

MASARYKOVA UNIVERZITA

Ekonomicko-správní fakulta

Konkurence na železnici

– budoucnost pro 21. století nebo destrukce sítě?

Sborník příspěvků ze semináře Telč 2012

editoři:

Martin Kvizda

Zdeněk Tomeš



Brno 2012

Partner semináře



Technická redakce: Monika Jandová

© 2012 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-6002-9

Autoři:

- Anna Dolinayová – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk
- Jozef Gašparík – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Jozef.Gasparik@fpedas.uniza.sk
- Martin Halás – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, martin.halas@fpedas.uniza.sk
- Marcel Horňák – Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Mlynská dolina, pavilón CH1-B1, 842 15 Bratislava, hornak@fns.uniba.sk
- František Križan – Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Mlynská dolina, pavilón CH1-B1, 842 15 Bratislava, krizan@fns.uniba.sk
- Martin Kvizda – Ekonomicko-správná fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, kvizda@econ.muni.cz
- Jaroslav Mašek – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, jaroslav.masek@fpedas.uniza.sk
- Daniel Michniak – Geografický ústav SAV, Štefánikova 49, 814 73 Bratislava, geogmich@savba.sk
- Jiří Pohl – Siemens, s.r.o., Siemensova 1, 155 00 Praha 13, Jiri.Pohl@siemens.com
- Václav Rederer – Ekonomicko-správná fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, 254783@mail.muni.cz
- Piotr Rosik – Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk, ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, rosik@twarda.pan.pl

OBSAH

Konkurencia na železničnom dopravnom trhu SR a jej vplyv na deľbu prepravnej práce	6
Anna Dolinayová, Jozef Gašparík, Jaroslav Mašek	
Objednávanie výkonov vo verejnom záujme v železničnej doprave v SR	15
Jozef Gašparík, Anna Dolinayová, Jaroslav Mašek, Martin Halás	
Vplyv súkromného prepravcu na verejnú železničnú dopravu: prípadová štúdia spoločnosti Regio JET na Slovensku	22
František Križan, Marcel Horňák	
Použití spotřebitelského šetření k vymezování relevantního trhu v železniční dopravě – možnosti a problémy	32
Martin Kvizda, Václav Rederer	
Význam železničnej dopravy a dostupnosti pre rozvoj cestovného ruchu v slovensko-poľskom pohraničí	46
Daniel Michniak, Piotr Rosik	
Stát a železnice	60
Jiří Pohl	

Seminář Telč 2012...

Na Ekonomicko-správní fakultě Masarykovy univerzity dlouhodobě řešíme problematiku železniční dopravy z pohledu ekonomie a hospodářské politiky. I v letošním roce navazujeme na tradici diskusních seminářů v univerzitním centru v Telči. Zorganizovali jsme proto 7. ročník workshopu Seminář Telč 2012, který se uskutečnil 8. a 9. listopadu 2012. Program semináře jsme přizpůsobili multidisciplinárnímu pojetí a opět jsme pozvali odborníky z akademických kruhů i z praxe k moderované diskusi. Hlavním tématem semináře bylo: **Konkurence na železnici – budoucnost pro 21. století nebo destrukce sítě?**

Martin Kvizda

Zdeněk Tomeš

KONKURENCIA NA ŽELEZNIČNOM DOPRAVNOM TRHU SR

A JEJ VPLYV NA DEĽBU PREPRAVNEJ PRÁCE¹

ANNA DOLINAYOVÁ, JOZEF GAŠPARÍK, JAROSLAV MAŠEK

Abstrakt

The existence and development of a liberalized market requires a regulatory framework that can promote the interests of the society in coordination with international standards. The liberalization process is therefore not possible without system of rules and regulations. One of the goals of liberalisation of railway transport is to create an integrated European railway system. Paper deals with regulatory framework of liberalized transport market and position of private carriers on the transport market of Slovakia.

Úvod

Železničný dopravný trh v Slovenskej republike je pre nákladnú dopravu úplne liberalizovaný od roku 2007 a pre osobnú dopravu od roku 2010. Základným cieľom liberalizácie bolo, tak ako vo všetkých ostatných krajinách EÚ, zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy a posilnenie jej postavenia na dopravnom trhu. Od 1. januára 2011 došlo v Slovenskej republike aj k zmene systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry, čím boli implementované ustanovenia smernice EP a Rady č. 2001/14/ES z 26. 02. 2001 o prideliovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii v znení neskorších novelizácií, týkajúce sa spoplatňovania železničnej infraštruktúry, do národnej legislatívy.

1. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre SR

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre v SR vydáva a zverejňuje manažér infraštruktúry – Železnice Slovenskej republiky vždy na obdobie platnosti grafikonu vlakovej dopravy. V týchto podmienkach sú uvedené základné informácie o železničnej infraštruktúre, podmienkach prístupu na železničnú infraštruktúru, procese prideliovania kapacity železničnej infraštruktúry, princípy spoplatnenia železničnej infraštruktúry a informácie o službách poskytovaných manažérom infraštruktúry jednotlivým operátorom železničnej dopravy.

Na získanie oprávnenia k doprave na dráhe platia pre všetkých železničných dopravcov podmienky podľa Zákona NR SR o dráhach č. 513/2009 a Zákona NR SR o doprave na dráhach č. 514/2009. Podľa týchto zákonov je manažér infraštruktúry povinný zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, každému železničnému podniku so sídlom v Slovenskej republike, ktorý má platnú licenciu na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie, ako aj každému železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte, ktorý prevádzkuje dopravné služby v medzinárodnej doprave. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre musia

¹ Príspevok je súčasťou projektu KEGA č. 012ŽU-4/2012 Inovácia metód výučby laboratórneho dopravného výcviku v študijnom programe železničná doprava.

byť v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre dohodnuté spravodlivo a nediskriminačne v súlade s pravidlami na pridelovanie kapacity infraštruktúry podľa tohto zákona, s bezpečnostným povolením a s podmienkami používania železničnej siete.

Licenciu v Slovenskej republike vydáva, odníma a kontroluje Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (ÚRŽD). Predmetom činnosti ÚRŽD je:

- vydáva, rozhoduje o pozastavení platnosti licencie alebo o odňatí licencie železničným podnikom;
- vydáva bezpečnostné osvedčenie a bezpečnostné povolenie, rozhoduje o ich zmene, doplnení, zrušení, odňatí a predĺžení platnosti a kontroluje, či sú splnené v nich uvedené podmienky a požiadavky;
- vydáva a zrušuje povolenie na prevádzkovanie dráhy, okrem mestských dráh;
- určuje všeobecne záväzným právnym predpisom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č. 13 časti B zákona o dráhach.;
- vydáva povolenia a dodatočné povolenia na uvedenie železničného vozidla do prevádzky;
- vykonáva štátny odborný dozor vo veciach dráh, okrem mestských električkových dráh a trolejbusových dráh, a vykonáva štátny odborný technický dozor;
- vedie národný register vozidiel a národný register železničnej infraštruktúry a vydáva potvrdenia o registrácii,
- je regulačným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy, ukladá pokuty za priestupky a iné správne delikty spáchané na železničných dráhach, na lanových dráhach a na špeciálnych dráhach.[8]

Predmetom činnosti manažéra infraštruktúry je:

- správa a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry,
- pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry,
- poskytovanie služieb súvisiacich s obsluhou železničnej infraštruktúry,
- zriaďovanie a prevádzkovanie železničných, telekomunikačných a rádiových sietí,
- výstavba, úprava a údržba železničných a lanových dráh,
- ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v obchodnom registri,
- vyberanie úhrad za použitie železničnej infraštruktúry.[2]

2. Súkromní dopravcovia v SR

Od liberalizácie železničného dopravného trhu sa v SR zvyšoval počet súkromných železničných podnikov, ktorí vlastnia licenciu na prevádzkovanie dopravy na dráhach. V súčasnosti vlastní licenciu 40 podnikov, nie všetky však aj reálne prevádzkujú dopravu na dráhach. Ich podiely na železničnom dopravnom trhu sú v jednotlivých obdobiach rôzne. Najväčší podiel má stále štátny dopravca Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. V tabuľke 1 sú uvedení nákladní železniční dopravcovia a ich objem prepravy v rokoch 2009 až 2011. Medzi súkromné podniky s najvýraznejším objemom prepravy v roku 2011 patria HBz., a. s. (22 %), Express Rail, s. r. o. (16 %), LOKO Trans (15 %) a METRANS /Danubia/, a.s. (14,6 %).

Tabuľka 1: Objem prepravy železničných nákladných dopravcov v SR

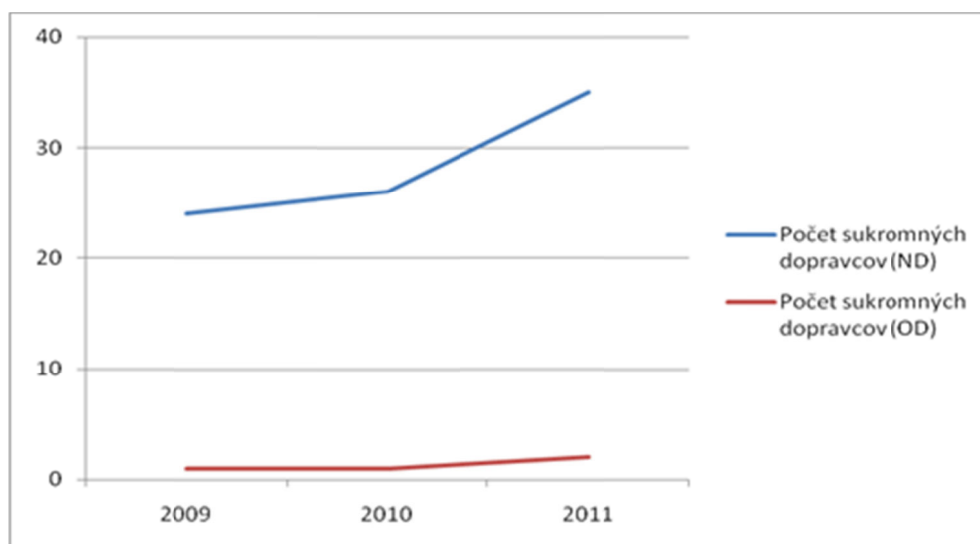
Názov nákladného železničného dopravcu	Objem prepravy [t]		
	2009	2010	2011
Prvá Slovenská železničná	3 477	13 265	168 861
Trnavská stavebná spoločnosť a. s.	45 409	50 170	0
Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	33 790 284	38 609 332	37 483 244
LTE Logistik a Transport Slovakia s. r. o.	0	0	436 173
ŽDD a. s.	119 678	105 430	0
U. S. Steel Košice, s.r. o.	345 230	399 607	413 017
HBz., a. s.	4 700	2 200 672	2 328 292
Slovenská železničná dopravná spoločnosť a. s.	215 000	354 000	201 233
Železničné stavebníctvo Bratislava, a. s.	0	0	0
Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť, a.s.	509 428	566 428	0
LOKO RAIL, a. s.	930 888	1 135 301	834 087
Železničné stavby, a. s. Košice	0	0	420 989
INVESTEX GROUP, s. r. o.	4 910	0	0
LTE Slovakia	410 770	377 723	0
Elektrizácia železníc Kysak, a. s.	69 956	425 548	178 827
GJW Praha	0	16 510	300
OKD Doprava, a. s.	27 760	190 997	0
OHL ŽS, a. s.	0	0	0
Rail Transport, s. r. o.	7 257 901	9 854	0
Traťová strojná spoločnosť, a. s.	1 314 946	488 587	17 252
LOKO Trans	3 500	0	1 622 358
Ostravská dopravná spoločnosť, a. s.	0	0	0
Express Rail, s. r. o.	464 500	1 239 304	1 719 869
Slezsko-moravská dráha, a. s.	0	1 392	695
BF Logistics, s. r. o.	2 334	2 672	9 295
REGIO Rail, s. r. o.	0	50 000	0
SLOV-VAGON, s. r. o., Košice	0	0	0
ELTRA, s. r. o.	0	0	6 666

TSS GRADE, s.r.o.	0	0	65 708
AWT Rail SK, a.s.	0	0	151 976
Advanced World Transport, a.s.	0	0	168 364
METRANS Rail, s.r.o.	0	0	12 974
Wagon service, s.r.o.,	0	0	2 064
CENTRAL RAILWAYS, a.s.	0	0	10 048
PKP CARGO S.A.	0	0	159 263
IDS CARGO a.s.	0	0	177 576
METRANS /Danubia/, a.s.	0	0	1 561 881
CER Slovakia, a.s.	0	0	286
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a.s..	0	0	466
Súkromné spoločnosti spolu	11 730 387	7 627 460	10 668 520
Všetci dopravcovia	45 520 671	46 236 792	48 151 764

Zdroj: autori podľa Výročných správ o bezpečnosti 2009-2011, URŽD [7]

Graf 1 dokumentuje vývoj počtu súkromných operátorov v osobnej a nákladnej železničnej doprave v SR v rokoch 2009 až 2013.

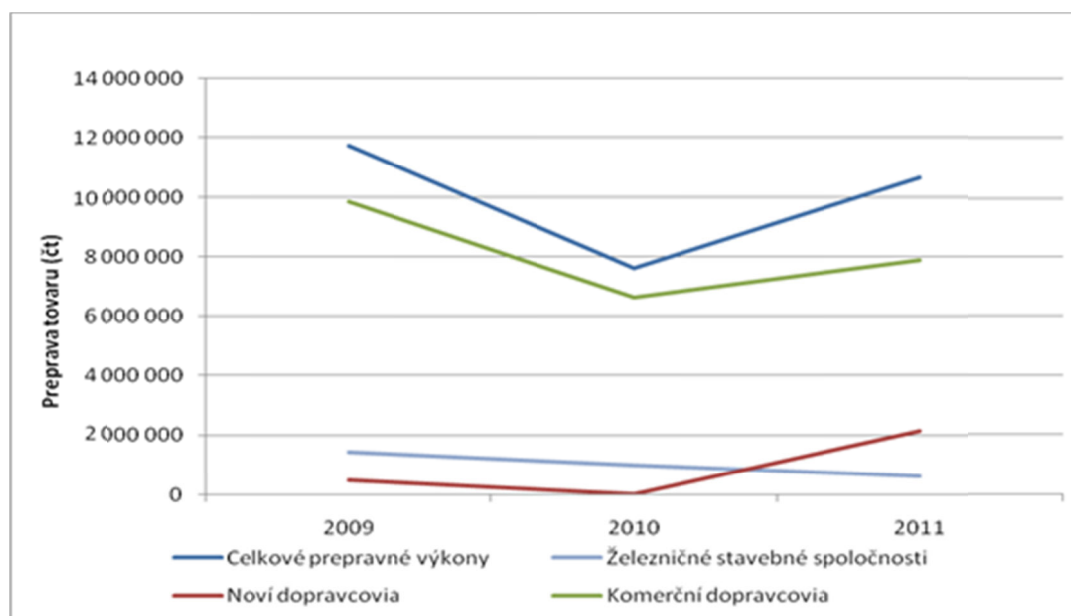
Graf 1: Vývoj počtu súkromných operátorov v SR



Zdroj: autori podľa [7]

Počet súkromných dopravcov má stúpajúcu tendenciu. Objem prepravy sa však vyvíjal rozlične podľa toho o aké spoločnosti išlo. Zatiaľ čo noví dopravcovia zaznamenávajú nárast objemu prepravy, pri železničných stavebných spoločnostiach, ktoré vlastnia licenciu na prevádzkovanie dopravy na dráhe, dochádza k poklesu prepravy tovaru (pozri obrázok 2).

