

Seminář MU Telč 8. – 9. 11. 2012
ke konkurenci a konkurenceschopnosti železnic.,

Konkurence na železnici upřesněná pravidly pro obecné služby ve veřejném zájmu

Doc. Ing. Antonín Peltrám CSc

Konkurence jako nástroj rozvoje drah

- Evropská komise za posledních cca 20 let zdůrazňuje význam konkurence železnice s ostatními druhy dopravy i uvnitř sektoru pro další rozvoj evropských železnic až po vytvoření Evropské železniční oblasti do roku 2050.
- Konkurenční prostředí se má zlepšit možností vzniku nových mezinárodních entit dopravních služeb - vedle dostatečně silných provozovatelů vnitrostátní dopravy a jejich přístup k podpůrné infrastruktuře.
- V oblasti dotované vnitrostátní přepravy cestujících mají napomoci veřejná nabídková řízení

Hlavní kroky k zlepšení postavení železnic

- Jádrem nového postupu má být harmonizace dnes cca 11000 norem a namnoze neslučitelných předpisů států tak, aby vozidla provozovatelů služeb mohla jezdit na celé síti drah EU.
- Negativní příklad minulosti: vlaky THALIS potřebují 7 systémů zabezpečení na tratích BENELUXu, Francie, Německa.
- Uvádí se, že překonávání záměrných rozdílů parametrů vysokorychlostních vlaků Francie a Německa zvýšilo náklady na TGV proti jednotnému systému 1,74 krát.

Sjednocené jednodušší normy EU

- Klíčovou roli má sehrát Evropská železniční agentura; měla by být jediným centrálním místem pro sjednocená bezpečnostní osvědčení a certifikace- jakýsi pas vozidel pro celou síť EU.
- Technické práce spojené s jednotnými normami budou provádět příslušné železniční orgány členských států.
- Postup zlevní a urychlí schvalování vozidel v EU: dnes stojí 1. certifikace do 4 mil. € a další v státě přejímajícím do 2 mil.€, proces trvá cca 2 roky.

Účast veřejných financí

- Předpokládá se zpoplatnění železniční dopravní infrastruktury na základě nákladů marginálních, ne celkových. Plyne z toho implicitně úhrada části nákladů státem, u investic i spoluúčast financování z EU.
- V osobní dopravě je podstatná část výkonů zařazena mezi obecné služby ve veřejném zájmu: má na ně ve všech sektorech nárok každý obyvatel území EU bez ohledu na jeho finanční způsobilost, fyzickou mobilitu a místo požadování služeb. Parametry dotací stanoví ale členské státy, omezené svými rozpočty. Nová směrnice se léta projednává.

Metamorfóza podmínek konkurence

- Konkurence normálně přináší vyšší kvalitu služeb za nižší ceny, než v nekonkurenčním prostředí.
- Ale konkurence na železnici vždy také za státní prostředky vyžaduje při omezených veřejných prostředcích, jak to začali Britové, stanovit podmínky kvantity a kvality poskytovaných dopravních služeb, (samozřejmě s penalizací za nedodržení smluvních podmínek).
- Protože ale zatím platí premise stejného jízdného na všechny základní služby vnitrostátní osobní přepravy, může být **soutěž v zásadě jen o požadavek na výši státní dotace.**

Změna konkurenčního prostředí

- Postindustriální společnost vede na jedné straně ke koncentraci výroby do velkých výrobních jednotek zaměřených na evropské a světové trhy, ale
- na druhé straně k nárůstu mikropodniků a malých a středně velkých podniků v přepravě věcí s potřebou menších zásilek s častou frekvencí . To do jisté míry zvýhodňuje silniční dopravu.
- Tempo výstavby pozemních komunikací však nestačí nárůstu dopravního provozu.
- **A tak je zásadní maximálně využít potenciál železnic**

Evropská unie požaduje síť

- Předpokládá se jednotná železniční síť, podpora dopravy regionálnímu rozvoji, i v oblasti hromadné dopravní obsluhy dodržení přiměřených minimálních podmínek přepravy pro zákazníky.
- Ve vnitrostátní přepravě se snad až na exklusivní spoje či relace vyžaduje pro stejnou kategorii přepravních služeb i stejné jízdné. To lze v rámci dotovaných služeb dosáhnout jen, je-li průměrné: přepravy s vyšším výnosem přispívají na přepravy méně výnosné. A kolik má být výjimečných služeb?

Podmínky soutěže

- Není logické při zachování jednotné sítě spojů vypisovat soutěž jen na vybrané ziskové spoje osobní dopravy, kde mohou všichni dopravci dokonce zlevnit. ČD se přizpůsobí, na rozdíl od konkurujícího soukromého dopravce má ale jako veřejně vlastněný podnik závazky obsluhy celé sítě.
- Kde se pak získají prostředky ztracené zlevněním na dotace společensky potřebných spojů, které nejsou bez dotací provozovatelné?

.

