

DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA V ZAJATÍ ŠTÁTNEHO PLÁNOVANIA

Martin Hrivnák

Žilinská univerzita v Žiline,
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov,
Katedra ekonomiky
Email: martin.hrivnak@fpedas.uniza.sk

Pôvodný cieľ príspevku

➤ Analyzovať:

- dopad cenovej regulácie za použitie DC v železničnej doprave na schopnosť MI vytvárať zdroje potrebné na rozvoj a modernizáciu infraštruktúry, a tým vytvoriť podmienky pre poskytovanie konkurencieschopných prepravných služieb.

➤ Externality v doprave

➤ Správa MDPaT SR: Prehodnotenie výkonnosti a ekonomickej efektívnosti železničných podnikov

- Porovnáva spoplatnenie DC v železničnej a cestnej doprave a navrhuje zmenu

Prepravný trh a infraštruktúrna konkurencia

- Spotrebiteľ (prepravca) si na prepravnom trhu kupuje finálnu službu, t.j. premiestnenie v konkrétnom čase a priestore.
- Vo svojom rozhodovaní porovnáva komparatívne výhody jednotlivých prepravných možností a rozhoduje sa pre tú, ktorú považuje za najhodnotnejšiu.
 - Tým rozhoduje i o druhu dopravy a využití infraštruktúry.
- Konkurencieschopnosť dopravcov na prepravnom sa následne prejavuje vo využití infraštruktúry.

Prepravný trh a infraštruktúrna konkurencia

- Dopravcovia tak ponukou svojich prepravných služieb významnou mierou ovplyvňujú využitie infraštruktúry.
- Konkurencieschopnosť prepravných služieb je determinovaná i kvalitou infraštruktúry
- Dopyt po dopravnej ceste je odvodeným dopytom
 - Dôsledok kúpy prepravnej služby
- Ak MI nemôže poskytovať finálne prepravné služby, tak
 - môže dopyt po kapacite dopravnej cesty ovplyvniť len nepriamo
 - prostredníctvom konkurencieschopných infraštruktúrnych služieb, ktoré vytvoria predpoklady pre dopravcov súťažiť na prepravnom trhu.

Železničná infraštruktúra

- je považovaná za prirodzený monopol.
- ŽSR ako manažér infraštruktúry podlieha ekonomickej regulácii,
 - cieľom je zabrániť zneužívaniu monopolného postavenia na trhu s kapacitou železničnej infraštruktúry.
 - zahŕňa i reguláciu cien, ktorá sa v železničnej doprave vykonáva určením maximálnych cien za použitie železničnej dopravnej cesty vo vnútroštátnej osobnej i nákladnej doprave.
 - Ceny sú určené tak, že tržby z predaja vlakových ciest nepokrývajú celkové náklady ŽSR spojené s prevádzkou železničnej infraštruktúry,

Hospodársky výsledok ŽSR z hlavnej činnosti

Hlavná činnosť		(mil. Sk)		
Preádzka o obsluha dráh celkovo:		2005	2006	2007
	Náklady	13 881	12 261	12 639
	Výnosy	10 001	7 991	7 534
	Úhrada ŠR	3 600	3 452	3 600
	Zisk/strata	- 280	- 818	- 1 504

Zdroj: Výročná správa ŽSR

Krytie EON (%):	2003	2004	2005	2006	2007
Príjmy z poplatku za ŽDC	65	63	62	62	60
Príspevok zo štátu	20	21	32	32	32
Krytie EON spolu	85%	84%	94%	94%	92%