Graf 2: Vývoj prepravy tovaru súkromných operátorov v SR

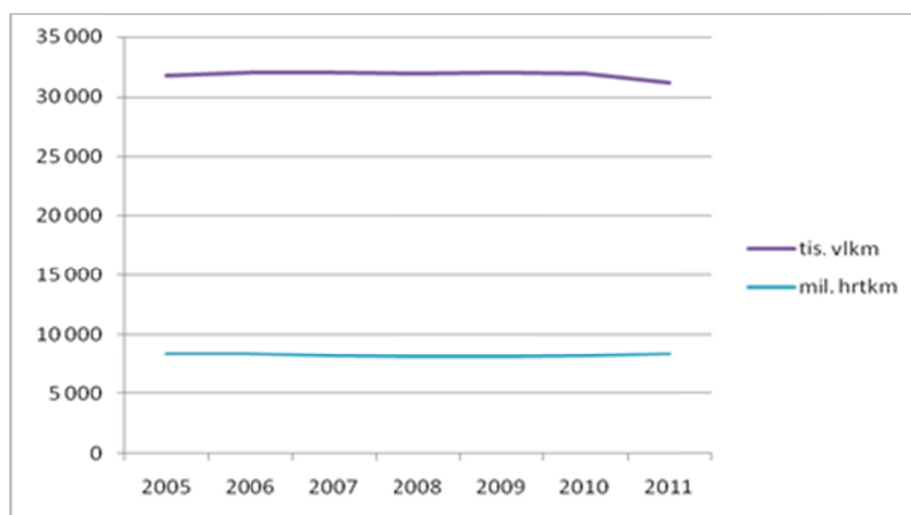


Zdroj: autori podľa [7]

3. Manažér infraštruktúry

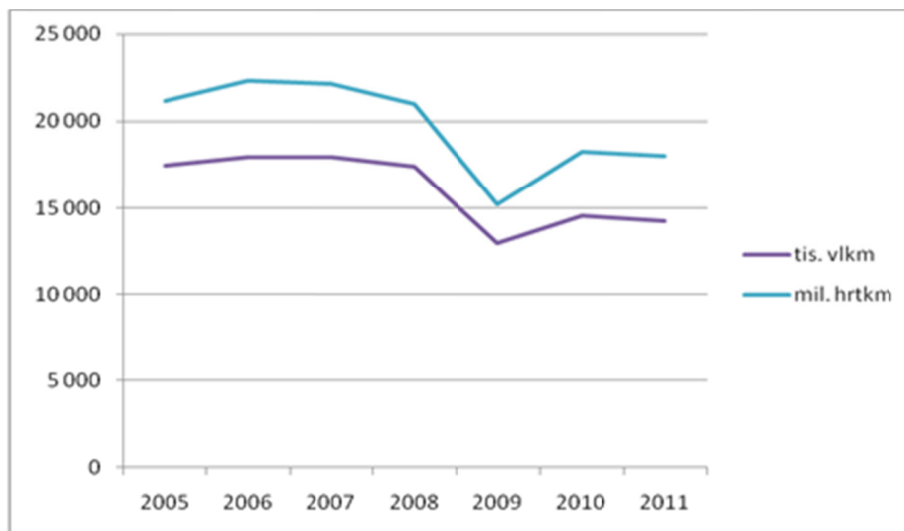
Liberalizácia železničného dopravného trhu a vstup nových dopravcov na trh by mali viesť k vyššiemu využívaniu železničnej dopravy. Grafy 3 a 4 dokumentujú dopravné výkony manažéra infraštruktúry v osobnej a nákladnej železničnej doprave.

Graf 3: Výkony dopravcov na sieti ŽSR v osobnej doprave



Zdroj: autori podľa Výročných správ ŽSR 2006–2011

Graf 4: Výkony dopravcov na sieti ŽSR v nákladnej doprave



Zdroj: autori podľa Výročných správ ŽSR 2006–2011

Do roku 2011 zabezpečoval prevádzkovanie osobnej železničnej dopravy v SR len štátny dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK) na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe. Dopravné výkony boli takmer rovnaké a pohybovali sa v rozmedzí 8 100 až 8330 mil. hrtkm, resp. 31 100 až 32 000 tis. vlkm. Na dopravné výkony nákladnej dopravy mala vplyv predovšetkým hospodárska kríza, v roku 2009 poklesli dopravné výkony oproti roku 2008 až o takmer 36 %. V roku 2011 došlo k nárastu súkromných dopravných spoločností, ale dopravné výkony ŽSR oproti roku 2010 klesli. Hlavnou príčinou bol pokles prepravných výkonov majoritného dopravcu ZSSK Cargo, ktorý zabezpečoval takmer 78 % všetkých prepráv.

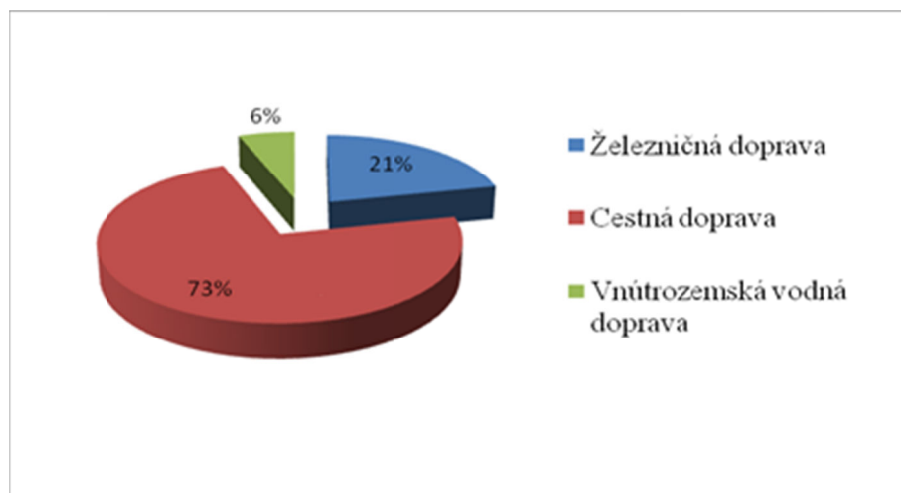
4. Del'ba prepravnej práce

Del'ba práce v doprave závisí predovšetkým od ponuky a dopytu po prepravných službách a legislatívy, ktorá vymedzuje oblasť ekonomických podmienok podnikania na dopravnom trhu. Del'bu prepravnej práce v nákladnej doprave ovplyvňuje nielen samotná preprava tovaru, ale aj všetky činnosti s tým spojené. Ide o ponuku nadväzných služieb, napr.:

- balenie tovaru,
- nakládku, vykládku, príp. prekládku tovaru,
- váženie,
- ostatné doplnkové služby.

Del'bu prepravnej práce v nákladnej doprave dokumentuje graf 5.

Graf 5: Del'ba prepravnej práce v nákladnej doprave v roku 2010



Zdroj: autori podľa Vývoj v doprave v SR, 2010

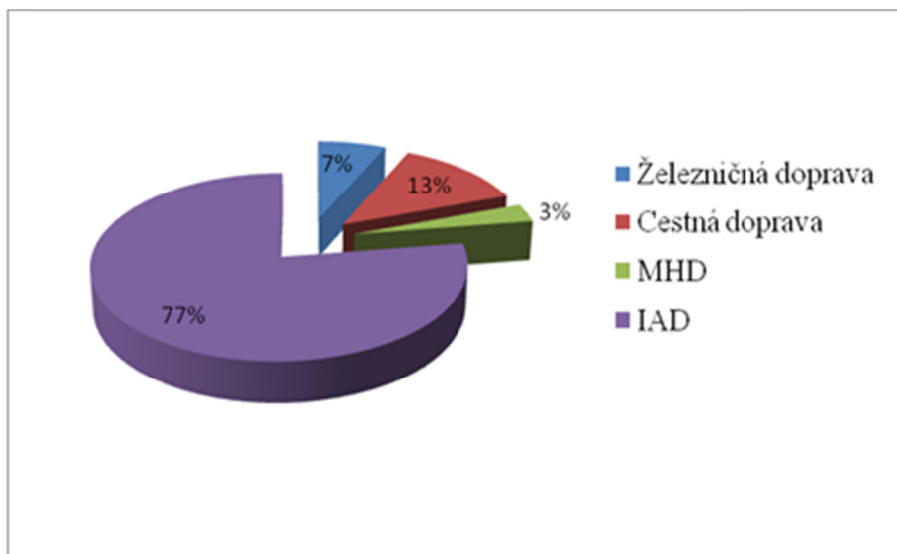
Del'ba prepravnej práce je uvedená z prepravných výkonov. Podiel železničnej nákladnej dopravy má na dopravnom trhu neustále klesajúcu tendenciu, a to aj napriek tomu, že sa počet súkromných dopravcov zvyšuje. V porovnaní s rokom 2005 klesol podiel železničnej nákladnej dopravy o 8 %, čo predstavuje 1 358 mil. čtkm, oproti tomu podiel cestnej nákladnej dopravy sa zvýšil o 4 % z 22 550 mil. čtkm na 27 411 mil. čtkm.

V osobnej doprave del'bu práce výrazne ovplyvňuje individuálna automobilová doprava. V súvislosti s tým sa veľmi často hovorí o del'be práce medzi individuálnym motorizmom a verejnou hromadnou dopravou. Cestujúci si pri výbere dopravného prostriedku na uskutočnenie svojich prepravných potrieb vytvára poradie rozhodovacích kritérií, ktorým prisudzuje rôznu váhu. Medzi tieto kritériá patria:

- dostupnosť dopravy,
- početnosť spojov,
- kvalita dopravy,
- rýchlosť prepravy,
- cena,
- osobné preferencie (záľuba),
- ponuka doplnkových služieb.

Vplyv jednotlivých kritérií na rozhodovanie sa cestujúceho je rôzny v jednotlivých územných oblastiach a odráža regionálne disparity. Zatiaľ čo v regiónoch s nižšou životnou úrovňou obyvateľstva je hlavným kritériom cena, v regiónoch s vyššou životnou úrovňou je to predovšetkým rýchlosť prepravy a kvalita ponúkaných služieb. Na grafe 6 je uvedená del'ba prepravnej práce v osobnej doprave v roku 2010 vypočítaná z prepravného výkonu.

Graf 6: Del'ba prepravnej práce v nákladnej doprave v roku 2010



Zdroj: autori podľa Vývoj v doprave v SR, 2010

Najvýraznejší podiel na dopravnom trhu osobnej dopravy má individuálna automobilová doprava a jej podiel neustále narastá, napr. v roku 2005 bol 66 %, zatiaľ čo v roku 2010 až 77 %. Tento nárast je spôsobený najmä zvyšujúcou sa životnou úrovňou obyvateľstva, ale aj nezabezpečením kvalitnej verejnej hromadnej dopravy. Vplyv súkromných operátorov v železničnej osobnej doprave na del'bu prepravnej práce nie je možné ešte sledovať, pretože do roku 2011 zabezpečovala prepravu osôb v železničnej doprave len štátna spoločnosť ZSSK.

Záver

Liberalizácia v oblasti železničnej dopravy má za cieľ vytvorenie integrovaného európskeho železničného systému, posilnenie postavenia železníc na dopravnom trhu a vytvoreniu podmienok na lepšie využitie osobitných predností tohto druhu dopravy. „Cieľom liberalizácie trhu železničnej prepravy v podmienkach SR je do roku 2015 zachovať jej súčasný podiel (cca 21 %) na celkovom objeme prepravených tovarov a osôb a vytvárať podmienky na jej ďalší rast.“ [1]

Vstup súkromných železničných dopravcov na dopravný trh nákladnej dopravy v SR nemal zatiaľ očakávaný efekt. Zatiaľ čo výkony súkromných operátorov majú mierne stúpajúcu tendenciu, výkony najväčšieho (štátneho) dopravcu neustále klesajú. V dôsledku toho sa znižujú dopravné výkony manažéra infraštruktúry a klesá podiel železničnej nákladnej dopravy na dopravnom trhu SR. Tento negatívny jav sa odráža nielen na čoraz väčšom zaťažovaní životného prostredia cestnou dopravou, ale aj vo vyššej potrebe verejných financií v doprave. Na jednej strane dochádza k vyšším nárokom na vybudovanie a udržiavanie pozemných komunikácií v cestnej doprave, na strane druhej sa zvyšuje podiel dotácií na jednotku výkonu pre manažéra infraštruktúry.

Literatúra

2. správa o monitorovaní vývoja železničného trhu. Brusel. 18.12.2009. Online. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/sk/index.htm>

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre. Online. Dostupné na: <http://www.zsr.sk/buxus/docs//Marketing/SV/2013/PodmPristkZI2013-4.pdf>

Vývoj v doprave v SR. 2010. Online. Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=55622>

Výročná správa ŽSR za rok 2006. Online. Dostupné na: <http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocnnaSprava2006.pdf>

Výročná správa ŽSR za rok 2009. Online. Dostupné na: <http://zsr.ecpaper.eu/2009/#page>

Výročná správa ŽSR za rok 2011. Online. Dostupné na: <http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocnnaSprava2011.pdf>

Výročné správy o bezpečnosti 2009-2011. URŽD. Online. Dostupné na: <http://www.urzd.sk/>

Zákon NR SR č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach. Online. Dostupné na: http://www.urzd.sk/legislativa/514-09-zakon_o_doprave_na_drahach.pdf

doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk

Ing. Jaroslav Mašek, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
jaroslav.masek@fpedas.uniza.sk

Ing. Jaroslav Mašek, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
jaroslav.masek@fpedas.uniza.sk

OBJEDNÁVANIE VÝKONOV VO VEREJNOM ZÁUJME V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE V SR¹

JOZEF GAŠPARÍK, ANNA DOLINAYOVÁ, JAROSLAV MAŠEK, MARTIN HALÁS

Abstrakt

The paper deals with the current state of ordering the services in rail transport in the public interest. In the Slovak republic is a customer of both express and regional rail transport, the Ministry of Transport, Construction and Regional Development. This year were set new criteria for a range of services for the rail lines. The order is based on results of the study of Transport Research Institute Inc in Žilina. The paper offers controversy about the advantages and disadvantages of a new concept of ordering the rail public performance.

Úvod

Neustály pokles výkonov v osobnej železničnej doprave a zároveň nepriaznivé výsledky hospodárenia železničných subjektov v správe štátu sú dôvodom na dôkladnú analýzu príčin tohto stavu a na vytvorenie novej koncepcie poslania železničného systému v národnom hospodárstve. Absentujúce ucelené riešenie koncepcie železničnej dopravy, predovšetkým osobnej diaľkovej i regionálnej, je dôsledkom nezájmu vlád a nastaveného rámca fungovania dopravy. Riadenie na úrovni ministerstva dopravy sa v dlhodobom horizonte sústredilo na obmedzovanie štátnej investičnej a neinvestičnej dotácie.

Cieľom príspevku je poukázať na nové prístupy k objednávaní výkonov vo verejnom záujme a k samotnej optimalizácii cestovného poriadku vlakov osobnej dopravy v SR. Túto komplexnú problematiku zahŕňajúcu technologické a ekonomické aspekty v kontexte vzťahov subjektov na železničnom trhu sa snaží riešiť objedávateľ výkonov vo verejnom záujme – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, pričom nové riešenie predstavené v roku 2012 vyvoláva mnoho otázok.

Súčasný stav osobnej železničnej dopravy v SR

Pre súčasný stav osobnej železničnej dopravy na Slovensku sú príznačné tieto okruhy problémov:

- nenadväzovanie verejnej železničnej dopravy na verejnú autobusovú dopravu,
- na časti vlakových spojov nasadzovaný pomerne zastaraný vozidlový park,
- nízka cestovná rýchlosť,
- z pohľadu štátu je systém objednávania výkonov vo verejnom záujme stále kontrahovaný ako celkový objem výkonov s neurčitým definovaním liniek, bez jasnej

¹ Príspevok vznikol v rámci riešenia grantového projektu KEGA 012ŽU-4/2012 „Inovácia metód výučby laboratórneho dopravného výcviku v študijnom programe železničná doprava“ na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.

metodiky na zisťovanie frekvencie cestujúcich a dopytu po osobnej preprave či už diaľkovej alebo regionálnej (týka sa to i vyšších územných celkov),

- nejasná koncepcia objednávania a hradenia výkonov za vlaky vyššej kategórie – IC vlaky Bratislava – Košice,
- neochota štátu uhrádzať ekonomicky oprávnené náklady železničnej osobnej dopravy v plnej výške,
- z pohľadu Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., nízky výkon na jednotlivých tratiach vedie k neefektívnemu využitiu vozidiel a personálu, nekvalitnej tvorbe grafikonu, turnusov vlakového personálu, obbehov hnacích a prípojných dráhových vozidiel,
- priemerná obsadenosť objednaných železničných spojov dosahuje menej ako 25 % ponúkanej kapacity, čo spôsobuje optický nepomer medzi reálnymi výkonmi osobnej železničnej dopravy (prepravené osoby, osobové kilometre) a jej nákladmi,
- vysoké náklady na údržbu vozidiel.

Základným problémom verejnej osobnej dopravy na Slovensku je nezadefinovanie základnej obsluhy územia SR a takej koncepcie objednávania výkonov, ktorá by nútila železničné podniky prevádzkovať osobnú dopravu vo verejnom záujme efektívne. Štát v zastúpení Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja si u Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. objednáva celý objem výkonov železničnej osobnej dopravy vlakových kilometroch ako jeden „balík“. Prechod kompetencií na samosprávne kraje v oblasti objednávania výkonov v regionálnej doprave nebol dosiaľ uskutočnený.