Regulace soutěže

- Ale v etapě narušení veřejných financí chamtivostí soukromého sektoru financí nelze očekávat vyšší pomoc státu; dojde tedy k tlaku na rušení části sítě.
- Mezi řadou úprav navržených Komisí po jednání s EP možnost nepovolení aktivit soukromých dopravců tam, kde by to snížilo efektivnost smluvně zabezpečených veřejných služeb.
- Na druhé straně povinnost poskytnout pomocná zařízení a jejich služby pro všechny

Příklad ze života

- Vypsala se nabídková řízení na expresy v relacích s velkými městy na jihu, západu a severu od Prahy- Praha-Brno-Břeclav a Brno- Ostrava.
- Vysoká frekvence dostatečně využitelných spojů umožnila v cenové soutěži snížit soukromému dopravci jízdné a zvýšit kvalitu služeb. ČD se musela přizpůsobit. Také zlevní, i když vyšší komfort zvýší současně náklady.
- Ale zmíněné spoje představovaly podstatnou část nedotovaných příjmů ČD. Nadto lze předpokládat vyšší nárůst nabídky kapacit, vedoucí k nižšímu využití vlaků, tedy i tržeb.

Další konkurence

- Od prosince bude v této relaci přepravovat 3. dopravce –LEO. Nasadí 5 vlakových souprav 5ti vozových souprav pro 237 cestujících.
- Vlaky z dovozu jsou ověřené, na evropských tratích jich jezdí již přes 500, jsou komfortní a levné, LEO je může využít i k pronájmu jiným dopravcům na evropském železničním trhu. Má mít 3 třídy.
- Maximální provozní rychlost bude 160 km, jako u konkurentů, maximální rychlost je 186 cestujících.
- Vyvíjí se vlastní systém prodeje jízdenek, nabídka luxusních služeb pro několik extra cestujících

Navazující služby luxusní třídy

- Vedle mimořádné úrovně služeb za přepravy se bude zajišťovat taxi, půjčování vozidel s přistavením na nádraží aj. Teprve další vlaky ale budou mít prostory pro uložení zavazadel předepsané pro mezinárodní přepravy. Jak se ale nabídka služeb podaří využít?
- V letecké dopravě přinesla liberalizace alokace slotů- interval doby příletů a odletů letadel mezi konkurující dopravce. To se v ČR zatím údajně neuplatnilo.

Jiné háčky

- Nová společnost LEO vyvíjí vlastní informační systémy.
- Vlaky prvního soukromého dopravce přijíždějí údajně několik minut před vlaky ČD, aby jim sebraly cestující.
- Dálkové vlaky jsou často zpožděny; zčásti pro čekání na přípojný vlak. ČD omezily, soukromí dopravci nezavedly vlaky končící v nočních hodinách, jsou zavřeny čekárny, pokud nečeká přípoj, jsou cestující na ulici. Je tedy zlepšit a prodloužit služby pro všechny dopravce ve všech stanicích, i kdyby to měli zaplatit dopravci a cestující.

Jsou podmínky soutěže skutečně stejné?

- Veřejně vlastněný dopravce odpovídá za přepravy na celé síti, ztrácí ale možnost převádět k tomu přebytky příjmů ze spojů s nadprůměrnými výnosy. Nezáskají-li se dodatečné dotace, i společensky potřebné železniční přepravy zaniknou.
- V rámci příměstských přeprav velkých aglomerací a měst jezdí drážní jednotky s různou intenzitou přepravy podle osídlení, dojížděky, jiných prvků formujících poptávku, tedy také s různým podílem nákladů na dopravní cestu.
- EU logicky podporuje rozvoj regionů, jehož jednou formou je stejné jízdné podle průměrných nákladů.

Privatizace drah jen pro zisk?

- Lze záhy očekávat snahu privatizovat příměstskou přepravu. I tu ale jen u pro dopravce lukrativních spojů.
- Protože i kvalitu platí stát, je zapotřebí parametry kvality těchto služeb podle toho, co si může stát dovolit; platí, že jízdné a dotace na veřejné služby uhradí náklady provozu a přiměřený podíl nákladů dopravní cesty a služeb s přepravou cestujících.
- Postup podle tratí určitě zlevní a zkvalitní např. přepravu v relaci Praha- Pardubice a několika dalších. Při stejném jízdném však zmizí přebytek k použití pro méně výhodné relace.

Privatizace se zachováním potřebné sítě

- Zásadní otázkou je mít koncepci fungování a rozvoje dopravní sítě, v ní železniční sítě. Jak si stát představuje postup vytváření státního segmentu Evropské dopravní a v ní Evropské železniční oblasti? Součástí koncepce musí být, jak síť financovat.
- V koncepci nutno mimo jiné ujasnit rozpětí energetického a nákladově efektivního využití individuální a hromadné dopravy a v ní různé kapacitních hromadných dopravních prostředků včetně podílu nákladů dopravní cesty.

