

Zdánlivé fluktuace nákladové ceny železniční dopravy v režimu závazku veřejné služby na českém dopravním trhu

Telč
12.listopadu2009

Ing. Jiří Schmidt

Je toto téma vůbec aktuální?

Cena je na samém okraji zájmu objednatelů

- Zvláštní efekt pseudovázaných prostředků objednatelů
- Politicky nežádané snížení ceny
 - Jeden ze dvou důvodů nechuti k soutěžím
- Společný postup krajů - politický kartel
 - ovšem fungující reverzně, vede k extrémně nevýhodným smlouvám pro objednatele:
 - vysoká cena, závazky objednatele za budoucí smlouvy, automatická opce
- UV 1132 – „spravedlivé“ rozdělení prostředků – avšak pro koho?
 - Sociálně možná korektní, avšak z pohledu dopravní koncepce naprosto špatně
 - + „memorandum“

Vstup do tématu

- Tisková zpráva HK kraje (7.10.2009)
- Záměr zrušit 10% regionálních spojů
- Podivná nevyrovnanost příčin:
 - Vlastní zdroje
 - Krajský rozpočet
 - Cizí zdroje
 - Státní dotace
 - **Cena ?**



[Úvodní stránka](#) > [Kraj a volené orgány](#) > [Tiskové centrum](#) > [Aktuality](#)

Stát snížil dotace na dráhu, desetina vlaků se v kraji zastaví

Poslední aktualizace: 7.10.2009 14:58

Kvůli snižování dotací státu na veřejnou drážní dopravu se v Královéhradeckém kraji od 13. prosince zastaví necelá desetina vlakových spojů. Dotace státu na železniční dopravní obslužnost v regionech se od příštího roku kvůli ekonomické krizi sníží proti letošnímu roku o více než půl miliardy korun. K podobnému opatření musely kvůli nedostatku peněz od státu v souvislosti s dopady hospodářského útlumu české ekonomiky přistoupit i ostatní české kraje.

Prakticky za každý ze zrušených spojů v kraji bude cestujícím sloužit alternativní vlakové či autobusové spojení. V pracovní dny pojedí do 60 minut a o víkendech do 120 minut.

„Původně hrozilo, že náš kraj kvůli krácení příspěvku na drážní dopravní obslužnost bude muset škrtnout až 40 procent spojů, čemuž se podařilo zabránit. Je to také díky zachování finanční spoluúčasti Českých drah, které v našem kraji dají na osobní přepravu kolem 50 milionů korun. Jakékoli rušení spojů není pozitivní zprávou pro cestující, ale v současné velice složité ekonomické situaci se podařilo najít míru maximálně uspokojivého řešení,“ uvedl Josef Ješina, radní Královéhradeckého kraje odpovědný za dopravu.

Dosud kraj hradil drahám prokazatelnou ztrátu z přepravy ve výši 50 korun za kilometr a letos přepočítal ztrátu na 110 korun. Celkový příspěvek státu na drážní dopravu se krajům celkově ztenčil o více než půl miliardy. Smlouva, která počítá s nižším příspěvkem státu a zvyšuje finanční spoluúčast krajů na zajištění osobní přepravy na dráze, bude platit dalších deset let. „Znamená to na druhou stranu stabilizaci pro zajištění jistot v osobní vlakové přepravě do budoucna,“ dodal Ješina.

Královéhradecký kraj má jednu z nejhustších železničních sítí v České republice a dosud se na jejím financování ve srovnání s jinými kraji podílel podstatně nižší částkou než tomu bylo v jiných regionech. Omezení přesně 9,5 procent vlakových spojů znamená, že vlaky najezdí v Královéhradeckém kraji oproti letošnímu roku o 600 tisíc kilometrů méně. Rušení spojů se týká především málo využívaných spojů, které většinou jezdily večer či o víkendech.

Autor: Imrich Dioszegi

Kde hledat cenové srovnávací etalony?