Dlhodobu si štátny dopravca sám definoval počty a polohy vlakov v diaľkovej i regionálnej doprave pri minimálnej spolupráci s regiónmi. V súčasnosti však Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR pristúpilo k užšiemu definovaniu objednávky v osobnej železničnej doprave. Platný cestovný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. 2011/12 je výsledkom historického vývoja, reštrukturalizácie železničného sektora, stavu vozidlového parku a technickej základne a vyznačuje sa:

- nekoncepčnosťou tvorby vlakových liniek diaľkovej i regionálnej úrovne - spojenia sa sústreďujú na špičkové hodiny, v iných časoch sú veľké odstupy medzi vlakovými spojmi,
- zhoršujúcou sa prípojnosťou a nadväznosťou vlakov medzi sebou, nedarí sa konštruovať prípoje i po redukcii osobnej dopravy,
- nedefinovanými prioritami a náhodným vedením vlakov,
- nevyužívaním potenciálu železničnej siete,
- nízkou efektívnosťou využívania vozidlového parku a personálu,
- nerovnomerným pokrytím prepravných potrieb na traťových úsekoch a v čase,
- nedostatočným medzinárodným spojením zo SR do zahraničia vo všetkých smeroch.

Na odvrátenie uvedených negatív grafikonu vlakovej dopravy je potrebné optimalizovať tvorbu cestovného poriadku s využívaním moderných postupov v podobe presadzovania integrovaného taktového grafikonu v osobnej doprave. Prednosťou taktových grafikonov je racionalizácia technologických postupov dopravcu (najmä lepšie využitie vozidlového parku a personálu) a vytvorenie konzistentnej ponuky vlakových spojení na železničnej sieti a tiež v čase (zatraktívnenie cestovania, lepšie rozloženie spojov a najmä ľahká zapamätateľnosť odchodov, zavedenie systematických prípojov, možnosť jednoduchej

integrácie s inými druhmi dopravy a veľmi dobrá časová dostupnosť všetkých miest na sieti). V celej sieti sa tieto procesy opakujú v stanovenom takte v každej uzlovej stanici.

Nová koncepcia objednávaní výkonov v osobnej železničnej doprave

Z iniciatívy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR dochádza pri tvorbe cestovného poriadku 2012/13 k novému ponímaniu objednávky výkonov v železničnej doprave, pričom je snaha využívať výhody taktových cestovných poriadkov. V tomto kvalitatívnom posune v prevzatí prislúchajúcich kompetencií Ministerstvo definovalo predpoklady, pri ktorých bude objednávať osobnú dopravu. Ide o tieto predpoklady:

- je preukázaný dostatočný prúd cestujúcich,
- nie je vybudovaná cestná infraštruktúra,
- existuje potenciál rozvoja cestovného ruchu.

V regionálnej osobnej železničnej doprave navrhlo Ministerstvo uplatniť objednávky v týchto definovaných režimoch rozsahu dopravy:

- maximálny takt - v pracovný deň 24 párov vlakov, v mimopracovný deň 16 párov,
- stredný takt - v pracovný deň 14 párov, v mimopracovný deň 10 párov,
- minimálny štandard - v pracovný deň 11 párov vlakov, v mimopracovný deň 7 párov vlakov,
- udržiavací režim – 4 vlaky v pracovný deň a 3 v mimopracovný deň,
- nesystémové režimy - na niektorých menej významných tratiach, kde sa obvykle rešpektuje aktuálne nastavený rozsah dopravy,
- úplné zastavenie osobnej dopravy.

Niektoré trate vníma Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja ako trate v osobitnom režime, ku ktorým má špecifický prístup pri objednávaní výkonov. Ide o trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda – Komárno (súkromný dopravca RegioJet) a železničné trate v oblasti Vysokých Tatier.

Uplatnenie definovaných režimov od cestovného poriadku 2012/13 na konkrétnych tratiach bolo rozhodnuté na základe výskumnej správy, ktorú na žiadosť Ministerstva spracoval Výskumný ústav dopravný, a.s. Žilina v roku 2011. Uvedená správa mala poskytnúť údaje o využívaní jednotlivých spojov železničnej dopravy i autobusovej dopravy.

V správe sa podľa zverejnených informácií (Pravda) uvádza využitie ponúkanej kapacity ako podiel ponúkaných miestokilometrov a realizovaného prepravného výkonu v osobokilometroch ako veľmi nízke. Priemerné využitie ponúkanej kapacity za všetky posudzované trate bolo 22,95 %. Až 19 % úsekov železničných tratí má využitie nižšie ako 10 % a, naopak, nadpriemerné využitie má 29,3 % úsekov.

Kým Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. poskytla svoje zistené údaje o frekvenciách, mnohé podniky SAD a ďalší autobusoví dopravcovia prevádzkujúci verejnú dopravu tieto údaje poskytnúť odmietli. Z tohto dôvodu možno spochybňovať vypovedaciu schopnosť uvedenej štúdie pre zámer poskytnúť bázu pre rozhodovanie o využívaní konkrétneho druhu dopravy na konkrétnych úsekoch.

V novom cestovnom poriadku 2012/13 sa počíta so zastavením dopravy na ďalších regionálnych tratiach, ale aj na častiach tratí vyšších kategórií. S úplným zrušením osobných vlakov sa počíta na štyroch tratiach (Prievidza – Nitrianske Pravno, Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica, Spišské Vlachy – Spišské Podhradie a Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany).

Regionálne vlaky nebudú prevádzkované ani na úsekoch Lipany - Plaveč – Čirč (až na výnimku nesystémových dvoch vlakov týždenne), Jesenské – Turňa nad Bodvou (úsek je súčasťou tzv. južného ťahu, vedené ním bude len päť párov rýchlikov) a Dolná Štubňa – Banská Bystrica (významná trať spájajúca stred a sever Slovenska, vedené tu budú len zrýchlené vlaky). Tieto úseky tvoria 165 km tratí. Podľa štúdie VÚD je priemerné denné obsadenie vo vlakoch na týchto úsekoch menej ako 100 cestujúcich.

Naopak, na niektorých vytipovaných tratiach, dôjde k navýšeniu objednávky. Ide o trate Bratislava – Malacky, Bratislava – Leopoldov a Bratislava – Galanta.

Celkovo tak osobná doprava bude prevádzkovaná na 2809 km siete ŽSR, čo predstavuje podiel 80,2 % tratí ŽSR.

Zhodnotenie novej koncepcie objednávanie výkonov

Nová koncepcia objednávanie výkonov vo verejnej železničnej doprave predstavuje prielom v doterajšom zaužívanom postupe Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Ministerstvo sa tak postupne ujíma zákonom daného postavenia objednávateľa. Daným spôsobom konkretizuje svoje požiadavky v diaľkovej i regionálnej železničnej doprave.

Samosprávne kraje majú v zmysle Zákona č. 514/2009 o doprave na dráhach právo vyjadrovať sa k tvorbe cestovného poriadku vnútroštátnej osobnej dopravy z hľadiska zabezpečenia dopravnej obslužnosti kraja, obcí, združenia obcí a mestských aglomerácií. Od roku 2016 budú objednávku vlakov regionálnej dopravy zabezpečovať VÚC, ktoré budú rokovať so ZSSK o polohách jednotlivých vlakov. Finančné prostriedky budú poskytované z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Termín prechodu vlastných kompetencií na samosprávne kraje v plnom rozsahu (vrátane financovania) zatiaľ nie je známy.

ZSSK prepravila v roku 2011 45,9 mil. cestujúcich, pričom ich počet medziročne vzrástol o 2 %. V prvom štvrtroku roka 2012 ZSSK prepravila 10,84 mil. ľudí a tržby z cestovného v tomto období vzrástli o 11 %. Vlaky ZSSK v roku 2011 najazdili 31,25 mil. vlakových kilometrov, z toho IC vlaky 1,13 mil. vlkm. V roku 2012 si štát u ZSSK objednal dopravné výkony v objeme 29,35 mil. vlkm za odplatu 199,34 mil. eur, čo je v priemere 6,79 eura na jeden vlkm. Ministerstvo dopravy poskytne pre ZSSK v roku 2013 na verejnú osobnú prepravu 197,85 mil. eur a objedná si u ZSSK výkony v objeme približne 29,05 mil. vlkm. Jeden kilometer tak vyjde štát priemerne na 6,81 eura. IC vlaky, na ktoré od začiatku tohto roka štát už neprispieva, sú podľa ZSSK stále stratové.

Významnou nevýhodou systému objednávanie výkonov je ukazovateľ výkonu - vlakový kilometer. Táto jednotka je úplne nevypovedajúca a deformuje kvantifikáciu výkonov a ich kvalitu. Stanovená paušálna cena za vlakový kilometer nerozlišuje kategóriu trate, zloženie vlakovej súpravy, vozidlový park a ďalšie faktory. Dotácia na vlakový kilometer je

napríklad v susednej Českej republike nižšia o 20-30 %, čo poukazuje na nízku efektivitu činností.

To všetko poukazuje na nevyhnutnosť optimalizácie činností v železničnej doprave a na nevyhnutnosť hľadania vnútorných rezerv.

Prvým, malým, pokrokom v objednávaní dopravných výkonov v železničnej doprave nastal v roku 2008, kedy si štát objednal výkony na dlhšie obdobie (3 roky), ako na jeden rok. Dlhšie obdobie pokryté zmluvou umožňuje dopravcovi zodpovednejšie a dlhodobejšie plánovať svoje výkony a garantovať návratnosť kapitálu. Takéto kroky umožnili uchádzať sa a uspieť aj súkromnému dopravcovi RegioJet, ktorý od marca 2012 prevádzkuje regionálnu dopravu s príspevom štátnej dotácie na výkony vo verejnom záujme na trati Bratislava – Komárno.

Nedokončením procesu prenosu kompetencií v objednávaní výkonov v regionálnej osobnej železničnej doprave sa toleruje stav, keď si konkurujú autobusy, objednávané vyššími územnými celkami a vlaky, objednávané ministerstvom. Tým je znemožnené vytváranie integrovaných dopravných systémov. V rámci SR nie je vôbec riešená otázka harmonizácie a koordinácie s cestnou dopravou.

Vzhľadom na to, že doteraz neboli doriešené otázky týkajúce sa definovania regionálnych dráh, pravidiel stanovovania dopravnej obsluhy, spracovania plánov dopravnej obsluhy území, odstránenia súbežnosti spojov v dopravných systémoch, zrovnoprávnenia železničnej a cestnej dopravy z hľadiska prístupu na dopravnú cestu a otázky stanovovania prípojev, dochádza k výraznému zhoršeniu celoštátnej dopravnej obsluhy, ale aj dopravnej obsluhy regiónov verejnou hromadnou dopravou.

Hranice krajov vzhľadom na vedenie železničných tratí môžu spôsobiť problémy pri definovaní regionálneho vlaku a jeho priradenia ku kraju, ako aj v možných disproporciách, ak jeden kraj bude preferovať železničný systém pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy a susedný nebude mať záujem rozvíjať železničnú dopravu.

Východiská zo súčasného systému tak treba hľadať v:

- presnom vyčíslení nákladov na vlakový kilometer v závislosti od druhu trakcie a zloženia vlakovej súpravy, pretože nejednotnosť úmerna medzi usporenými vlakovými kilometrami a usporenými nákladmi dopravcu,
- prehodnotení vyčlenenia IC vlakov z výkonov vo verejnom záujme,
- dôkladnejšom vyčíslení poplatku za dopravnú cestu v závislosti od skutočných nákladov na danej trati, ktoré závisia nielen od kategórie trate, ale napr. aj od spôsobu riadenia a zabezpečenia dopravy na danej trati,
- lepšom využití kapacity železničných tratí, čím je možné dosiahnuť nižšie jednotkové náklady správcu infraštruktúry, a tým aj dopravcov na jednotku dopravného výkonu,
- získaní presnejších analýz prepravných potrieb a prúdov cestujúcich,
- zapojení vyšších územných celkov do objednávania a financovania železničnej dopravy, aby sa predišlo súčasnej situácii, kedy kraje umožňujú autobusovej doprave konkurovať štátom objednanými vlakovými spojmi.

Záver

Cieľom príspevku nebolo priniesť hĺbkovú analýzu objednávania výkonov verejnej osobnej železničnej dopravy, ale poukázať na súvislosti výraznejšieho uchopenia kompetencií Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Možno konštatovať, že návrhy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja:

- vnášajú koncepciu do prevádzkovania osobnej železničnej dopravy na rozdiel od minulosti, kedy bola tendencia škrtať vlaky plošne o určený podiel vlkm v percentách,
- týkajúce sa rušenia prevádzky regionálnych vlakov na niektorých tratiach povedie k ďalšiemu narušeniu konzistencie sieťového charakteru a nadväznosti spojov regionálnej a diaľkovej dopravy (regionálne vlaky ako potôčiky, ktoré sú prítokmi do veľkej rieky),
- neriešia zámery prenosu kompetencií v regionálnej doprave na vyššie územné celky, keďže tieto už nebudú mať na čom budovať svoju dopravnú politiku v tejto oblasti,
- môžu prispieť k zastaveniu výpadku tržieb Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. na prevádzkovaných úsekoch s vyšším počtom vlakových spojení,
- nová koncepcia objednávania výkonov umožní objektivizovať skutočný počet potrebných vozidiel ZSSK vzhľadom k nastavenej koncepcii.

Spoločným cieľom z celospoločenského hľadiska je zabezpečenie prepravných príležitostí ako služba štátu občanom. Nie je jasné, ako prijímú občania zmeny v zmene rozsahu vlakovej dopravy resp. jej zrušenie na dotknutých úsekoch. Potrebné je hľadať také riešenia, ktoré povedú k vyššej využiteľnosti verejnej osobnej železničnej dopravy. Nutnosť zvýšenej podpory využívania regionálnej železničnej dopravy podporuje aj fakt, že pri kúpe nových vlakových súprav sa ZSSK zaviazala, že zvýši počet prepravených cestujúcich. To možno dosiahnuť rozširovaním ponuky, zavádzaním taktových cestovných poriadkov, čo umožní navrátiť beh vozidiel a efektívnejšie využitie personálu. Zároveň sa objektivizáciou nákladov v železničnej doprave vytvoria predpoklady efektívneho fungovania železničných spoločností v dlhodobom horizonte, ako aj pre vstup súkromných dopravcov.

Literatúra

Analýza fungovania železničných spoločností: Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.. Dostupné online: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=19093>

Dopad návrhu nového GVD 2012/2013 na regionálnu dopravu. Dostupné online: <http://www.railpage.net/modules/news/article.php?storyid=2468>

GAŠPARÍK, J. – KENDRA, M. – MÁRTON, P. – ŠULKO, P.: (Ne)riešenie koncepcie verejnej osobnej železničnej dopravy v Slovenskej republike. In: *Železničná doprava a logistika*, roč. 7, č. 1 (2011), s. 67-72, Žilinská univerzita v Žiline 2011, ISSN 1336-7943

Kapacita železničnej osobnej dopravy je využitá z päťtiny. Dostupné online: http://spravy.pravda.sk/kapacita-zeleznickej-osobnej-dopravy-je-vyuzita-z-patiny-pmy-/sk_ekonomika.asp?c=A110306_112733_sk_ekonomika_p01#ixzz2A482zgWi

Reforma organizácie osobnej železničnej dopravy na Slovensku. Dostupné online: <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4514-Reforma-organizacie-osobnej-zeleznickej-dopravy-na-Slovensku/>

Vlaky vo viacerých regiónoch končia. Tlačová správa. Dostupné online:
<http://www.ta3.com/clanok/1001370/vlaky-vo-viacerych-regionoch-koncia.html>

doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
Jozef.Gasparik@fpedas.uniza.sk

doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk

Ing. Jaroslav Mašek, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
jaroslav.masek@fpedas.uniza.sk

Ing. Martin Halás

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
martin.halas@fpedas.uniza.sk

VPLYV SÚKROMNÉHO PREPRAVCU NA VEREJNÚ ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU: PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA SPOLOČNOSTI REGIO JET NA SLOVENSKU¹

FRANTIŠEK KRIŽAN, MARCEL HORŇÁK

Abstrakt

Verejná osobná železničná doprava bola doposiaľ na Slovensku zastúpená jediným prepravcom. Jej konkurencieschopnosť individuálnej automobilovej doprave bola vo viacerých smeroch obmedzená. Možno predpokladať, že vstup súkromného prepravcu túto konkurencieschopnosť zvýšil. Cieľom príspevku je v súvislosti so vstupom súkromného železničného prepravcu odpovedať na nasledujúce otázky: (i) Aké sú možnosti kvantifikácie zmeny dostupnosti? (ii) Má vstup súkromného prepravcu vplyv na rozhodovanie cestujúcich pri výbere dopravného prostriedku? (iii) Zvýšila sa konkurencieschopnosť železničnej dopravy? (iv) Aké sú možnosti rozvoja súkromných železničných prepravcov na území Slovenska?

Úvod

Konkurencieschopnosť verejnej dopravy je dlhodobo riešenou problematikou (napr. Kvizda, Tomeš 2009, 2010, 2011). Jestvujú viaceré pohľady na problém a možnosti jeho riešenia, pričom jedným z nich je priestorový, založený na komplexnosti. A práve aj geografický aspekt možno v riešení problematiky považovať za relevantný.

