabezpečení jejich plnění.
- Ústavy dopravního inženýrství zpracovávaly parametry takových norem podle zahraničních vzorů; mohly tedy být cílem pro danou časovou etapu, ale dosažitelným postupně řadou kroků, spojených s možnostmi veřejných financí. To se dosud nikdy nedělo.

Rozpočtové určení daní

- I s ohledem na politiku regionálního rozvoje je nutno dovést normy kvality již v rámci systémů integrované dopravy (např. dlouhé následné intervaly na železnici k zajištění dostatečného vytížení vlaků) až do výše dotací z veřejných rozpočtů pro střednědobá časová období.
- Tuto úvodní část musí zajistit centrální úroveň podle podkladů z regionů, včetně norem kvality, velikosti a složení vlaků podle poptávky.
- Pojetí nutno probojovat proti zdůrazňování samostatnosti krajů při hospodaření s jejich prostředky, mělo by tedy jít o státní fondy.

PŘÍKLADY PODIVNÝCH ARGUMENTŮa)

- V Rakousku argumentovali noví dopravci, že za dotace R Vídeň- Salzburg by místo 4 vlaků OBB zajistili 7 svých vlaků. Ale OBB musí provozovat i méně lukrativní služby. A byla by v této relaci ale tak vysoká poptávka po službách?
- Při původních cenách jízdného Praha-Ostrava představovaly příjmy z této relace podstatnou část příjmů ČD. Konkurence tři dopravců srazila ceny všech 3 současných provozovatelů, dumpingové snížení jednoho z nich bylo pod 1/10.

PŘÍKLADY PODIVNÝCH ARGUMENTŮb)

- Šířily se teoretické modely podnikání. Při dotacích jde ale často o efekty na vrub státu. Je to záměr?
- Praxe: soukromí dopravci v ostravské relaci se snaží ve špičce vložit vlaky s odjezdy před vlaky ČD, aby přetáhli cestující.
- V Rakousku je běžné uvádět, kolik cestujících bylo možno určitým opatřením získat, ne ale za kolik.
- Manažeři státních podniků s dotovanými veřejnými službami jsou manažeři sui generis- nechce se po nich zisk. Mělo by to mít vliv na jejich odbornost i výši odměn!

VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ ŠETŘENÍ KVALITY

- Na konferencích se často objevují příspěvky k pořadí prvků kvality oceňovaných cestujícími. Samozřejmě vždy spolehlivost a přesnost, jinak čistota, chování personálu, informace.
- Mělo by smysl rozdělit prvky kvality na ty, které nevyžadují vyšší náklady a na ty, které jsou vázány na investiční či provozní náklady. Ty nutno vložit do grafikonů dopravní obsluhy, které navazují na rozpočtové určení daní.
- V obou případech nutno vzít v úvahu potřebu kdysi OPOŽ, v jiných státech dopravní policie nebo drážní policie jako složky státní policie.

Rada dopravy Lucemburk 8.10.2014 a)

- Ministři se shodli na významu úsilí o dynamičtější, na zákazníka orientované služby s investicemi a inovacemi.
- Mnoho ministrů si ale myslí, že je více způsobů, jak toho dosáhnout a že není otevírání trhu zrovna nejlepší.
- Nutno respektovat rozdíly v řešení podle zemí.
- Některé země byly pro otevírání trhu, ale postupné, s předchozí analýzou trhu, rozšířenou o hodnocení potenciálního sociálně ekonomického dopadu.

Rada dopravy Lucemburk 8.10.2014 b)

- Pro otevírání trhu by mělo být přechodné období
- Členské státy by měly mít vlastní modely
- Většina pokládá za nezbytné zachovat přímé zadávání služeb
- Mnoho ministrů bylo a je proti „cherry picking“-
umožnění výběru ziskových linek obchodními společnostmi na úkor ztrátových spojů ve veřejném zájmu
- Měl by se zajistit všem dopravcům stejný přístup (nediskriminační) k vozidlovému parku, někteří k tomu žádali o respektování principu subsidiarity

Rada dopravy Lucemburk 8.10.2014 c)

- Někteří ministři nechtěli další závazky pro rozpočet
- Je zapotřebí i tu uplatnit princip subsidiarity.
- Měl by se co nejdříve uzavřít technický pilíř (pojetí návrhu bylo všeobsahující a proto náročné na shodu ve všech bodech)
- Předsedající italský ministr slíbil pracovat také na politickém pilíři s cílem dosáhnout obecného přístupu k návrhu „governance“ železnic na prosincovém zasedání Rady ministrů

DĚKUJI ZA POZORNOST