- Nutno srovnávat srovnatelné druhy výkonů
- Standardní etalon: výkony na regionálních tratích nejnižších parametrů
- Ústecký kraj: Koncepce objednávky a uzavírání smluv na reg. drážní dopravu v UK od roku 2010

CHARAKTERISTIKY REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY PRO ROK 2010 V ÚSTECKÉM KRAJI (PO OBLASTECH) - PŘIPRAVENÉ SMLOUVY

OBLAST	Zahmuty linky	Objednaný výkon 2010		Odhad nákladů		Odhad výnosů		Odhad ztráty	
		km	km denně	Kč v oblasti	Kč na km	Kč v oblasti	Kč na km	Kč v oblasti	Kč na km
(Š) regionální síť Šluknovsko	S8, S23, S27, S28	825 491,00	2 261,6	96 544 000	116,953	12 935 000	15,669	85 539 432	103,622
(L) regionální síť Litoměřicko – Lounsko	S6, S10, S11, S21, S22	1 169 024,20	3 202,8	127 710 000	109,245	20 670 000	17,681	109 594 293	93,749
(M) příměstská doprava Mostecko – Lounsko	S5, S7, S12, S13, S25	1 318 591,80	3 612,6	133 796 000	101,469	26 983 000	20,463	109 488 658	83,035
(K) krajská aglomerační doprava	RE1, S1, S2, S16, S17, S24	1 903 337,90	5 214,6	241 767 000	127,023	58 237 000	30,597	188 365 574	98,966
(O) linky mimo oblasti	L, S4, RE14, S14+RE14, S15, RE18+S18, S19, S26, S32, S40, R30	1 971 732,30	5 402,0	285 741 000	144,919	64 619 000	32,773	226 836 623	115,044
CELKEM		7 188 177,20		885 558 000		183 444 000		719 824 580	100,140

tabulka 1 – Charakteristiky po oblastech

tabulka 2 – Charakteristiky po linkách (na další stránce)

Jiná srovnávací rovina - režie

- Další vhodný srovnávací parametr: výše (a podíl) režii
- Zlínský kraj, Dodatek smlouvy č.4 na období od 1.1.2009 do 31.12.2009, příloha č.2
- **Režie** jsou kalkulovány ve výši **20,46 Kč/km !!!**
 - tj. 15% celkových nákladů!
 - obvyklý strop režii je 7%

Příloha č. 2 Smlouvy č.:90/2006

Výkaz nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní osobní dopravě

Regionální doprava : Zlínský kraj

Dopravce: ČD, a.s.

Objednatel :

Období : plán 2009

Položka	Řádek	Hodnota		
		v tis. Kč	v Kč/ vlkm	v Kč/ místokm
Výkonová spotřeba	Trakční energie a palivo	1	79 712	20,966
	Přímý materiál	2	18 735	4,928
	Netrakční energie a palivo	3	6 504	1,711
	Opravy od externích dodavatelů	4	26 939	7,085
	Ostatní služby	5	23 286	6,125
	Celkem (ř.1 + ř.2 + ř.3 + ř.4 + ř.5)	6	155 176	40,814
Osobní náklady	Mzdové náklady	7	161 595	42,503
	Žák. soc. a zdrav. pojištění	8	55 525	14,604
	Celkem (ř.7+ ř.8)	9	217 120	57,107
	Odpisy dlouhodobého majetku	10	18 421	4,845
	Ostatní přímé náklady	11	8 525	2,242
	Vnitropodnikové náklady	12	4 004	1,053
	Úhrada za použití ŽDC celkem	13	42 852	11,271
	Provozní režie	14	42 780	11,252
	Správní režie	15	35 000	9,206
	Náklady celkem (ř.6 + ř.9 + ř.10 + ř.11 + ř.12 + ř.13 + ř.14 + ř.15)	16	523 878	137,790
Výnosy	Tržby z jízdného	17	124 983	32,873
	Ostatní tržby z přepravy	18	3 337	0,878
	Ostatní výnosy	19	5 619	1,478
	Úhrada ztráty ze žákovského jízdného	20	8 711	2,291
	Výnosy celkem (ř.17 + ř.18 + ř.19 + ř.20)	21	142 650	37,520
	Slevy poskytnuté dle výměru MF celkem	22		
	Dopravní výkon v tis. vlkm	23	3 802	
	Dopravní výkon v tis. místokm	24	685 800	
	5% přím. zisku z EON (z ř. 16)		26 194	

Ztráta ze závazku veřejné služby
Ztráta vč. přím. zisku

381 228
407 422

Srovnávací tabulka

- Srovnatelné výkony: motorové vozy, kapacita 55 – 120 míst
 - 810, „regionova“

dopravce	kraj	linka	náklady/km	pozn.
VEOLIA Transport	OL	Šumperk - Kouty nad Desnou	75 - 90	bez úspor z rozsahu
VIAMONT	HK	Trutnov - Svoboda n.Ú.		bez úspor z rozsahu
OKD-Doprava	MS	Milotice - Vrbno p.P.		bez úspor z rozsahu
(JHMD)	(VY, JČ)	(Obrataň - Jindřichův Hradec - Nová Bystřice)		(extrémně náročný a nákladný provoz)
ČD, a.s.	ÚK	Mostecko, Šluknovsko	101 - 117	