Hodnotenie konkurencieschopnosti verejnej dopravy je spravidla založené na vybraných (a zároveň porovnateľných) parametroch kvality druhov verejnej dopravy a individuálnej automobilovej dopravy (IAD). Napriek početným snahám o hľadanie vzorca optimálnych (a pre cestujúceho objektívne najvýhodnejších) variantov cestovania je rozhodnutie o výbere dopravného prostriedku výsostne subjektívne a ťažko vypočítateľné (Van Vugt et al. 1995). Zohráva pri ňom úlohu napr. i postoj cestujúceho k riešeniu environmentálnych otázok či dokonca počasie (napr. De Palma, Rochat 1999). Jedným z kľúčových parametrov je cena cestovného, ale citlivosť na tento ukazovateľ môže byť rôzna v regiónoch s odlišným typom osídlenia (pozri Paulley et al. 2006), a ako uvádza A. Dolinayová (2011), v slovenských pomeroch zohrávajú úlohu i odlišné sociálno-ekonomické pomery v jednotlivých regiónoch. Faktor kvality služieb v doprave je mimoriadne subjektívnou kategóriou a často závisí od preferencií jednotlivých cestujúcich. Pri posudzovaní kvality služieb v komparácii výhod verejnej dopravy a IAD zohráva úlohu súbor viacerých subjektívnych postojov (intervaly medzi spojmi, spoľahlivosť, komfort cestovania a čakania na spoj atď., podľa Paulley et al. 2006). Významným faktorom je pestrosť alternatív (vlak, autobus, osobný automobil, bicykel), pričom i v stredoeurópskych podmienkach hrá vybavenosť osobným automobilom čoraz

¹ Táto štúdia vznikla vďaka finančnej podpore grantovej schémy VEGA na základe zmluvy č. 1/0709/11 a taktiež vďaka podpore projektu VEGA na základe zmluvy 1/1143/12.

vážnejšiu úlohu v rozhodovaní o spôsobe prepravy (Marada, Květoň 2010). Tento faktor úzko súvisí s objektívne merateľnými možnosťami cestujúceho, ktoré sú dané jeho príjmami. Ako však naznačuje L. Steg (2003), vysoké príjmy nemusia viesť zákonite k výlučnej preferencii IAD. Rozhodnutie preferovať IAD pred verejnou dopravou často ovplyvňuje subjektívny pocit potreby slobody a nezávislosti, záľuba v riadení automobilu či zdravotné problémy (pozri napr. Steg 2003, Paulley et al. 2006).

Viacere štúdie (De Palma, Rochat 1999, Kraft, Vančura 2008, Dolinayová 2011 a ďalší) však radia na popredné miesto medzi faktormi v preferencii jednotlivých druhov dopravy (hlavne pri každodennom cestovaní) cestovný čas, príp. dostupnosť zastávok verejnej dopravy (Boruta, Ivan 2010, Seidenglanz 2001) a tiež početnosť a priestorový rozptyl cieľov pri dennej mobilita (vid' Hensher, Reyes 2000).

Hoci stredoeurópsky priestor vykazuje z tohto pohľadu isté špecifiká s tradične hustou sieťou verejnej osobnej dopravy, rastúca miera automobilizácie a meniaci sa systém dotácií verejnej dopravy prinášajú i v tranzitívnych krajinách strednej Európy potrebu overiť optimálny model verejnej dopravy, ktorý sa stane konkurencieschopným prostriedkom pri dennej mobilita v porovnaní s IAD (pozri napr. Komornicki 2008, Kraft, Vančura 2009, Marada et al. 2010). Predkladaným príspevkom sa pokúsime na tieto práce nadviazať, s tým, že budeme venovať pozornosť obmedzenému priestoru v zázemí hlavného mesta SR Bratislavy, vymedzenému železničnou traťou Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a územím pozdĺž tejto trate. Tento priestor, ležiaci juhovýchodne od hlavného mesta sa vyznačuje intenzívnymi procesmi suburbanizácie, spojenými s nárastom dennej mobility medzi týmto priestorom a Bratislavou hlavne po roku 2000.

Dňa 4. marca 2012 začal súkromný železničný prepravca RegioJET prevádzku na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Toto rozhodnutie vlády Slovenskej republiky predstavuje významný medzník v osobnej železničnej preprave. Analýzy dopadov vplyvu na dopravu ako celok alebo na verejnú dopravu preto lákajú odborníkov z viacerých vedných disciplín. Predkladaný príspevok je zameraný na niekoľko aspektov problematiky konkurencieschopnosti železníc vo verejnej doprave, resp. konkurencieschopnosť železníc k individuálnej automobilovej doprave na prípadovej štúdii súkromného prepravcu RegioJET na území Slovenska. Stanovenou úlohou je zhodnotenie dostupnosti a možností jej kvantifikácie v rôznych prepravných sieťach zameraných na analýzu konkurencieschopnosti dopravy v regióne v širších súvislostiach ako aj zhodnotenie percepcií cestujúcich na vybrané problémy dopravy v regióne.

Analytická časť

Pri hľadaní odpovede na prvú otázku (Aké sú možnosti kvantifikácie zmeny dostupnosti?) vplyvu súkromného železničného prepravcu možno využiť dva spôsoby hodnotenia v kontexte získaných dát: (i) kvantitatívny a (ii) kvalitatívny. Vstupom súkromného prepravcu na trh verejnej železničnej dopravy došlo k zmene cestovných poriadkov v železničnej sieti, ktoré sú stanovené aj v zmluvných podmienkach medzi prepravcom a Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

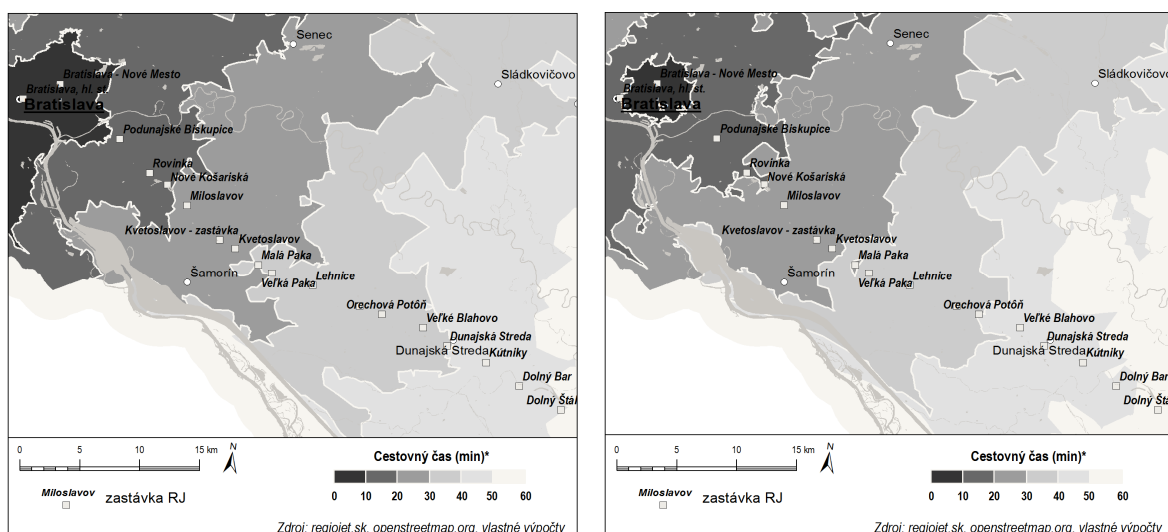
Analytická časť: kvantitatívne hodnotenie

V prípade kvantitatívnych metód existuje širšia paleta hodnotenia dopravy (Taaffe a kol. 1996), pričom mnohé z daných metód možno aplikovať aj na hodnotenie konkurencieschopnosti. Za takéto metódy možno považovať aj metódy zamerané na analýzu priestorovej dostupnosti. Existuje široká paleta mier dostupnosti, z ktorých bola v príspevku aplikovaná binárna miera dostupnosti (Dst) hodnotená ako kvantitatívny údaj o vzdialenosti d_{ij} medzi východiskovým uzlom i (Bratislava) a cieľovým uzlom j (obce v regióne) v danej transportnej sieti (cf. Ingrman 1971, Tolmáči 2002):

$$Dst_i = d_{ij}$$

Výsledky z numerickej fázy analýzy dostupnosti boli transformované do prostredia GIS a aplikáciou nástroja network analyst (ArcGIS 10.0) boli zhotovené kartografické výstupy. Mapované boli regióny v závislosti od dopravnej infraštruktúry rešpektujúc limitujúce faktory (priemerná cestovná rýchlosť v kontexte typu cesty) a v závislosti od distribúcie obyvateľstva v regióne. GIS nachádzajú širšie uplatnenie v problematike geografie dopravy (Rodrigue a kol. 2009). Výstupom sú mapy, na ktorých možno komparovať dostupnosť cieľového uzla. Kým v prvom prípade (obr. 1a) ide o hodnotenie dostupnosti po cestnej sieti, čiže o dostupnosť v rámci autobusovej a individuálnej dopravy, v druhom prípade (obr. 1b) ide o meranie dostupnosti využitím železničnej infraštruktúry a následne kombináciu cestnej siete do stanovených vzdialeností. Z výsledkov analýzy vyplýva, že dostupnosť v cestnej sieti je priaznivejšia ako v prípade kombinovanej dopravy. Tieto hodnoty však možno prehodnotiť zakomponovaním rôznych doplňujúcich parametrov (cena cestovného, pohodlie, služby a pod.), čím by došlo k reálnejšiemu vykresleniu skutočného stavu. Ako problematické sa taktiež javí zahrnutie dopravných zdržaní a obmedzení v cestnej sieti. Na vyriešenie tohto problému nie sú k dispozícii relevantné dáta, ktoré možno potom zakomponovať do modelu ako jeden z kľúčových parametrov. Preto analyzované hodnoty možno považovať za ideálne, reálne mimo dopravnej špičky, resp. cez víkend, čo môže výrazne vplývať na výsledné hodnoty.

Obrázok 1: Dostupnosť cieľových uzlov v cestnej sieti (vľavo, 1a) a kombináciou železničnej a cestnej sieti (vpravo, 1b)

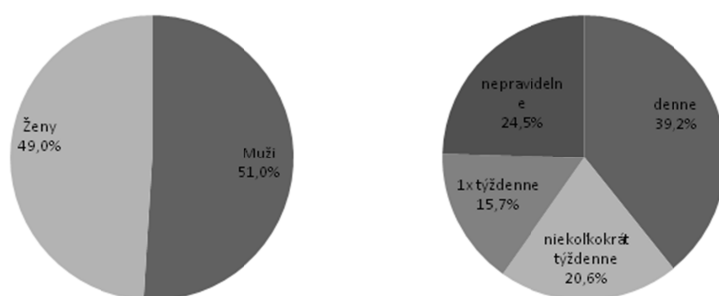


Zdroj: vlastný výskum

Analytická časť: kvalitatívne hodnotenie

V prostredí slovenskej a českej tematickej literatúry je frekventovanejšia aplikácia kvalitatívnych metód zameraných na metódu dotazníkov a interview. Dotazníkovým šetrením bola hodnotená percepcia 102 cestujúcich využívajúcich službu spoločnosti RegioJET v dňoch 15. – 20. 10. 2012, pričom dotazníkový výskum bol realizovaný študentmi geografických odborov štúdia Univerzity Komenského v Bratislave, Prírodovedeckej fakulty. Analýzu takto získaných dát možno v kontexte stanovených cieľov rozdeliť do troch častí. Prvá časť je zameraná na základné charakteristiky respondentov (obr. 2) v kontexte kvótného výberu. Zastúpenie mužov (49 %) a žien (51 %) je relatívne rovnomerné. Väčšinu cestujúcich verejnou dopravou predstavujú pravidelní cestujúci, ktorí dochádzajú za prácou alebo do školy. Sumárne tvorili 59,8 % respondentov. Takmer štvrtina cestujúcich cestuje nepravidelne. Tento zvýšený podiel možno dávať do súvislosti aj s dotazníkovým šetrením aj cez víkend s cieľom hodnotiť percepcie širšej skupiny cestujúcich. Cestujúci, ktorí označili možnosť 1x týždenne cestujú zväčša na nočnú službu, pričom využívajú verejnú dopravu, inak cestujú IAD.

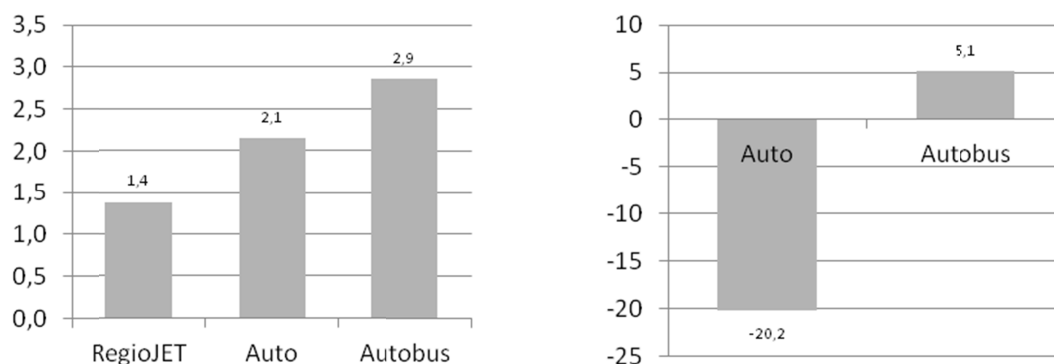
Obr. 2: Vybrané základné charakteristiky respondentov



Zdroj: vlastný výskum

Druhú časť dotazníka predstavuje kvalitatívne hodnotenie dostupnosti aplikáciou percepcií cestujúcich (Križan 2007). Respondenti mali zhodnotiť dostupnosť cieľového uzla (Bratislavy) komparáciou viacerých prepravcov systémom školskej klasifikácie, pričom 1 = najpriaznivejšia dostupnosť a 5 = najmenej priaznivá dostupnosť (obr. 3a), resp. mali odhadnúť cestovný čas jednotlivými prepravcami (obr. 3b). Možno konštatovať, že prepravca RegioJET nemá v regióne konkurenciu, keď priemerná známka hodnotenia dostupnosti Bratislavy predstavuje hodnotu 1,4. Na druhej strane, cestujúci hodnotia nepriaznivo dostupnosť konkurenčnou autobusovou dopravou na priemernú známku 2,9. Je však potrebné poukázať na isté skreslenie výsledkov, keďže zber dát prebiehal vo vozňoch spoločnosti RegioJET. Preprava IAD predstavuje alternatívu k verejnej doprave, avšak vzhľadom na zápchy počas rannej a popoludňajšej špičky je dostupnosť hodnotená na priemernú známku 2,1.

Obrázok 3: Dostupnosť Bratislavy využitím alternatívnych prepravcov [známky] (vľavo, 3a) a odchýlka cestovného času od prepravy spoločnosťou RegioJET [%] (vpravo, 3b)



Zdroj: vlastný výskum

Respondenti mali odhadnúť aj cestovný čas do Bratislavy využitím alternatívnych prepravcov. Ak za základ budeme považovať prepravcu RegioJET (100 %), potom hodnota odhadovaného cestovného času autobusovou dopravou je o 5,1 % vyššia a naopak IAD o viac ako 20 % nižšia. Možno poukázať na obvykle subjektívne hodnotenie cestujúcich, ktorí spravidla hromadnú dopravu vnímajú ako „dlhú“, nekonečnú a pomalú, čo zrejme viedlo k daným hodnotám.

Tretia časť dotazníka je zameraná na komparáciu kvalitatívnych znakov jednotlivých prepravcov. Hodnotených bolo 6 kľúčových faktorov výberu prepravcu (cf. Dolinayová 2011), pričom aj v tomto prípade bol zvolený školský systém klasifikácie analýzy daných znakov (obr. 4). Časovú dostupnosť ako faktor cestovania (f1) vnímajú cestujúci najpriaznivejšie prepravcom RegioJET (známka 1,4), najmenej priaznivo autobusovou dopravou (známka 2,9). IAD bola hodnotená priemernou známkou 1,7 vzhľadom na zápchy, avšak priaznivejšie ako autobusová doprava vzhľadom na priame spojenie bez priebežných obslužných zastávok.

Najpohodlnejšie sa podľa názoru respondentov (f2) cestuje IAD (známka 1,3), najmenej pohodlne autobusovou prepravou (známka 2,8). Nové vlakové súpravy, dostatočný priestor na sedenie pôsobí na celkové pohodlie priaznivejšie v prípade železničnej prepravy ako obmedzený priestor, preplnené vozidlá v prípade autobusovej prepravy.