Zhodnotenie

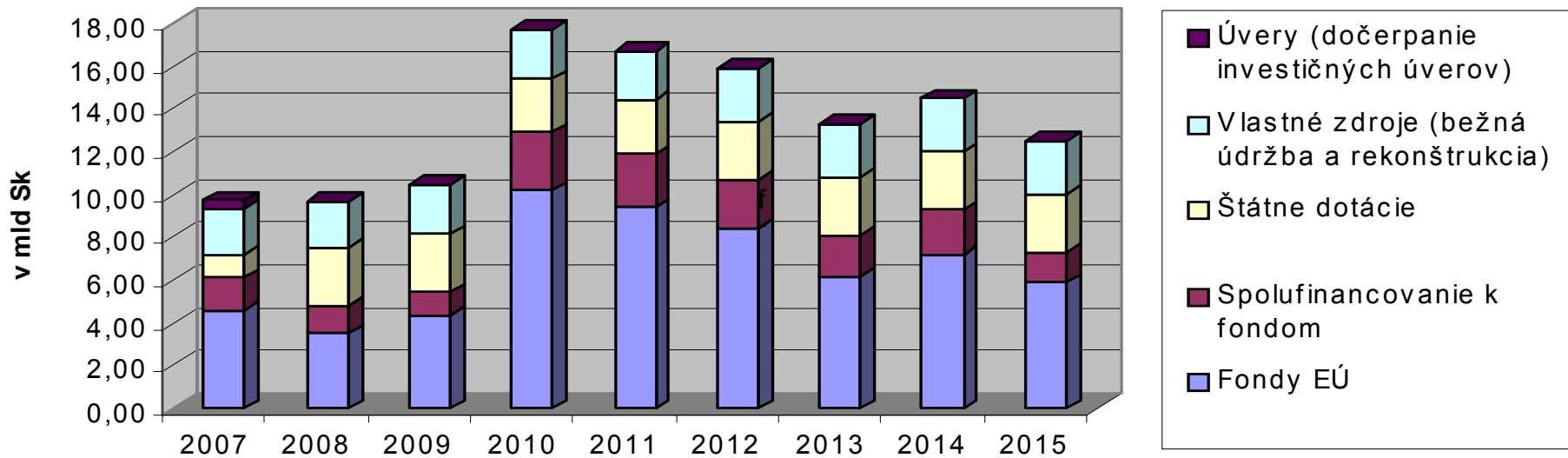
- V mene ochrany dopravcov pred zneužívaním potenciálnej trhovej sily manažéra infraštruktúry s cieľom dosahovania „neprimeraných“ ziskov, tak štát presadzuje „politiku straty“.
- Dlhodobá takáto situácia bude viesť k podobnému vývoju ako v minulosti, t.j. k zadlženiu ŽSR a potrebe následného oddĺženia prostredníctvom štátu.
- Takouto politikou štát neumožňuje ŽSR vytvárať zdroje na investície, čo má za následok:
 - Zastaralosť železničnej infraštruktúry
 - Znižovanie konkurencieschopnosti prepravných služieb železničnej dopravy
 - Modálna nerovnováha na prepravnom trhu

Železničná infraštruktúra podľa MDPaT

- „Infraštruktúru železničnej dopravy je možné charakterizovať pomerne vysokou hustotou siete so zastaranou technológiou, pričom technická základňa infraštruktúry železničnej dopravy nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu. Na nízku technickú úroveň a kvalitu technickej základne železničnej dopravy vplýva zanedbaná údržba a nedostatočná obnova.“
- „Súčasný zlý stav železničnej infraštruktúry je charakterizovaný z technického hľadiska parametrami ako:
 - obmedzená traťová rýchlosť (max. rýchlosť 140 km/h);
 - nevyhovujúci stav železničného zvršku a spodku, čo obmedzuje nápravové tlaky;
 - nevhodné výškové a smerové vedenie tratí;
 - malá osová vzdialenosť dvojkoľajných tratí;
 - technicky zastaralé zabezpečovacie zariadenia a technicky zastaraný stav železničného zvršku v staniciach (výhybky);
 - vysoké percento nevyužitej kapacity siete“

MDPaT SR: PREHODNOTENIE VÝKONNOSTI A EKONOMICKEJ EFEKTÍVNOSTI ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV

Graf č.1 Plán investícií ŽSR



Rozčlenenie predpokladaných zdrojov, mld. Sk	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fondy EÚ	4,59	4,57	5,10	10,58	10,58	8,40	6,20	7,20	5,90
Spolufinancovanie k fondom	1,31	1,60	0,92	2,00	2,00	2,30	1,90	2,10	1,40
Štátne dotácie	1,31	1,62	1,825	1,835	2,03	2,16	2,70	2,70	2,70
Vlastné zdroje (bežná údržba a rekonštrukcia)	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Úvery (dočerpanie investičných úverov)	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkom	10,10	10,29	10,345	16,915	17,11	15,36	13,30	14,50	12,50
Podiel vlastných zdrojov na investíciách v %	24,7	24,3	24,7	24,2	14,6	16,3	18,8	17,2	20,0