Obecně platí, že čím má dopravní jednotka větší využitelnou kapacitu, tím je energeticky a nákladově efektivnější.

Nové v železničním balíčku

- Další ústup od rozdělení provozu a infrastruktury do 2 nezávislých entit; bezpodmínečně nutné ale oddělit účetně (včetně zařízení),
- přístup k obslužným zařízením, nejen dopravní cestě
- zákaz využít dotace podle smlouvy na jiné aktivity
- omezení konkurence k smluvně zabezpečeným dotovaným službám, pokud by se tím snížila jejich efektivnost, včetně mezinárodních spojů
- zásadní samostatnost managementu infra na operátorech dopravy; tvrdá kontrola i Komise

Politické předpoklady

- Takový postup předpokládá pravidly EU požadované respektování principů demokracie, vyžadující v zásadních otázkách konsensus s opozicí, která bude vládnout v dalším období.
- V každém případě nutno předem vytvořit pro spoje a jejich koordinaci jednotné síťové podmínky.
- Podle současných pravidel EU lze mimo jiné dotovat s ohledem na zastaralost vozidla místní až regionální, či dokonce meziregionální osobní dopravy.

Politické předpoklady

- Dotovaná vozidla mohou být použita jen na tratích, pro něž byla pořízena, nebo pro skupinu obdobných tratí.
- Budou tedy nabídková řízení na celou dobu provozní životnosti vozidel?
- Když ne, jak se budou kompenzovat výdaje z veřejných rozpočtů, zvítězí-li jiný provozovatel ?
Budou se vozidla od provozovatele, který pro další období neuspěl, odkupovat a vozidla nového provozovatele znovu dotovat?

Jak vymezit konkurenci?

- Podle současných pravidel lze v podstatě veškerou vnitrostátní osobní přepravu dotovat jako obecné služby ve veřejném zájmu.
- Pak tedy nutno normativně stanovit kvantitu a kvalitu balíčku služeb téže kategorie,
- nabízet balíček těchto služeb jako mix různě rentabilních přeprav, udržitelných ještě s ohledem na výši státní pomoci, s kriteriem minima dotací.
- Nebo pokud se privatizují jen jednotlivé vysoce rentabilní spoje, nutno nalézt takové jejich zpoplatnění, aby spolufinancovaly společensky nutné, dosud z přebytků spolufinancované spoje.

Soutěž o management

- V době tlaku na úspory rozpočtu, ať už jsou nebo nejsou rozumné, vyžadují výkonné manažery ne obecného zaměření, ale manažery dopravy, s praxí předepsané podle jakéhosi karierního řádu.
- Manažer obecného zaměření má vedle zbytečně vysokého platu nevýhodu v tom, že realizuje nařízené limity nebo škrty, aniž by dokázal minimalizovat často i škodlivé efekty.
- Manažer v etapě centrální ekonomiky měl při předchozí řídicí praxi v oboru plat jen o třídu vyšší, než jeho náměstci.

Důsledky současného pojetí

- Generální ředitel ČSD měl v roce 1990 při cca 220000 zaměstnanců (DOV, stavební činnosti, AŽD apod.), 9 000 Kč měsíčně. Plat se zvýšil na 12000 Kč, ročně tedy necelých 150 tisíc Kč.
- V současné diskusi zaznívají návrhy na 15 milionů Kč. Počet zaměstnanců se snížil na zlomek (1/5-až 1/7). Předchozí odborná řídicí praxe se nevyžaduje. Vychází se z předchozí pozice generálního ředitele pobočky jedné ze světových bank.
- Generálním ředitelem DP Prahy se stal GŘ soukromé TV, odkud si přinesl plat.

Konkurenční prostředí

- Zpráva NKU o SŽDC- nepodstatná až na fakt, že SŽDC postupně odkupuje od ČD státní, které byly úmyslně ČD ponechány, aby se nedostala rychle do konkurzu.
- Odkupuje podle možností státního rozpočtu státní majetek, které ČD a s. dostaly do správy.
- Zásadně vše jinak, než v EU kde násobné prostředky na infrastrukturu jako předpoklad hladkého rozvoje společného trhu. To se v ČR nechce!
- Růst: vývoz nebo spotřeba- ta se tlačí dolů

Sůvo-Slotova (GazPíkova) antiprodukční funkce

- ***Pohyb daní o 0,36% HDP vede k pohybu HDP o 1%***
– snížení HDP o 1% sníží daňovou výtěžnost o 0,36% HDP)
- ***Škrt potřebných výdajů rozpočtu o 1% HDP vede k 1% poklesu HDP (a snížení výtěžnosti o 0,36% HDP)***
- Protože EU většinou nevěří, že trh vyřeší všechno, koncepční a kontrolní funkce nutno posílit
- Koncepce Spojených států evropských vede k posilování na úrovni EU, státy musí zajistit fungování na místě. Nebude se snažit o silné členské státy nad tento rámec.

DĚKUJI ZA POZORNOST