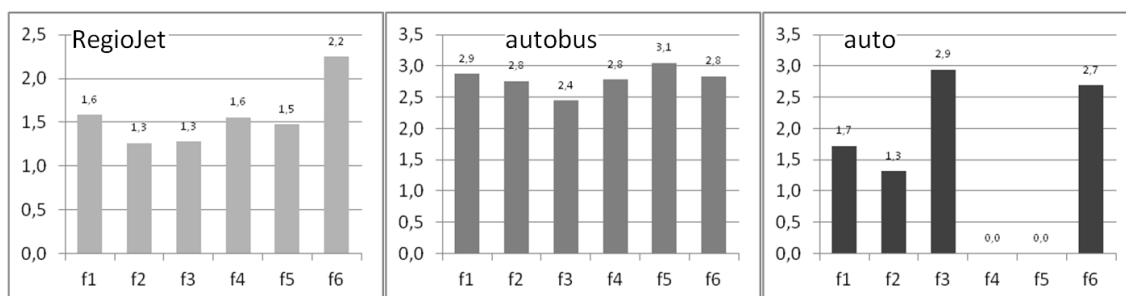
Cena cestovného (f3) je vnímaná ako kľúčový faktor pre mnohých cestujúcich (pozri nižšie). V tomto kontexte je nepriaznivo vnímaná cena cestovného IAD, avšak treba dodať, že percepcie boli zamerané iba na celkovú cenu prepravy. Pri autobusovej alebo železničnej cestujúci brali do úvahy aj zľavnené lístky a pod., pričom pri interview boli zistené, že pri IAD nepočítali s možnosťami napr. carsharingu (Shaheen a kol. 1998, Ivan 2010), čo by malo za následok pokles ceny cestovného.

Nadväznosť spojov (f4) bola hodnotená iba v rámci verejnej dopravy, pričom priaznivejšie je vnímaná v prípade železničnej prepravy. Frekvencia spojov aj cez víkend a prvé, resp. posledné denné spoje zohrávajú kľúčovú úlohu v danom hodnotení.

Bezkonkurenčne sa javí kvalita doplnkových služieb (f5) práve pre prepravcu RegioJET, ktorého obchodná politika je zameraná aj na tento faktor konkurencieschopnosti. Služby akými sú wifi pripojenie, prístup k dennej tlači, odpadkové koše, ochotný personál predstavujú hlavné výhody oproti autobusovej preprave.

Možnosti parkovania (f6) boli hodnotené v kontexte využívania železničnej prepravy ako alternatíva k IAD, kedy viacerí cestujúci z okolitých obcí odparkujú automobil na stanici niektorého z uzlov ležiacich na trati a v ceste pokračujú železničnou dopravou. Tu možno pozorovať zhodu vo verejnej doprave, keďže autobusové zastávky sú lokalizované zväčša pri železničných.

Obrázok 4: Percepcia vybraných faktorov prepravy využitím rôznych prepravcov



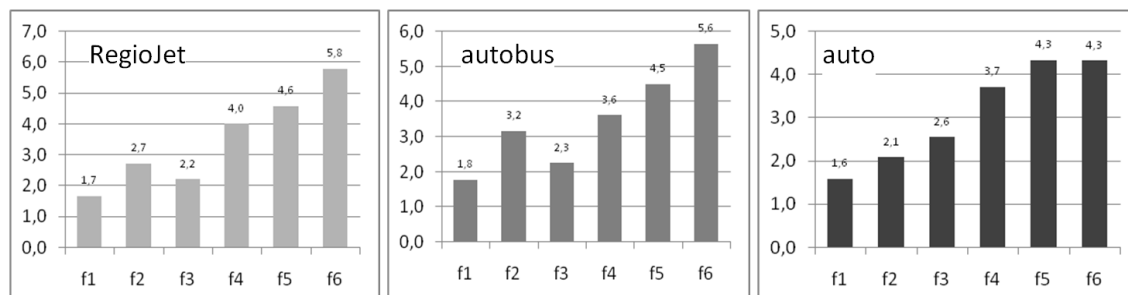
Poznámka: f1: časová dostupnosť; f2: pohodlie cestovania; f3: cena cestovného; f4: nadväznosť spojov; f5: kvalita doplnkových služieb; f6: možnosti parkovania

Zdroj: vlastný výskum

Ďalšia skupina otázok bola zameraná na hodnotenie váhy dôležitosti výberu faktorov pre rôznych prepravcov. V prípade železničného prepravcu RegioJET bolo poradie stanovené nasledovne: časová dostupnosť → cena cestovného → pohodlie cestovania → nadväznosť → kvalita doplnkových služieb → možnosť parkovania (obr. 5). Vo všeobecnosti možno konštatovať, že časová dostupnosť zohráva kľúčovú úlohu pri výbere všetkých troch hodnotených spôsobov prepravy. V rámci verejnej dopravy zohráva druhý najdôležitejší faktor cena cestovného, pričom pri IAD je až na treťom mieste po faktore pohodlie cestovania. Vo všeobecnosti zohráva faktor kvality doplnkových služieb malú úlohu pri rozhodovaní sa o výbere prepravcu, resp. menej podstatnú v porovnaní s ostatnými faktormi. Na druhej strane možno poznamenať, že boli identifikované veľké rozdiely pri analýze odpovedí odrážajúcich významnosť daného faktora v súvislosti s vekovou

štruktúrou respondentov, pričom za najpodstatnejšiu doplnkovú službu považovali wifi pripojenie a dennú tlač.

Obázok 5: Percepcia váhy vybraných faktorov prepravy využitím rôznych prepravcov



Poznámka: f1: časová dostupnosť; f2: pohodlie cestovania; f3: cena cestovného; f4: nadväznosť spojov; f5: kvalita doplnkových služieb; f6: možnosti parkovania

Zdroj: vlastný výskum

Hodnotením odpovedí na otázky zamerané na klasifikáciu významu faktoru a výberu váhy daných faktorov možno zodpovedať na stanovenú otázku: Má vstup súkromného prepravcu vplyv na rozhodovanie cestujúcich pri výbere dopravného prostriedku? Rozhodne vstup súkromného železničného prepravcu predstavuje výraznú konkurenciu pre ostatnú verejnú dopravu, resp. IAD. Nasvedčujú o tom priemerná hodnotenia spokojnosti cestujúcich jednotlivých druhov prepravy ako aj stanovenie váhy týchto preferencií.

Odpoveď na otázku Zvýšila sa konkurencieschopnosť železničnej dopravy? možno spájať s otázkou: Ak by prepravca RegioJET skončil s prevádzkou, aký spôsob prepravy by ste zvolili? Najmenší podiel cestujúcich by si zvolilo autobus ako alternatívny spôsob prepravy (28,6 %), čím autobusovú prepravu možno považovať za najmenej významného konkurenta železničnej prepravy v regióne (čo možno porovnať aj s odpoveďami na predchádzajúce otázky). Na druhej strane možno poukázať na výrazný podiel percepcií zameraných na IAD (37,4 %). V tomto prípade si nie všetci cestujúci uvedomili, že po skončení zmluvy s prepravcom RegioJET v roku 2020 daný región pravdepodobne nezostane bez železničnej prepravy, z čoho vyplýva relatívne nízky podiel možnosti železničnej prepravy (34,1 %).

Konkurencieschopnosť možno hodnotiť aj komparáciou finančných nákladov na cestovanie, keďže cena predstavuje významný faktor rozhodovania sa pri výbere prepravcu (pozri vyššie). Aj z toho dôvodu bolo čiastkovou úlohou príspevku hodnotiť aj tento aspekt problematiky. Priemerné náklady na cestovanie vybranej vzorky cestujúcich využívajúcich železničného prepravcu RegioJET predstavujú 36,6 € za mesiac. Možno konštatovať, že všetci cestujúci považujú tento spôsob prepravy za najlacnejší. Aj v prípade autobusovej prepravy aj IAD možno pozorovať navýšenie cien, ktoré podľa percepcií predstavuje v prípade autobusovej dopravy 47,0 % a v prípade IAD predstavuje navýšenie cestovného až o 130,6 % oproti cene pri využití železničnej dopravy. V tomto prípade konkurencieschopnosť železníc v rámci osobnej prepravy možno hodnotiť vysoko pozitívne aj v kontexte výberu váhy vybraných faktorov prepravy.

Posledná skupina otázok bola zameraná na spôsob prepravy k vybraným uzlom lokalizovaných na železničnej trati. Väčšina využívajúcich osobnú železničnú dopravu cestuje na železničnú zastávku pešo (62,6 %). Druhú najpočetnejšiu skupinu predstavujú cestujúci, ktorí prišli na stanicu automobilom (23,2 %). Ide najmä o cestujúcich z okolitých obcí, bez priameho napojenia na železničnú sieť. Aj v tomto prípade možno hodnotiť konkurencieschopnosť železníc pozitívne, keďže predstavujú alternatívu IAD a často možno identifikovať kombináciu oboch druhov dopravy a vznik nových parkovísk v okolí železničných staníc. Autobus na prepravu na stanicu využíva 6,1 % cestujúcich a iný spôsob 8,1 % cestujúcich. Priemerný čas, potrebný na cestu na stanicu odhadli respondenti na 11,9 min. V tomto prípade možno poukázať na relatívne malý obslužný región, kde existujú ešte rezervy v zmysle časovej dostupnosti železničných zastávok do danej vzdialenosti.

Súčasťou dotazníka bola aj otázka s voľnou odpoveďou, so snahou zistiť kvalitu služieb prepravcu RegioJET v porovnaní so ŽSSK a ostatnými prepravcami. Vo všeobecnosti prevláda výrazná spokojnosť so súkromným prepravcom a jeho službami. Konkurencieschopnosť je hodnotená vysoko pozitívne. Treba však opätovne pripomenúť spôsob získavania dát, čo môže znamenať isté ovplyvnenie tejto otázky.

Záverečná časť

Príspevok je zameraný na hodnotenie osobnej železničnej dopravy v regióne juhozápadného Slovenska, kde od marca 2012 pôsobí súkromný železničný prepravca na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Cieľom príspevku bolo zodpovedať na súbor otázok rozdelených tematicky do niekoľkých skupín. Aplikované boli kvantitatívne, ale najmä kvalitatívne metodologické postupy zamerané na percepčnú analýzu. V prípade hľadania odpovedí na prvú skupinu otázok: (i) Zmenila sa dostupnosť cieľových uzlov? Ak áno, aké sú možnosti jej kvantifikácie? možno konštatovať, že osobná železničná doprava predstavuje konkurenciu IAD, resp. cestnej sieti. Treba však dodať, že možností kvantifikácie je mnoho a voľba premenných zohráva kľúčovú úlohu. V predkladanej analýze neboli brané do úvahy dopravné obmedzenia počas ranných a popoludňajších špičiek, ďalej frekvencia spojov a pod.

Ďalšie skupiny otázok sú viazané na percepčnú analýzu cestujúcich prepravcom RegioJET. Skupina otázok hľadajúcich odpovede na problematiku (ii) Má vstup súkromného prepravcu vplyv na rozhodovanie cestujúcich pri výbere dopravného prostriedku? (iii) Zvýšila sa konkurencieschopnosť železničnej dopravy? hodnotí vstup súkromného prepravcu vysoko pozitívne, čomu nasvedčujú aj voľné odpovede respondentov. Pri hodnotení faktoru výberu prepravcu zohráva železničný prepravca takmer vo všetkých odpovediach najvýznamnejšieho prepravcu v regióne (systém školského hodnotenia). Taktiež výber váhy (dôležitosti) daných faktorov (najmä cena a pohodlie) predstavuje pre prepravcu RegioJET výrazný konkurenčný nástroj v porovnaní s ostatnými prepravcami.

Zmluva medzi spoločnosťou RegioJET a Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky bola uzatvorená do roku 2020. Podľa hodnotení percepcií, viac respondentov by naďalej využívalo železničnú prepravu ako autobusovú, čo potvrdzuje konkurencieschopnosť železníc vo verejnej doprave. (iv) Aké sú možnosti rozvoja súkromných železničných prepravcov na území

Slovenka? Výrazne pozitívne reakcie cestujúcich a pokojnosť s poskytovanými službami predstavujú kľúčovú úlohu v rozvoji tohto druhu a spôsobu prepravy aj v ostatných regiónoch. Na druhej strane je dôležité prihliadať aj na ekonomické dopady a rentabilnosť (nie len konkurencieschopnosť) tohto druhu prepravy.

Literatúra

BORUTA, T. – IVAN, I. 2010. Public transport in rural areas of the Czech Republic – case study of the Jeseník Region. *Moravian Geographical Reports*, 18, 2/2010, 9-14.

DE PALMA, A. – ROCHART, D. 1999. Understanding individual travel decisions: results from a commuters survey in Geneva. *Transportation* 26, 263-281.

DOLINAYOVÁ, A. 2011: Vplyv kvality služieb vo verejnej osobnej doprave na del'bu prepravnej práce. *Horizonty železničnej dopravy 2011*. Medzinárodná vedecká konferencia, 29.-30. 9. 2011, Žilina, Žilinská univerzita, 55-61.

HENSHER, D. A. – REYES, A. 2000. Trip chaining as a barrier to the propensity to use public transport. *Transportation*, 27, 341-361.

INGRMAN, D. 1971. The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies*, 5, 2, 101-107.

IVAN, I. 2010. Advantage of carpooling in comparison with individual and public transport. Case study of the Czech Republic. *Geographia Technica*, No. 1/2010, 36-46.

KOMORNICKI, T. 2008. Changes of car ownership and daily mobility in selected Polish cities. *Geografický časopis*, 60, 4, 339-362.

KRAFT, S. – VANČURA, M. 2008. Prostorová analýza konkurencieschopnosti železniční dopravy v České republice z hlediska časové efektivity. In KVIŽDA, M. – TOMEŠ, Z. eds. *Konkurencieschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*, Brno, 108-121.

KRAFT, S. – VANČURA, M. 2009. Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. *Národohospodářský obzor*, 9, 1, 21-33.

KRIŽAN, F. 2007: Regionálna typológia územia Bratislavy na základe dostupnosti supermarketov a hypermarketov. *Geografický časopis*, roč. 59, č. 4, s. 373-385.

KVIŽDA, M. – TOMEŠ, Z. (eds.) 2009. *Konkurencieschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické, právní a regionální faktory konkurencieschopnosti železnice*. Brno: Masarykova univerzita, 91 s., ISBN 978-80-210-5008-2.

KVIŽDA, M. – TOMEŠ, Z. (eds.) 2010. *Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory*. Brno: Masarykova univerzita, 135 s., ISBN 978-80-210-5309-0.

KVIŽDA, M. – TOMEŠ, Z. (eds.) 2011. *Regulace konkurenčního prostředí na železnici – teorie v centru a praxe v regionech*. Brno: Masarykova univerzita, 111 s., ISBN 978-80-210-5629-9.

MARADA, M. – KVĚTOŇ, V. 2010. Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie – Sborník ČGS*, 115, 1, 21-43.

MARADA, M. – KVĚTOŇ, V. – VONDRÁČKOVÁ, P. 2010. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*, Praha, Česká geografická společnost, 165 p.

PAULLEY, N. – BALCOMBE, R. – MACKETT, R. – TITHERIDGE, H. – PRESTON, J. – WARDMAN, M. – SHIRES, J. – WHITE, P. 2006. The demand for public transport: The effect of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*, 13 (2006), 295-306.

RODROGUE, J. P. a kol. 2009. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 352 s. ISBN: 978-0-415-48324-7.

SEIDENGLANZ, D. 2001. Vývoj veřejné dopravy na příkladu okresů Šumperk a Jeseník. Geografické aspekty středoevropského prostoru – předpoklady vstupu ČR a SR do Evropské unie; sborník příspěvků z IX. ročníku konference, Brno, Masarykova univerzita v Brně, 170–173.

SHAHEEN, S. – SPERLING, D. – WAGNER, C. 1998. Carsharing in Europe and North America: Past, Present and Future. *Transportation Quarterly*, 52, 3, 35-52.

STEG, L. 2003. Can public transport compete with the private car? *IATSS Research*, 27, 2, 27-35

TAAFFE, E. J. – GAUTHIER H. L. – O'KELLY, M. E. 1996. *Geography of Transportation*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall, 1996. 422 s. ISBN 0-13-368572-1.

TOLMÁČI, L. 2002. *Dostupnosť miest Slovenska*. Bratislava: MAPA Slovakia, 66 s., ISBN 80-89080-40-5.

VAN VUGT, M. – MEERTENS, R. M. – VAN LANGE, P. A. M. 1995. Car versus public transportation? The role of social value orientations in a real-life social dilemma. *Journal of Applied Social Psychology*, 25, 3, 258-278.

RNDr. František Križan, PhD.

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave
Katedra regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny
Mlynská dolina, pavilón CH1-B1
842 15 Bratislava
krizan@fns.uniba.sk

Mgr. Marcel Horňák, PhD.