Zdroj: Materiál MDPaT: Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na r. 2007 – 2010

Cestná infraštruktúra

Kapitálové výdavky výstavby diaľníc, rýchlostných komunikácií a ciest I. triedy na roky 2007 – 2010

(tis. Sk)	2007	2008	2009	2010
Diaľnice a rýchlostné komunikácie				
Kapitálové výdavky	14 086 965	13 636 724	19 417 966	24 727 464
Cesty I. triedy				
Kapitálové výdavky	3 224 982	3 627 435	4 742 898	6 269 621
Diaľnice, rýchlostné komunikácie a cesty I. triedy				
Kapitálové výdavky spolu	17 311 947	17 264 159	24 160 864	30 997 085

Zdroj: Vlastný výpočet na základe vyššie uvedených tabuliek

Porovnanie kapitálových výdavkov do železničnej infraštruktúry a diaľnic, rýchlostných komunikácií a ciest I. triedy na roky 2007 – 2010 (mld. Sk)

	2007	2008	2009	2010	2007-2010
Cestná infraštruktúra	17,31	17,26	24,161	30,997	89,728
Železničná infraštruktúra	10,10	10,29	10,345	16,915	47,65

Zdroj: Vlastný výpočet na základe vyššie uvedených tabuliek

- Významný nepomer medzi plánovanými investíciami do v železničnej a cestnej infraštruktúry
- Je tento rozsah a pomer investícií spoločensky optimálny?
- „Uplynulý nerovnomerný spôsob investovania finančných prostriedkov na zabezpečovanie modernizácie a rozvoja železničnej a cestnej infraštruktúry spôsobuje výrazné zaostávanie rozvoja železničných tratí v európskych koridoroch v porovnaní s okolitými štátmi EÚ.“ MDPaT SR

Ako určiť spoločensky optimálny rozsah investícií?

- Na trhu s kapacitou železničnej a cestnej infraštruktúry je štát :
 - monopolným vlastníkom,
 - monopolným prevádzkovateľom,
 - sám sebe konkurentom,
 - regulátorom – určovateľom pravidiel,
 - v železničnej doprave i rozhodovateľom sporov
- Vlastník je zodpovedný za využívanie svojho majetku
 - Teda štát za rozvoj a modernizáciu infraštruktúry
- Realizácia investícií bude mať dopad na konkurencieschopnosť železničných a cestných dopravcov na prepravnom trhu v budúcnosti.

Ako určiť spoločensky optimálny rozsah investícií?

➤ Investičné kritérium:

- Koľko do železničnej infraštruktúry a koľko do cestnej infraštruktúry?

➤ Aké zvoliť investičné kritérium?:

1) Prevádzkové ukazovatele:

- Kongescie ako prejav nedostatočnej kapacity,
- Nehodovosť,
- Očakávaný rast prepravy,

2) Ekologické hľadisko

- Emisie (skleníkové plyny, iné)
- Hluk

3) Verejný záujem

- Zabezpečenie administratívne definovanej dopravnej obslužnosti
- Arbitrárne stanovené „potreby“ regiónov
- Požiadavky zahraničných investorov znižujúcich nezamestnanosť
- Požiadavky EÚ

Ako určiť spoločensky optimálny rozsah investícií?

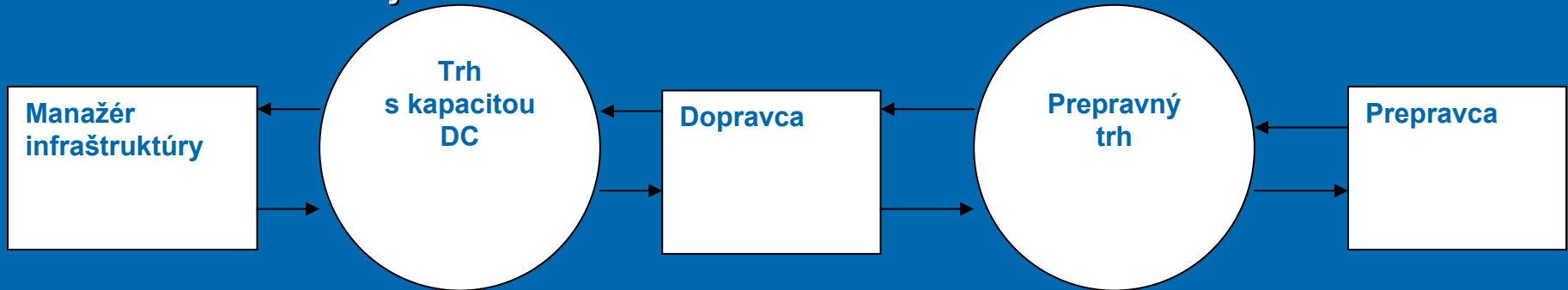
- Žiadne z uvedených kritérií neumožňuje rozhodnúť, či prínosy investície (prevádzkové, ekologické, verejný záujem) sú „hodné“ svojich nákladov