→ usnesení vlády č. 1132/2009

- Zcela akceptovalo požadavky krajů / ČD
- MD neprověřovalo oprávněnost nároků, relevanci cen !
 - (ani rozptýl - extrémny na opačné straně „Memorandum ČD – kraj Vysočina“)
- → Liberecký paradox

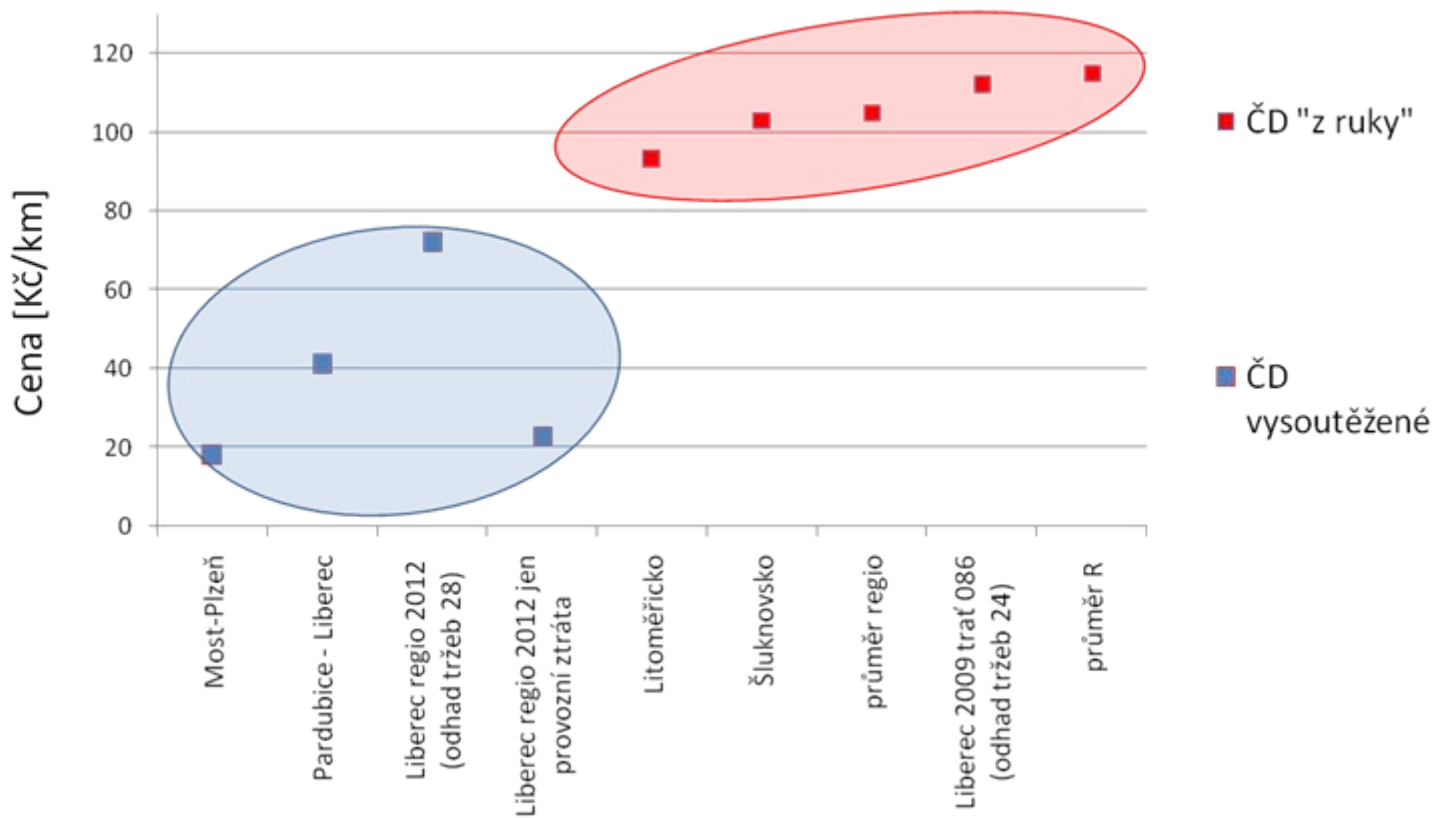
	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
					(B-D)			(F-H)		(I-J)	(K/3)	(J+L)	(H+L)	(D+L)		
Kraj	Ztráta vč. zisku*)	Úhrada KÚ 2009	Odsouhlasená úhrada krajů pro rok 2010	Rozsah JŘ 2010 uvedený v CEV	Ztráta	Procento ztráty	Rozdělení 2,4 mld.	Ztráta po přidělu	Úspory vč. poklesu tržeb ČD	Ztráta po úsporách ČD	1/3 ztráty 749 009	Úspory ČD	Úhrada stát	Úhrada kraje	Poměr úhrady stát	Poměr úhrady kraj
Praha	484 193	206 000	216 371	4 005	267 822	7,75%	185 990	81 832	23 000	58 832	19 611	42 611	205 601	235 982	46,56%	53,44%
Středočeský	1 527 882	900 100	905 000	14 168	622 882	18,02%	432 562	190 320	68 000	122 320	40 773	108 773	473 336	945 773	33,35%	66,65%
Jihočeský	532 326	325 000	310 000	5 348	222 326	6,43%	154 395	67 931	2 000	65 931	21 977	23 977	176 372	331 977	34,70%	65,30%
Plzeňský	530 499	350 000	357 400	5 392	173 099	5,01%	120 209	52 890	8 000	44 890	14 963	22 963	135 172	372 363	26,63%	73,37%
Karlovarský	213 439	121 740	121 740	1 956	91 699	2,65%	63 681	28 018	2 200	25 818	8 606	10 806	72 287	130 346	35,67%	64,33%
Ústecký	722 955	436 000	446 000	7 188	276 955	8,01%	192 332	84 623	9 247	75 376	25 125	34 372	217 458	471 125	31,58%	68,42%
Liberecký	338 301	216 382	225 082	3 910	113 219	3,28%	78 625	34 594	1 600	32 994	10 998	12 598	89 623	236 080	27,52%	72,48%
HK	641 831	309 500	309 500	5 380	332 331	9,62%	230 788	101 543	30 100	71 443	23 814	53 914	254 603	333 314	43,31%	56,69%
Pardubický	464 050	284 400	284 400	4 644	179 650	5,20%	124 759	54 891	23 000	31 891	10 630	33 630	135 389	295 030	31,46%	68,54%
Vysočina	401 194	252 916	238 655	4 045	162 539	4,70%	112 876	49 663	19 000	30 663	10 221	29 221	123 097	248 876	33,09%	66,91%
Jihomoravský	888 362	500 000	530 000	8 978	358 362	10,37%	248 866	109 496	50 000	59 496	19 832	69 832	268 698	549 832	32,83%	67,17%
Olomoucký	584 761	322 000	322 000	5 944	262 761	7,60%	182 475	80 286	2 000	78 286	26 095	28 095	208 570	348 095	37,47%	62,53%
Zlínský	364 659	225 000	234 000	3 578	130 659	3,78%	90 737	39 922	39 500	422	141	39 641	90 877	234 141	27,96%	72,04%
MS	836 776	575 124	575 124	6 988	261 652	7,57%	181 705	79 947	29 300	50 647	16 882	46 182	198 587	592 006	25,12%	74,88%
Celkem	8 531 228	5 024 162	5 075 272	81 524	3 455 956	100,00%	2 400 000	1 055 956	306 947	749 009	249 670	556 617	2 649 670	5 324 942		