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave
Katedra humánnej geografie a demogeografie
Mlynská dolina, pavilón CH1-B1,
842 15 Bratislava
hornak@fns.uniba.sk

POUŽITÍ SPOTŘEBITELSKÉHO ŠETŘENÍ K VYMEZOVÁNÍ RELEVANTNÍHO TRHU V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ – MOŽNOSTI A PROBLÉMY¹

MARTIN KVIZDA, VÁCLAV REDERER

Abstrakt

Výkon politiky hospodářské soutěže v praxi je založen na vymezení relevantního trhu; toto vymezení se opírá o několik základních metod, mezi něž patří zejména tzv. SSNIP test (Small but Significant Non-transitory Increase in Price). Tato metoda je charakteristická vysokou datovou náročností na jedné straně a komplexními, dobře využitelnými výsledky pro autoritu regulující trh, na straně druhé. Vzhledem ke specifikům odvětví železniční osobní dopravy není snadné SSNIP test aplikovat; v praxi se proto využívají jeho různé modifikace. Tento text se prezentuje využitelnost SSNIP testu k vymezování relevantních trhů v odvětví osobní železniční dopravy na základě pilotního spotřebitelského šetření na dopravním rameni Brno-Praha.

Úvod

Základním principem moderní politiky hospodářské soutěže je vymezení relevantního trhu na základě transparentní metodiky. Takto jsou koncipovány rovněž guidelines Evropské komise pro hospodářskou soutěž (viz Komise ES 1997). Pro posouzení konkurenčního postavení daného subjektu na trhu a pro praktický výkon soutěžní politiky je především důležité vymezení trhu produktu, na němž daný subjekt může být vystaven „efektivní“ konkurenci, nebo na němž může „volnou“ konkurenci omezovat, tzv. relevantní trh (viz např. Motta 2004: 102). Moderní guidelines politiky hospodářské soutěže jsou založeny na standardizovaných ekonometrických metodách, které umožňují stanovit konkurenční pozici daného subjektu přímo na základě nákladové analýzy. Tyto metody však není možné aplikovat ve všech vyšetřovaných případech a zejména ne v určitých specifických odvětvích, ke kterým jednoznačně patří železniční doprava (blíže ke specifikům železniční dopravy viz Kvizda 2011). Důvodem je nedostatek nebo nedostupnost vhodných dat upotřebitelných pro takovou analýzu (viz např. Komise Evropských společenství 2007: 3) a riziko zkreslení výsledků právě kvůli existujícím specifikům odvětví. V těchto případech je namíste použití alternativních technik, které jsou založeny právě na precizním vymezení relevantního trhu daného produktu (Motta 2004: 101).

Soudobé reformy železniční dopravy v zemích Evropské unie (opírají se zejména o směrnice Evropské komise, Rady a Parlamentu 2001/12/ES, 2001/13/ES, 2001/14/ES, 2004/49/ES, 2004/50/ES, 2004/51/ES, 2007/58/ES, 2007/59/ES a další nařízení, které tvoří tzv. První, Druhý a Třetí železniční balíček (podrobně viz Peltrám 2010) jsou

¹ Text je výsledkem projektu podporovaného Technologickou agenturou České republiky TAČR č. D010063.

založené na otevření trhu dopravních služeb komerčním dopravcům a vytvoření reálné konkurence na jednotlivých linkách. I v České republice je proto aktuálním trendem posledních let zvyšování intermodální konkurence zejména na linkách mezi velkými městy; v rámci železničního dopravního ramene Praha – Ostrava došlo rovněž k otevření přímé konkurence intramodální. Lze očekávat, že intenzita intermodální i intramodální konkurence se bude v nejbližších letech zvyšovat, zejména na ramenech s nejvyšší hustotou dopravy. K těmto ramenům patří zejména Praha – Ostrava, Praha – Brno, Praha – Plzeň, Praha – Ústí nad Labem, Brno – Ostrava a další. Se zvyšováním intenzity konkurence bude nepochybně také docházet k pokusům o zneužití dominantního postavení na trhu, k fúzím a akvizicím jednotlivých soutěžitelů a k dalším případům skutečného, domnělého nebo potenciálního narušení volné soutěže. Z toho důvodu je velmi aktuální a potřebné, aby byla k dispozici adekvátní metodika pro transparentní a správné vymezení relevantního trhu.

1. SSNIP test a možnosti jeho aplikace

K takovým základním metodám patří právě SSNIP test (Small but Significant Non-transitory Increase in Price), který pracuje na principu kvantifikace změny zisku hypotetického monopolisty v reakci změny chování spotřebitelů po zvýšení ceny daného produktu o 5-10% (Motta 2004: 102; Office of Fair Trading 2004: 4). Je-li poptávka po daném produktu málo elastická a zvýšení ceny tedy způsobí relativně malý odliv spotřebitelů z trhu a nárůst zisku producenta, tvoří daný produkt specifický relevantní trh a takový produkt nemá reálné substituty. Pokud je poptávka po daném produktu více elastická a na zvýšení ceny reagují spotřebitelé nahrazením daného produktu jeho substitutem, což způsobí pokles zisku producenta, nemůže být pro daný produkt definován takto vymezený relevantní trh, ale je třeba vzít do úvahy i další produkty (substituty) a definovat relevantní trh širěji.

K vymezení relevantního trhu je potom potřeba zopakovat SSNIP test znovu, s tím rozdílem, že se výrobci obou substitutů považují za jednoho hypotetického monopolistu, který by zvýšil cenu svého produktu (zvýšila by se tedy cena obou produktů). Pokud by bylo pro tohoto hypotetického monopolistu zvýšení ceny ziskové, znamenalo by to, že neexistuje žádný další substitut a relevantní trh je vymezen těmito dvěma produkty. V opačném případě se stejný postup testu opakuje s přidáváním dalších substitutů až do té doby, kdy by zvýšení ceny ziskové bylo.

Jednou z možností praktické implementace (tzv. přímá realizace) SSNIP testu je analýza kritické ztráty. Vychází se z předpokladu, že zvýšením ceny se zvýší marže na jednotku prodaného zboží, což zvýší zisk producenta. Vyšší cena však také pro producenta znamená snížení poptávaného množství a tedy pokles zisku. Pokud převáží první efekt, je zvýšení ceny ziskové. V případě, že převáží efekt druhý, producent by zvýšením ceny prodělal. Ziskovost zvýšení ceny tedy závisí na cenové elasticitě poptávky po produktu a na obchodním rozpětí firmy. V tomto případě pojem kritická ztráta znamená maximální možný propad poptávaného množství (v důsledku zvýšení ceny), při kterém, za daného obchodního rozpětí, zvýšení ceny nemění zisk. Podobně kritická elasticita udává cenovou elasticitu poptávky, při které nebude mít zvýšení ceny dopad na zisk producenta. Smysl

analýzy kritické ztráty tedy spočívá v porovnání skutečné elasticity poptávky (nebo přímo ztráty) s její vypočtenou kritickou hodnotou.

Postup lze tedy rozdělit do třech následujících kroků:

- stanovení kritické ztráty
- odhad skutečné ztráty
- porovnání obou ztrát

Vzorec pro výpočet kritické ztráty je definován jako podíl procentního zvýšení ceny a procentního zvýšení ceny plus marže, tedy:

$$cl = X/(X + M) \quad (1)$$

(respektive $ce = 1/(X+M)$ pro výpočet kritické elasticity),

kde X je procentní zvýšení ceny a M velikost marže v procentech.

Cílem druhé fáze je odhadnout skutečnou ztrátu poptávaného množství, ke které dojde v důsledku zvýšení ceny. Ve třetí fázi analýzy dochází pouze ke srovnání kritické a skutečné ztráty a podle jejich velikostí se rozhodne o šířce relevantního trhu. Informace o struktuře poptávky, které jsou důležité pro tento odhad lze získat několika způsoby. Nejjednodušší situací pro odhad skutečné ztráty je situace, kdy producent již v minulosti (nejlépe několikrát) zvyšoval cenu a z těchto minulých zkušeností lze tedy odhadnout i nynější hypotetický pokles poptávky. Pokud jsou k dispozici dostatečně dlouhé a relevantní časové řady lze hypotetický propad predikovat ekonometrickými nástroji. Nevýhodou této metody je vysoká datová náročnost, která v mnoha případech použití této metody znemožňuje. Často dostatečně dlouhé časové řady vůbec neexistují nebo je společnost, které se analýza týká, nedá k dispozici. V odvětví železniční dopravy je vykazovaná struktura nákladů navíc deformována řadou technologických specifik (viz Kvizda 2011) a způsobem sběru dat; pro přímou kvantitativní analýzu proto mnohdy nejsou taková data upotřebitelná. Další, často využívanou alternativou je proto získání informací prostřednictvím spotřebitelských průzkumů (viz např. Memarian – Jeong – Uhm 2012).

2. Charakteristika dopravního ramene Praha – Brno

Před zahájením testů je nezbytné přesně zjistit a popsat situaci na daném trhu. Od toho se potom odvíjí konkrétní metodika v jednotlivých fázích (např. výběr kandidátského trhu, metodika sběru dat atd.). V pilotním projektu jsme se zaměřili na rameno Praha – Brno, kde je v České republice dosahováno jedné z nejvyšších hustot dopravních proudů. Tato dvě města jsou propojena dálnicí D1, dvěma hlavními železničními cestami a do roku 2011 fungovala také pravidelná letecká doprava. Po zrušení pravidelné letecké linky tedy zbývají tři možnosti přepravy, které zřejmě determinují relevantní trh.

První možností je využití železniční dopravy, kterou momentálně zajišťují výhradně České dráhy, akciová společnost, jež provozuje vlaky na dvou linkách: modernější, více využívaný 1. koridor, vede severnější trasou přes Českou Třebovou a Pardubice; druhá, stále využívaná dvoukolejná trať, vede z Brna přes Havlíčkův Brod do Kolína, kde se obě trasy spojují. Přes Českou Třebovou jsou provozovány kromě rychlíků v závazku veřejné služby také vlaky vyšší kvality provozované na komerční riziko, Expresy a mezinárodní EuroCity

(Ex a EC). Jízdní doba z Brna hl. n. do Prahy hl. n. je 2 hodiny a 38 minut u vlaků vyšší kvality, u rychlíku jedoucímu přes Českou Třebovou je to 3 hodiny a 25 minut, což je téměř stejná doba, kterou potřebuje rychlík jedoucí trasou přes Havlíčkův Brod (3 hodiny a 34 minut). Přesto, že obě trasy jsou přibližně stejně dlouhé (255km přes Českou Třebovou a 257km přes Havlíčkův Brod), jízdné se výrazně liší podle toho, kterou trasu cestující zvolí. Základní jízdné z Brna do Prahy trasou přes Havlíčkův Brod činí 333 Kč, zatímco jízdné přes Českou Třebovou je od února 2012 210 Kč (do února 200 Kč). V případě rychlíků, je trasa přes Českou Třebovou při stejné vzdálenosti (i časové) téměř o 40 % levnější než trasa přes Havlíčkův Brod. Vlak EC a Ex, jezdící přes Českou Třebovou, jsou nejen o 123 Kč levnější, než rychlíky jezdící přes Havlíčkův Brod, ale také přibližně o jednu hodinu rychlejší. České dráhy vypravují v pracovní dny 33 spojů ve směru z Brna do Prahy. Z toho 16 vlaků je vyšší kvality typu EC/Ex, 8 rychlíků jedoucích přes Českou Třebovou, 8 rychlíků, které využívají tratě 230 a 250 (přes Havlíčkův Brod) a jeden noční spoj Euronight (téměř všechny spoje jezdí denně).

Tabulka 1: Vlakové spojení ve směru z Brna do Prahy

čas odjezdu z Brna	1.koridor - EC/Ex/EN	1. koridor - R	Havl. Brod - R	poznámky
1:00	EN 476 Metropol			nejede v NE
4:31		R 720 František Křížík		nejede v NE
5:40	EC 176 Johannes Brahms			
6:20			R 672	
6:40	Ex 574 Josef Václav Myslbek			nejede v NE
6:48		R 864 Petrov		
7:40	EC 378 Carl Maria von Weber			od 15.4. jede denně
8:20			R 674	
8:40	Ex 572 Brněnský drak			
8:48		R 866 Slavkov		
9:40	EC 174 Jan Jesenius			
10:20			R 676	
10:40	EC 78 Gustav Klimt			
10:48		R 868 Punkva		

11:40	EC 172 Vindobona			
12:20			R 678	
12:40	Ex 570 Zdeněk Fibich			
12:48		R 870 Špilberk		
13:40	EC 170 Hungaria			
14:20			R 680	
14:40	EC 70 Gustav Mahler			
14:45		R 872 Macocha		
15:20			R 682	od 9.4. nejede v SO
15:40	EC 274 Slovan			
16:20			R 684	
16:40	EC 72 Smetana			
16:45		R 874 Rudolf Těsnohlídek		
17:40	EC 272 Jaroslav Hašek			
18:20			R 688	
18:40	EC 74 Franz Schubert			
18:45		R 876 Svitava		
19:40	EC 270 Avala			
20:40	EC 76 Antonín Dvořák			
počet spoju denně	17	8	8	

Zdroj dat: jízdní řád 2011/2012

Autobusovou přepravu z Brna do Prahy zajišťuje na rozdíl od železnice několik dopravců. Dominantní pozici mezi autobusovými dopravci má však společnost Student Agency, která ve všední den vypraví 40 spojů v jednom směru. Druhý největší autobusový přepravce na tomto trhu, společnost Touring Bohemia (autobusy „Eurolines“), ve všední dny vypraví 5 spojů ve stejném směru. Zanedbatelnou tržní sílu mají ostatní dopravci, jejichž linky jezdí pouze několikrát týdně, např. společnost Tourbus, jenž vypraví 4 spoje týdně, nebo mezinárodní linky, které přes Brno a Prahu projíždějí. V pilotním projektu proto uvažujeme pro účely SSNIP testu zjednodušenou situaci, kdy by hypoteticky na této trase jezdily pouze autobusy Student Agency a vlaky třídy Ex a EC Českých drah. Linka Student Agency začíná v Brně na Benešově třídě, několik desítek metrů od hlavního vlakového

nádraží a končí v Praze na ústředním autobusovém nádraží Florenc, několik stovek metrů od pražského hlavního železničního nádraží. Polohu výchozích a konečných stanic autobusových a vlakových linek tedy považujeme za srovnatelnou. „Žluté autobusy“ využívají dálnici D1, po které jejich trasa měří 210 kilometrů, tedy o 45 kilometrů méně než kratší trasa vlaků Českých drah. Doba jízdy v roce 2012 je podle jízdního řádu 2 hodiny a 30 minut, tedy téměř stejná jako u vlaků Ex/EC (2 hodiny a 38 minut). Základní cena jednosměrné jízdenky je v současné době shodná s cenou jednosměrné vlakové jízdenky, 210 Kč.

3. Postup provedení analýzy kritické ztráty

Jelikož pořadí zařazení hypotetických substitutů hraje při využití této metodiky důležitou roli, je v první fázi nutné určit kandidátský trh, tedy podnik, který bude jako první považován za hypotetický monopol. Jako vhodné měřítko mohou například posloužit data o počtu přepravených osob za určité období. Za hypotetický monopol tedy můžeme považovat České dráhy (vlaků Ex a EC) a pomocí SSNIP testu budeme zjišťovat, zda jsou dopravní služby poskytované Student Agency dostatečně blízkým substitutem.

Přes to, že proces stanovení kritické ztráty se na první pohled může zdát jednoduchý a vedoucí k jednoznačnému výsledku, v železničním odvětví se v této části vyskytují hlavní překážky, které činí aplikaci SSNIP testu poměrně složitou a diskutabilní. Hodnota kritické ztráty daná vzorcem (1) závisí na dvou proměnných a to na výši procentního zvýšení ceny (X) a obchodním rozpětí (M); zatímco velikost proměnné X je daná z definice (0,05 až 0,1), určení proměnné M je velmi nejednoznačné. Hlavní problém zde představuje dělení nákladů na fixní a variabilní. Například Donoghue a Padilla (2006:79), používají pro výpočet marže průměrné variabilní náklady, což je obvyklá praxe v případech, kdy je nemožné nebo příliš složité odhadnout průběh mezních nákladů, které představují zásadní informaci k výpočtu zisku. Pokud by České dráhy vůbec měly k dispozici údaje o variabilních nákladech, bylo by velmi těžké vztáhnout tyto náklady právě jen k určité lince.