4) Ekonomické kritérium

- Ekonomická analýza = porovnanie všetkých významných a identifikovateľných prínosov a nákladov (v peňažnom vyjadrení) spojených s danou investíciou pri zohľadnení časovej hodnoty peňazí
- Maximalizácia spoločenského blahobytu,
 - porovnanie spoločenských nákladov a prínosov všetkých investičných príležitostí
 - realizácie ekonomicky najvýhodnejšej

Náročnosť ekonomickej analýzy

- Trhové ceny sú najefektívnejším mechanizmom prenášajúcim informáciu o preferenciách (hodnotení) prepravcov a spoločenskej hodnote zdrojov



- Poskytovanie prepravných služieb je spojené s externými nákladmi a výnosmi predovšetkým lokálneho charakteru, ktorých vyjadrenie absentuje v trhových cenách za prepravné služby
- Z toho dôvodu trhové ceny za prepravné služby nevyjadrujú spoločenské náklady a výnosy „dokonale“
 - Cenová regulácia za použitie DC túto nedokonalosť ešte zvyšuje
 - deformuje prenos informácie o nákladoch za použitie DC, čo následne deformuje ceny na prepravnom trhu

Náročnosť ekonomickej analýzy

➤ Problém:

- Identifikácia externých nákladov a výnosov
- Ich peňažné ocenenie
- Spôsobe internalizácie

➤ Spôsob internalizácie

1) Internalizácia prostredníctvom trhu

- Je na účastníkov trhu aby našli v rámci daných spoločenských pravidiel spôsoby internalizácie externých nákladov a výnosov
- internalizácia v cenách iných statkov
 - Ceny nehnuteľností, resp. nájomné
 - V dôsledku možností vyššej mobility zvyšujú konkurenciu na rôznych trhoch, čo ovplyvňuje ceny výrobkov a služieb a následne ceny výrobných faktorov

2) Internalizácia prostredníctvom štátnych opatrení

- Náklady = dane
- Prínosy = dotácie

Porovnanie spoplatnenia dopravnej cesty v železničnej a autobusovej doprave

- „Autobusový“ dopravcovia neplatia priamo za použitie DC
- Určitým ekvivalentom spoplatnenia cestnej dopravnej infraštruktúry sú platby, ktoré cestní dopravcovia platia v súvislosti s používaním ciest pri prevádzkovaní autobusovej dopravy.
- V súčasnosti sú nimi:
 - a) diaľničné nálepky,
 - hromadná cestná osobná doprava vykonávaná vo verejnom záujme je v súčasnosti oslobodená od platenia diaľničných nálepiek.
 - b) daň z motorových vozidiel,
 - c) časť dane z minerálnych olejov .

Porovnanie spoplatnenia dopravnej cesty v železničnej a autobusovej doprave

- Za poplatky za používanie dopravnej infraštruktúry v cestnej autobusovej doprave možno považovať daň z motorových vozidiel a časť dane z minerálnych olejov (53% nákladov na daň)
- Táto čiastka predstavuje 7,2 % z vlastných nákladov výkonu.
- od dane z motorových vozidiel sú za výkony vo verejnom záujme oslobodené podniky SAD vo viacerých VÚC.
 - Bez zarátania tejto dane by náklady na používanie infraštruktúry predstavovali 6% z vlastných nákladov výkonu.
- Porovnaním percentuálneho podielu poplatku za používanie DC v železničnej a cestnej autobusovej doprave:
 - podiel poplatkov na používanie infraštruktúry v železničnej doprave je 2,8 krát vyšší ako podiel v cestnej doprave.