Liberecký paradox

- Dle UV 1132 nárokoval 338 301 000 Kč
- V roce 2009 vysoutěženo:
 - Liberec – Hrádek n.N. st.hr.
 - Dopravce Arriva Holding ČR
 - Náklady (2011) 114 Kč/km,
 - tržby – odhad 2011: 32 Kč/km
 - Ztráta 2011 **cca 82 Kč/km**
 - Tratě 034, 036, 037, 038, 039
 - Dopravce ČD, a.s.
 - Náklady (2012) 105 Kč/km,
 - odhad tržeb: 28 Kč/km
 - Ztráta 2012 **cca 77 Kč/km**, deindexace 2009: **69 Kč/km**
- Zbylé nevysoutěžené tratě:
 - Dle odpočtu celkové částky: **ztráta cca 100 Kč/km**



Resumé: ceny



Resumé: ceny – problém

Zdroj zásadní neefektivity přímého zadání je pro objednatele dvojí

1. **Cenotvorba ČD** je pro zakázky „z ruky“ výrazně **vyšší** než při zakázkách tendrových
 - rozdíl až **800%** (např. Plzeň-Most)
2. Cena ostatních operátorů je výrazní nižší, než cena ČD v přímém zadání
 - standardně o 20 – 30 %

Kde hledat příčiny?