Tento problém těsně souvisí s jedním ze specifíků železniční dopravy: velká část nákladů je v podstatě neovlivnitelná v „krátkém“ období. Ze zřejmých důvodů (paušální platby za elektrickou energii, platby SŽDC za používání dopravní cesty, údržba nádraží atp.) jsou celkové náklady na vypravení vlaku zjevně téměř necitlivé na počet cestujících, kteří tento spoj využijí. Potom nastavení délky období, pro které je test aplikován, a rozdělení nákladů na variabilní a fixní závažně ovlivní výsledek testu a rozhodnutí o šířce relevantního trhu. Co se týká mezních nákladů, je pravděpodobné, že vykazují skokový průběh a mění se až při významné změně počtu pasažérů (například připojení dodatečného vagónu). Při vysokých fixních nákladech a nízkých variabilních (popř. mezních) nákladech na jednoho cestujícího bude zjištěna vysoká marže, což znamená nižší hodnotu kritické ztráty a vyšší pravděpodobnost, že SSNIP test skončí výsledkem nemožnosti profitabilního zvýšení ceny, tedy potvrzením existence blízkého substitutu (viz tabulka 2). Tato skutečnost má sice jistou vypovídací schopnost o specifické situaci na dopravním trhu, ale na druhou stranu je třeba vzít v úvahu vysoké fixní náklady (ty vyplývají z předpokladu vysokých marží počítaných z nízkých variabilních nákladů), které mohou pohltnout celý zisk.

Pro ilustraci provedení SSNIP testu dále využijeme modelovou situaci, kdy by ČD měly marži 5 %, 10 %, 20 %, 30 % a 40 %. Pro hodnotu proměnné X určíme 10% zvýšení ceny, tedy horní hranici běžně používaného rozmezí. Hodnoty kritické ztráty a kritické elasticity pro různé úrovně marží obsahuje tabulka 2.

Tabulka 2: Velikost kritické ztráty při 10% zvýšení ceny pro použité úrovně obchodního rozpětí

zvýšení ceny	X	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
obchodní rozpětí	M	0,05	0,1	0,2	0,3	0,4
kritická ztráta	$X/(X+M)$	0,67	0,5	0,33	0,25	0,2
kritická elasticita	$1/(X+M)$	6,67	5	3,33	2,5	2

Zdroj: vlastní výpočty ze vzorce (1)

Po vypočtení skutečné ztráty v tomto modelovém postupu tedy zjistíme, jak vysoká by musela marže Českých drah být, aby autobusová doprava Student Agency byla substitutem železniční dopravy.

Klíčem k odhadu skutečné ztráty v případě hypotetického desetiprocentního zvýšení ceny je cenová elasticita poptávky. Konkrétně vzorec 2 udává tuto závislost:

$$\Delta Q = \Delta P * \varepsilon \quad (2)$$

Zatímco procentní zvýšení ceny (ΔP) je ze známé (0,1), hodnotu cenové elasticity je nutné odhadnout. Pro odhad cenové elasticity se v tomto případě nejlépe nabízí spotřebitelský průzkum provedený ve formě dotazníkového šetření. Ten může dát nejen odpověď na otázku elasticity, ale v jeho rámci se lze dovědět i další doplňující (například i kvalitativní) informace.

4. Metodika sestavení dotazníku a provedení spotřebitelského průzkumu

Dotazník by měl být postaven tak, aby poskytl odpověď na následující okruhy otázek:

- jak často respondent využívá vlakové spojení na dané trase a kolik za něj zaplatí;
- zda je respondent citlivý na výši ceny jízdenky;
- do jaké skupiny zákazníků respondent patří;
- jak by reagoval na desetiprocentní zvýšení ceny jízdného.

Informace o tom, jak intenzivně respondent vlak využívá (a kolik za něj utrácí) je klíčová pro určení váhy dotazníku od tohoto cestujícího. Informace od respondenta, který cestuje na dané trase vlakem výjimečně, bude mít nižší váhu, než od pravidelného cestujícího.

Je důležité znát, zda je vůbec respondent citlivý na cenu jízdenky. Cílem je zejména odlišit skupinu respondentů, kteří za jízdenku neplatí od těch, kteří ji platí z vlastních peněz.

Jde například o cestující, kteří jsou na služební cestě, a jízdenka je proplácena zaměstnavatelem. Lze se domnívat, že zákazníci, kteří jízdné neplatí z vlastních peněz, budou reagovat odlišně než ti, kteří si jízdné platí sami. Zohlednění této skutečnosti omezí deformaci získaných výsledků.

Charakteristickým znakem železniční dopravy je velké množství tarifů, kterými se České dráhy snaží oslovit různorodé skupiny zákazníků. Cenové elasticity těchto skupin mohou být při tom rozdílné. V dotazníkovém šetření je vhodné respondenty rozdělit alespoň podle nejběžnějších tarifů, jako je obyčejné jízdné, studentská sleva, SporoTiket a tarify In pro držitele tzv. In karet.

Po identifikaci respondenta a ověření, že zná cenu své jízdenky, nastává vhodný čas na položení otázky na hypotetické zvýšení ceny jízdného o 10 %. Průzkum by měl dát odpověď na to, jestli by respondent ke své cestě využil stále vlakovou dopravu. Pokud tomu tak není, je na místě zjistit, jakou náhradní možnost by zvolil (kvůli identifikaci nejbližšího substitutu pro případné pokračování SSNIP testu).

Pro přímé dotazování lze využít dvě rozdílné metody. První možností je dotazování na nástupišti před odjezdem vlaku. Mezi hlavní výhody tohoto způsobu patří zejména nižší finanční náročnost a možnost zahrnutí více spojů do průzkumu při srovnatelných nákladech, počtech tazatelů a časovém vytížení. Mezi nevýhody tohoto systému patří zejména „jednosměrná aplikace“. Pokud tedy bude průzkum prováděn pouze na nádraží v Brně, pak dostaneme výsledky pro trasu Brno – Praha. Tento problém lze vyřešit průzkumem prováděným přímo ve vlacích nebo dotazováním realizovaným na obou terminálních stanicích.

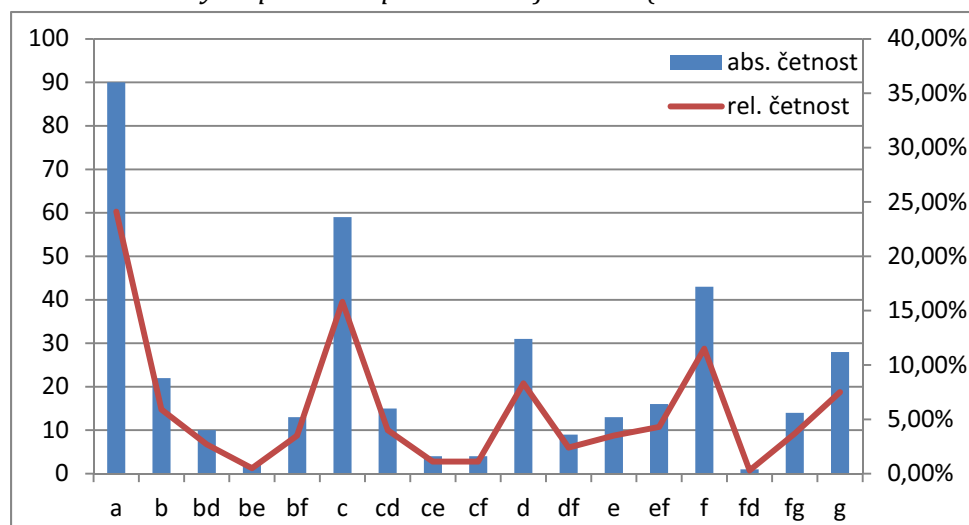
Druhá možnost, dotazování za jízdy ve vlaku, je výhodná zejména v tom, že umožňuje postihnout větší vzorek cestujících z daného spoje. Průzkum není zatížen nedostatkem času před odjezdem vlaku, pro mnohé stresovým prostředím na nádraží a do průzkumu jsou zahrnuti i respondenti, kteří na vlak přicházejí na poslední chvíli a do průzkumu na nástupišti by nejspíš nebyli zahrnuti.

V obou případech musí být vybrány spoje vyjíždějící v takových časech, které pokrývají všechny skupiny cestujících (nebo alespoň velkou část). Příkladem může být dotazování ve čtyřech reprezentativních dnech – v pátek, v sobotu, v neděli a ve středu (vždy ráno, odpoledne a večer). Páteční a nedělní spoje jsou charakteristické studentskými špičkami, ve středu je pravděpodobný vyšší počet služebních jízd a sobota je mimošpičkový den.

5. Výsledky spotřebitelského průzkumu a jeho důsledky pro SSNIP test

Spotřebitelský průzkum pro účely vymezení relevantního trhu proběhl na jaře 2012. Metodikou přímého dotazování na nástupišťích v Brně hl. n. byly získány informace od 384 respondentů. Mezi nejzajímavějšími výsledky lze například uvést potvrzení vysoké variability typů jízdních dokladů, tedy existenci mnoha zákaznických skupin. Absolutní i relativní počty respondentů podle jízdného jsou obsahem následujícího obrázku.

Obrázek 1: Počty respondentů podle druhu jízdného (absolutní četnost na levé ose)



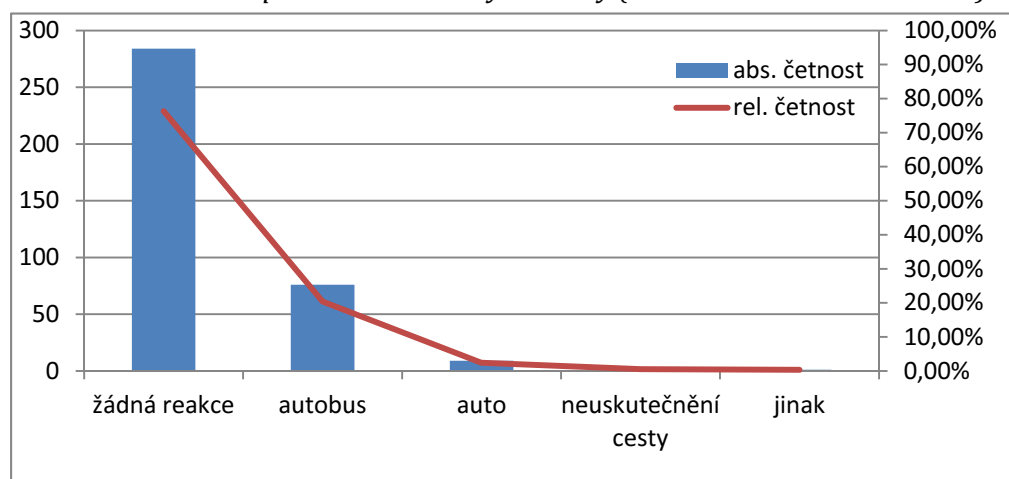
Poznámka: a. Základní jízdné, b. Studentská sleva, c. SporoTiket, d. In 25, e. In 50, f. Zpáteční jízdné, g. Jiné

Zdroj dat: vlastní výpočty

Variabilita cen jízdného je potom ještě vyšší. Jako dobrý příklad slouží například jízdné SporoTiket, které se prodává v pěti různých cenových relacích v jednom směru. Tato variabilita je pro koncept SSNIPu problematická zejména z toho důvodu, že tento test předpokládá plošné zvýšení hladiny o 10 % u všech typů jízdenek pro všechny skupiny cestujících, které mají odlišné cenové elasticity. V praxi lze spíše očekávat vyšší zdražení cenově méně elastickým skupinám než skupinám s vyšší cenovou elasticitou. To by potom ovlivnilo ziskovost takového kroku.

Jedním z nejdůležitějších výsledků průzkumu je zjištění, že v případě desetiprocentního zvýšení cen všech druhů jízdného by 76 % respondentů na toto zdražení nereagovalo nijak a jako dopravní prostředek by i přes vyšší cenu zvolilo pro dopravu vlak. Přibližně 20 % respondentů uvedlo, že by v případě takového zdražení využilo k cestě autobus a pouze 2 % auto. Počty odpovědí na zbývající varianty jsou zanedbatelné.

Obrázek 2: Četnosti podle reakce na zvýšení ceny (absolutní četnost na levé ose)



Zdroj dat: vlastní výpočty

Následně je možné vypočítat cenovou elasticitu poptávky. Tato elasticita byla vypočítána pro každou skupinu cestujících zvlášť a posléze pomocí váženého průměru (podle kritérií frekvence cestování a množství utracených peněz za jízdné) byla vypočítána i celková elasticita poptávky. Jde čistě o umělý, teoretický úkon sloužící pouze k provedení SSNIPu. Následující tabulka ukazuje, že nejvyšší cenovou elasticitu vykazuje zákaznická skupina studentů a cestujících s nerozlišeným jízdným, nejnižší cenová elasticita byla naopak zjištěna u majitelů zákaznických In-karet. Celková cenová elasticita poptávky byla stanovena na 2,3 v absolutní hodnotě (tj. skutečná ztráta na úrovni 23 %).

Tabulka 3: Tabulka skutečných ztrát a skutečných cenových elasticit

druh jízdného	skutečná ztráta	skutečná elasticita*
obyčejná	22,7 %	2,3
studentská	27,7 %	2,8
SporoTiket	21,0 %	2,1
IN25/50	19,8 %	2,0
zpáteční	23,4 %	2,3
jiný	28,6 %	2,9

*Poznámka: * v absolutní hodnotě*

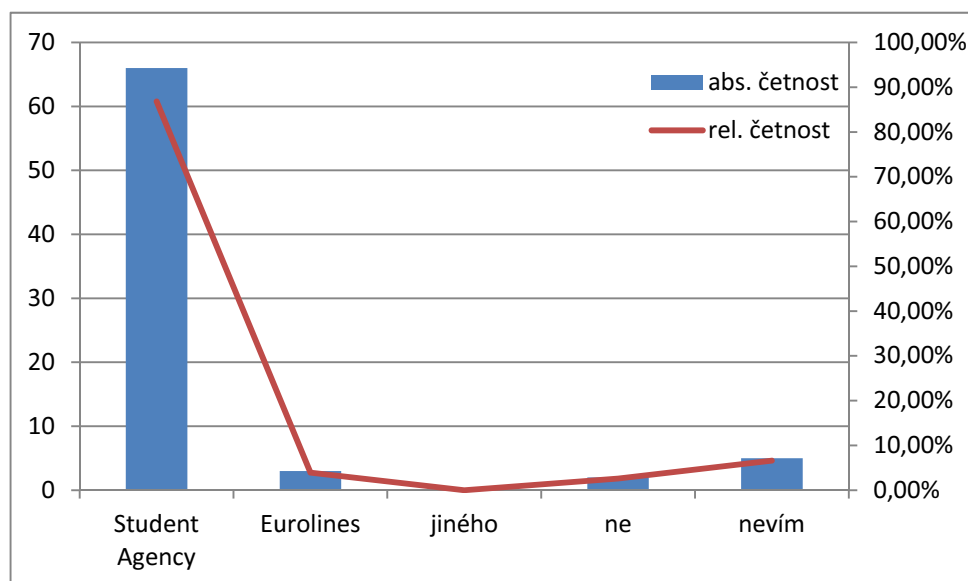
Zdroj: vlastní výpočty

Vzhledem k vypočtené elasticitě 2,3 lze v souladu s tabulkou 2 konstatovat, že průměrná marže Českých drah by musela být alespoň 40 %, aby vypočtené hodnoty převýšily hodnoty kritické a desetiprocentní zvýšení ceny by nebylo pro dopravce ziskové. V případě, že by průměrná marže Českých drah byla nižší než 40 %, zvýšení ceny by bylo ziskové a železniční přeprava mezi Brnem a Prahou by z tohoto pohledu mohla být vymezena jako samostatný relevantní trh.

V opačném případě (marže vyšší než 40 %) by musel být relevantní trh vymezen ve větší šířce a SSNIP test by musel být zopakován se zahrnutím nejbližšího substitutu ČD.

Určením tohoto substitutu se ve své druhé části zabýval i provedený spotřebitelský průzkum, který alespoň co se týká autobusové dopravy, poskytl přesvědčivý výsledek. Obrázek 3 rozděluje respondenty, kteří by na zvýšení ceny zareagovali substitucí vlaku za autobus, podle preferovaného autobusového dopravce.

Obrázek 3: Celkové výsledky preferencí autobusových dopravců (absolutní četnost na levé ose)



Zdroj dat: vlastní výpočty

Závěr

Trhy železničních dopravních služeb jsou zatíženy mnoha specifiky, které znemožňují použití standardních kvantitativních metod. Zejména využití SSNIP testu pro vymezení relevantního trhu na železnici selhává a jeho využití je limitované. V praxi je proto vhodné SSNIP test založit na dotazníkovém průzkumu spotřebitelského chování. Provedený pilotní průzkum na železniční lince Brno – Praha provozované Českými drahami, a.s. ukázal možnost využití takové metody pro stanovení relevantního trhu. Výsledky analýzy ukázaly, že železniční doprava osob mezi Brnem a Prahou je samostatným relevantním trhem a že nejbližším substitutem je autobusová linka provozovaná po dálnici D1 dopravcem Student Agency. Pilotní průzkum potvrdil proveditelnost a uplatnitelnost dotazníkového šetření; v další etapě bude potřeba testovat vhodné metody sběru údajů od respondentů a strukturu dotazníku.