Porovnanie spoplatnenia dopravnej cesty v železničnej a cestnej nákladnej doprave

- Nákladové zaťaženie dopravcu v CND je oproti dopravcovi ŽND oveľa nižšie.
- Cestný dopravca je zaťažený:
 - najmä spotrebnou daňou z pohonných hmôt, ktorá tvorí asi 14,73% z jeho nákladov,
 - daňou z motorových vozidiel 1,87% z jeho nákladov,
 - ďalšími poplatkami, ktoré musí zaplatiť pri žiadosti o licenciu.
 - Po zavedení mýta budú poplatky za použitie dopravnej cesty tvoriť 11,81% z jeho nákladov.
- V ŽND už len položka „poplatok za použitie dopravnej cesty“ tvorí z prevádzkových nákladov ZSSK CARGO približne 34%.
- Železniční dopravcovia sú zaťažení nákladmi na používanie DC, ktoré sú v nákladnej doprave 3 - násobne vyššie ako v cestnej doprave

Návrh spoplatnenia DC v železničnej doprave

- Ciel'ová cena poplatku v roku 2012 - na úrovni variabilných nákladov.
- V nákladnej doprave sa odhaduje, že priemerná cena za DC klesne v roku 2012 na 2,478 EUR/vlkm, .
- Priemerná cena za použitie DC v roku 2009 :
 - Osobná doprava: 1,188 EUR/vlkm
 - nákladná doprava: 6,289 EUR/vlkm
- Takto stanovený poplatok má rešpektovať úroveň zaťaženia cestných dopravcov, aby nebola znevýhodnená voči železničnej doprave pri zohľadnení zavedenia elektronického mýta.
- Náklady dopravnej cesty sú kalkulované z EON očistených o
 - výšku odpisov, ktoré vstupujú do výnosov na základe platnej legislatívy (dotované investície) a
 - ostatných nákladov, ktoré sú uhradené z iných zdrojov (posun)

Odpisy

- Štát dotovaním investícií dorovnáva investičný dlh
 - Spôsobený nedostatkom zdrojov v dôsledku cenovej regulácie
- Odpisy dotovaných investícií nevstupujú do nákladov ale výnosov
 - 2 násobne negatívny efekt na tvorbu zdrojov pre budúce investície
 - Umelo zvyšujú výnosy a znižujú EON pre výpočet ceny za DC, resp. dotácie

Finančné dôsledky návrhu

	ROK 2009	ROK 2010	ROK 2011	ROK 2012-
Ukazovateľ	ŽSR-HČ	ŽSR-HČ	ŽSR-HČ	ŽSR-HČ
Výkony vlakov vlkm	50 821 735	51 767 909	52 732 872	53 717 020
Ekon.opráv.nákl. EON	12 956 270	13 480 800	14 013 900	14 627 589
EON globálna cena	12 268 075	12 895 402	13 209 066	13 522 729
Variabilné náklady	2 821 657	2 965 942	3 038 085	3 110 228
Fixné náklady	9 446 418	9 929 460	10 170 980	10 412 501
Náklady- základný poplatok	12 268 075	11 010 094	11 262 829	11 503 516
Variabilné náklady	2 821 657	2 532 322	2 590 451	2 645 809
Fixné náklady	9 446 418	8 477 772	8 672 378	8 857 707
Príjmy zákl. poplatku	4 644 075	3 088 194	2 893 829	2 645 809
Služby(Posun, TK,St.koľaj)	0	1 885 308	1 946 237	2 019 213
Variabilné náklady na posun		433 621	447 635	464 419
Fixné náklady na posun		1 451 687	1 498 602	1 554 794
Dotácie	7 624 000	7 921 900	8 369 000	8 857 707
z toho na zníženie poplatku	2 400 000	2 440 000	2 479 000	2 479 000
Podiel štátu na úhrade EON	62%	72%	74%	77%

Riziká

- Štát má financovať 77% EON ŽSR
 - 8,8 mld. SK ročne od roku 2012
 - v roku 2007 dotácia predstavoval 3,6 mld. Sk
 - Závislosť na štáte
 - História = štát nespoľahlivý „obchodný“ partner
 - Odpisy

Ďakujem za Vašu
pozornosť