1. skutečné rozdíly v nákladovosti, resp. výnosovosti srovnávaných provozních
2. nevhodné metody cenotvorby
3. záměrná deformace vstupních dat

Skutečné rozdíly v nákladovosti, resp. výnosovosti

- Ve srovnávaných souborech opačný efekt:
 - Dosud soutěžené linky jsou nákladově nadprůměrné a výnosově podprůměrné
 - Zejména vliv trakce a obrátů
 - Výnosovost - zásada opatrnosti (první se zpravidla tendrují okrajové výkony)
- Tzn. skutečné příčiny výchylku cen nesnižují, ale naopak dále zvyšují

Nevhodné metody cenotvorby

■ Dva možné přístupy cenotvorby

1. Cenotvorba projektového modelu

- detailní ocenění jednotlivých nákladových vstupů v přímé vazbě na provozní, finanční a smluvní podmínky plnění zakázky
- časově rozvinutá (tj. každý výnosový a nákladový vstup se může měnit v čase) a indexovaná
- úplná parametrizace – při požadavku na změnu kvality nebo kvantity přímých nákladů měníme pouze vstupní parametry procesních vazeb

2. Numerické metody

- opačný smysl: celkové syntetické náklady rozpouští dle typu účtu do jednotlivých nákladových kategorií
- pokouší se rozkládat již agregované hodnoty
- vychází z principů a postupů výkaznictví – není to ve skutečnosti cenotvorba
- nákladové položky nejsou orientovány na konkrétní provozní model
- spolehlivost strmě klesá se zvyšujícím se rozdílem objemu výstupních a vstupních dat
 - Velká nespolehlivost dat pod poměrem 0,1

Metody cenotvorby – závěr a řešení

Závěr:

- Numerické metody v detailu malých provozních souborů nedávají dobré výsledky
- Při chybovosti 30% a podílu přímých nákladů 75% je výsledná chybovost cca 1/5
- Může jít o významnou chybovost, ale nemůže vysvětlit fluktuaci 800%

Řešení

- Numerické metody jsou v budoucnosti neudržitelné, nelze je reinkarnovat
- Řešením i pro velké dopravce musí být modelová cenotvorba a převodním můstkem z výkaznictví

Záměrná deformace vstupních dat

- jedna ze základních nepovolených strategických metod boje monopolisty, resp. silného dominanta na trhu
- hlavní predátorské metody:
 - nereálná efektivita investice (až do stavu $ROE = 0$)
 - Jediné vysvětlení ceny Jizerskohorské železnice
 - Efekt může dosahovat až 40% ceny
 - Zanedbání nepřímých a režijních nákladů
 - U dopravců tradičně zatížených režii efekt až 20% ceny
 - Zanedbání nebo podcenění indexace
 - U brzo tendrovaných zakázek 10% ceny
 - Umělé navýšení předpokladu tržeb (vysoce optimistická očekávání)
 - Je možno jít až do iracionálních mezí fakticky omezených maximální kapacitou spojů a výtěžností tarifu
 - Např. nabídková cena ČD Most – Plzeň vede k průměrné obsazenosti spojů cca **90%**

Fluktuace nákladové ceny - shrnutí

1. Nemůže být dána skutečným rozdílem provozních podmínek
 - Efekt je u dosud vypsáných tendrů spíše opačný
2. Až 20% fluktuace může být dáno nevhodným modelem cenotvorby
 - Řešení je v hloubkové a zásadní změně modelu
3. Dominantní vliv má záměrná deformace cen – predatory pricing

Existuje řešení?

1. Rostoucí rozsah otevřeně zadaných zakázek
 - Přirozené řešení, které se ovšem asi nestane
2. U přímo zadaných důsledně uplatňovat analýzu ceny
 - viz Altmark
3. Důsledná finanční kontrola na straně objednatelů
 - viz. autobusoví dopravci

Kontakt

Ing. Jiří Schmidt

obchodní ředitel

RegioJet, a.s.

tel: 606 856 656

jiri.schmidt@studentagency.cz