Literatura

DAVIS P., GARCÉS E. (2010): *Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis*, Princeton.

HÜSCHEL RATH K. (2009): *Critical Loss Analysis in Market Definition and Merger Control*.

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (1997): *Notice on the Definition of the Relevant Market for the Purposes of Community Competition Law*. OJ C372, 9.12.97), Brusel.

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (2007): *Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu o vývoji na železničním trhu*. KOM(2007) 609.

KOZEL R. (2006): *Moderní marketingový výzkum: nové trendy, kvantitativní a kvalitativní metody a techniky, průběh a organizace, aplikace v praxi, přínosy a možnosti*, Praha.

KVIZDA, M. (2011): Vymezování relevantního trhu v odvětví železniční dopravy. In: KVIZDA, M. – TOMEŠ, Z. (eds.) *Konkurence na železnici – teorie v centru a praxe v regionech*. Brno: Masarykova univerzita, MuniPress.

MEMARIAN, B. – JEONG, H. S. – UHM, D. (2012): Effects of survey techniques on on-board survey performance. *Transport Policy*, 21, s. 52-62.

MOTTA, M. (2004): *Competition Policy. Theory and Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.

OFFICE OF FAIR TRADING (2004): *Market Definition*. London: Office of Fair Trading.

PADILLA A. – O'DONOGHUE R. (2006): The law and economics of Article 82 EC. Portland.

PELTRÁM, A. (2010): Hospodářská soutěž na železnici v pojetí Evropské unie. In: KVIZDA, M. – TOMEŠ, Z. (eds.) *Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory*. Brno: Masarykova univerzita, s. 20-31.

REDERER, V. (2012): *Vymezování relevantního trhu a aplikace SSNIP testu v odvětví železniční dopravy*, Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí práce Martin Kvizda.

Příloha

[1] Plné znění dotazníku použitého pro spotřebitelský průzkum na trase Brno-Praha

1. **Kolikrát měsíčně využíváte vlakové spojení na trase Brno – Praha?:**
(doplňte)
2. **Zvažoval(a) jste při rozhodování o využití vlaku (také) cenu jízdného?**
 - a. ano
 - b. ne
3. **Znáte cenu, kterou jste zaplatil(a) za jízdné?**
 - a. ano $\implies$ Kolik to bylo?:
 - b. ne
4. **Jaký druh jízdného využíváte?**
 - a. Základní jízdné „Čd promo“
 - b. Studentská sleva 15-26 let
 - c. Sporo Tiket
 - d. In 25/Rail plus
 - e. In 50/Rail plus
 - f. Zpáteční jízdné
 - g. Jiný
5. **Jak byste reagoval(a) v případě hypotetického zvýšení ceny Vašeho výše uvedeného jízdného o 10 %?**
(za předpokladu nezměněných cen autobusové dopravy a pohonných hmot)
 - a. Nijak (cestu bych uskutečnil(a) vlakem)

- b. Jízdu bych uskutečnil(a) autobusem [jen v tomto případě pokračujte otázkou č.6,7 ,8]
- c. K jízdě bych využil(a) vlastní osobní automobil (při ceně pohonných hmot 35Kč/l)
- d. Cestu bych vůbec neuskutečnil(a)
- e. Jinak (prosím uveďte):

Na další otázky odpovídejte pouze, pokud jste v předchozí otázce vybral(a) možnost b.

1. Znáte alespoň přibližnou cenu jízdného autobusových linek na trase Brno-Praha?

- a. ano $\implies$ Kolik to je?:
- b. Ne

2. Preferoval(a) byste nějakého konkrétního autobusového dopravce?

- a. ano $\implies$ Kterého?: [KONEC DOTAZNÍKU]
- b. Ne [k otázce č. 8]

3. Pokud ne, vybral(a) byste nějakého z následující nabídky s větší pravděpodobností, než ostatní?

- a. Student Agency
- b. Eurolines (Touring Bohemia)
- c. Jiného
- d. ne
- e. nevím

[část B – vyplnit samostatně po realizaci dotazníku]

1. Pohlaví

- a. muž
- b. žena

2. Věk

- a. 15-26
- b. 27-39
- c. 40-60
- d. 60+

3. Datum a čas provedení dotazníku

Ing. Martin Kvizda, Ph.D.

Katedra ekonomie

Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity

Lipová 41a, 602 00 Brno

kvizda@econ.muni.cz

Ing. Václav Rederer

Katedra ekonomie

Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity

Lipová 41a, 602 00 Brno

254783@mail.muni.cz

VÝZNAM ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A DOSTUPNOSTI PRE ROZVOJ CESTOVNÉHO RUCHU V SLOVENSKO-POLSKOM POHRANIČÍ¹

DANIEL MICHNIAK, PIOTR ROSIK

Abstrakt

Jedným z významných faktorov rozvoja cestovného ruchu v regióne je jeho dopravná dostupnosť. Dobrá dostupnosť regiónu prispieva k jeho celkovej atraktivite, čo sa môže prejavovať aj na jeho zvýšenej návštevnosti. V závislosti od použitého spôsobu dopravy možno rozlíšiť dostupnosť verejnou dopravou a dostupnosť individuálnou dopravou. V súčasnosti rastie využitie individuálnej dopravy (hlavne osobných automobilov) pri preprave osôb. Pre udržateľný rozvoj regiónov a centier cestovného ruchu má dôležitý význam ich dostupnosť verejnou hromadnou dopravou. Postupne však dochádza k zaostávaniu verejnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave. Cieľom príspevku je poukázať na význam železničnej dopravy pre rozvoj cestovného ruchu v slovensko-poľskom pohraničí. V prvej časti príspevku je zhodnotená súčasná pozícia železníc a železničnej dopravy na oboch stranách pohraničia (železničná infraštruktúra na rôznych priestorových úrovniach, organizácia železničnej dopravy, zastavenie osobnej dopravy na viacerých tratiach). V druhej časti sú uvedené niektoré dobré príklady využitia železníc pre rozvoj cestovného ruchu (tatranské elektrické železnice, využitie bývalých lesných železníc pre cestovný ruch). Okrem toho sú prediskutované niektoré možnosti zlepšenia pozície železníc z hľadiska ich využitia pre rozvoj cestovného ruchu (modernizácia železničnej siete, zlepšenie organizácie dopravy ako napr. dopravné balíky).

Úvod

Jedným z dôležitých faktorov rozvoja cestovného ruchu v regióne je jeho dopravná dostupnosť. V tejto súvislosti je možné rozlíšiť vonkajšiu dostupnosť regiónu, ktorá vyjadruje dostupnosť z miesta bydliska do miesta pobytu a vnútornú dostupnosť regiónu, ktorá charakterizuje dostupnosť rôznych atraktivít v regióne resp. mieste pobytu. V závislosti od použitého spôsobu dopravy možno rozlíšiť dostupnosť verejnou dopravou a dostupnosť individuálnou dopravou. Pre udržateľný rozvoj regiónov a centier cestovného ruchu má dôležitý význam ich dostupnosť verejnou hromadnou dopravou (cestná doprava a železničná doprava). V súčasnosti však rastie využitie individuálnej dopravy (hlavne osobných automobilov) pri preprave osôb. Postupne však dochádza k zaostávaniu verejnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave. Cieľom príspevku je poukázať na význam železničnej dopravy a dostupnosti pre rozvoj

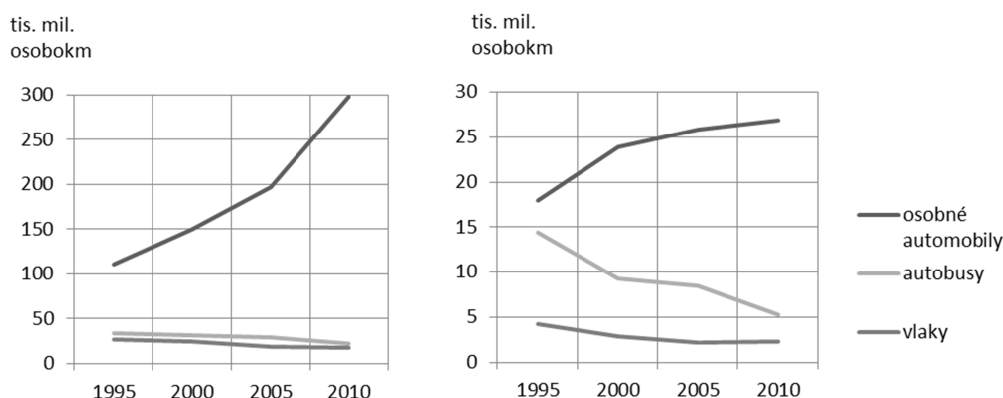
¹ Príspevok vznikol v rámci riešenia projektu č. 2/0086/12 financovaného grantovou agentúrou VEGA a v rámci riešenia projektu č. WTSL.02.01.00-14-087/08, ktorý je spolufinancovaný Európskou úniou z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátnym rozpočtom v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika 2007-2013.

cestovného ruchu v slovensko-poľskom pohraničí. V prvej časti príspevku je zhodnotená súčasná postavenie železníc a železničnej dopravy na oboch stranách pohraničia (železničná infraštruktúra na rôznych priestorových úrovniach, organizácia železničnej dopravy a zastavenie osobnej dopravy na viacerých tratiach). V druhej časti príspevku sú uvedené niektoré dobré príklady využitia železníc pre rozvoj cestovného ruchu (tatranské elektrické železnice, využitie bývalých lesných železníc pre cestovný ruch). Okrem toho sú prediskutované niektoré možnosti zlepšenia pozície železníc z hľadiska ich využitia pre rozvoj cestovného ruchu (modernizácia železničnej siete, zlepšenie organizácie dopravy ako napr. produkty ponúkajúce spojenie železničnej dopravy a návštevy vybraných podujatí a iných atraktivít cestovného ruchu).

Pozícia železničnej dopravy v preprave osôb na Slovensku a v Poľsku

V krajinách stredovýchodnej Európy, vrátane Slovenska a Poľska, došlo v transformačnom období po roku 1989 k výraznému posunu v dopyte po doprave medzi jej jednotlivými druhmi (obr. 1). Prepravu osôb ovplyvnil (podobne ako v iných krajinách EÚ) veľmi rýchly rast stupňa motorizácie automobilov na Slovensku zo 166 na 1 000 obyv. v roku 1990 na 293 v roku 2009 a v Poľsku z 138 na 432 automobilov na 1 000 obyv. v tom istom období.

Obrázok 1: Vývoj prepravného výkonu podľa jednotlivých dopravných prostriedkov a) v Poľsku a b) na Slovensku v rokoch 1995–2010 (tis. mil. osobokm)



Zdroj: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012, s. 48, 49, 51; vlastné spracovanie

V roku 2010 bol podiel jednotlivých dopravných prostriedkov v prepravnom výkone v Poľsku a na Slovensku podobný s vyššou dominanciou osobných automobilov v Poľsku a silnejším postavením autobusovej dopravy na Slovensku (tab. 1). Pozícia železničnej dopravy je slabšia v Poľsku.

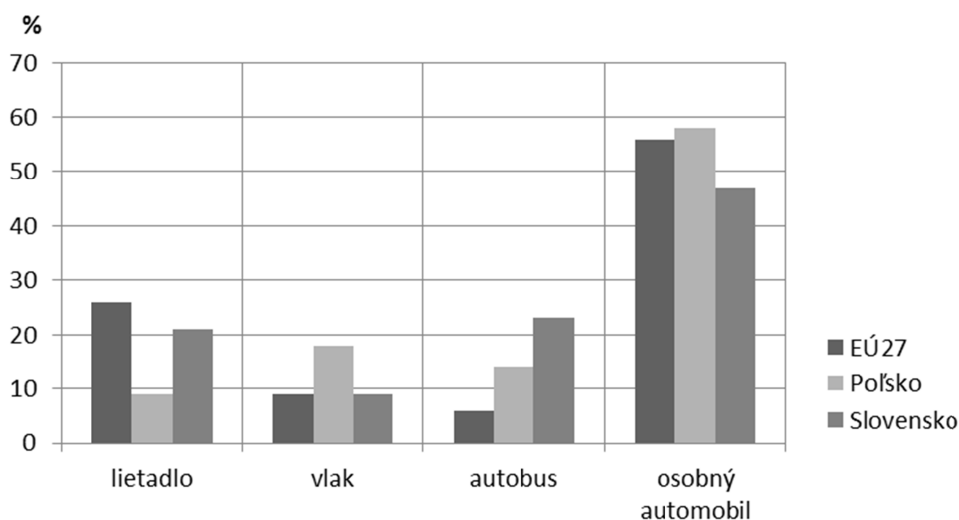
Tabulka 1: Podiely dopravných prostriedkov na prepravnom výkone na Slovensku a v Poľsku v porovnaní s EÚ-27 v roku 2010 (osobokm, v %)

	osobný automobil	autobus	vlak	električka a metro
Slovensko	77,4	15,2	6,6	0,8
Poľsko	87,2	6,3	5,2	1,3
EÚ-27	82,5	8,9	7,0	1,6

Zdroj údajov: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012, s. 47; vlastné spracovanie

Zaujímavým ukazovateľom vyjadrujúcim pozíciu železničnej dopravy je aj využitie dopravných prostriedkov pri cestách s rekreačným účelom (obr. 2). Podľa Eurostatu pri cestách s rekreačným účelom je zrejmý relatívne vysoký podiel autobusovej dopravy. Až na 23 % ciest s dĺžkou pobytu viac ako 4 dni cestujú obyvatelia Slovenska autobusmi. Okrem toho v roku 2008 obyvatelia Slovenska častejšie v porovnaní s obyvateľmi Poľska využívali aj leteckú dopravu (21 % podiel z ciest na Slovensku a iba 9 % v Poľsku). Na druhej strane v Poľsku je pri cestách s rekreačným účelom v porovnaní s priemerom v EÚ27 vysoký podiel dopravy vlakom (18 %).

Obrázok 2: Využitie dopravných prostriedkov pri cestách s rekreačným účelom v roku 2008 (cesty trvajúce viac než 4 dni, turisti starší ako 15 rokov)



Zdroj údajov: Tourism Statistics in the European Statistical System – 2008 data, 2010, s. 37; vlastné spracovanie

Železničná infraštruktúra v slovensko-poľskom pohraničí

Kľúčovým prvkom ovplyvňujúcim dostupnosť je dopravná infraštruktúra (hlavne jej kapacita a štruktúra, cf. Rodrigue et al. 2009). V prípade analýzy železničnej dopravy a dostupnosti je preto potrebné vychádzať z analýzy železničnej infraštruktúry. Súčasná sieť železničných tratí v Poľsku a na Slovensku je výsledkom približne 150-ročného vývoja prebiehajúceho v rôznych štátnych, politických a ekonomických podmienkach a s rôznymi hospodárskymi a strategickými cieľmi a prioritami. História železníc na Slovensku sa

venoval J. Kubáček (1999) a v Poľsku napr. Z. Taylor (2007). Transformácii železničnej dopravy na Slovensku a niektorým jej dopadom na regióny sa venoval M. Horňák (2005).

Z hľadiska vonkajšej dostupnosti slovensko-poľského pohraničia je dôležitá dostupnosť z významných miest, z ktorých pochádzajú potenciálni návštevníci. V tejto súvislosti zohráva dôležitú úlohu poloha na medzinárodných železničných tratiach, t.j. tých, ktoré sú súčasťou napr. paneurópskych dopravných koridorov, TEN-T siete, resp. majú medzinárodný význam na základe dohôd AGC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej železničnej dopravy) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch).

Slovensko-poľským pohraničím prechádzajú (alebo sa nachádzajú v jeho bezprostrednom susedstve) dva paneurópske koridory východo-západného priebehu a jeden koridor severojužného priebehu. Na slovenskej strane pohraničia je najvýznamnejšou dopravnou trasou paneurópsky dopravný koridor Va (Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod – Lvov), ktorý na území Slovenska tvorí železnica na trase Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Čop – štátna hranica SK/UA. Na poľskej strane ide o koridor III západovýchodného priebehu, ktorý sa tiahne z Nemecka (Drážd'an) cez Vroclav, Krakov do Lvova a ďalej do Kyjeva. Na území Poľska zahŕňa železničnú trať E-30/CE-30 Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Krakov – Rzeszów – Medyka. V porovnaní s koridorom Va prechádza koridor III územím vo väčšej vzdialenosti od slovensko-poľskej hranice a preto je dostupnosť slovenskej časti pohraničia z tohto pohľadu lepšia. Koridor VI má severojužný priebeh (Gdansk – Katowice – Žilina) a vedie z pobaltských prístavov Gdansk a Gdynia cez Varšavu a spája Katowice s Brnom (spojenie s koridorom IV) a Žilinou (spojenie s koridorom Va). Vetva z Katovic cez Bielsko-Biału, Żywiec a Zwardoń do Žiliny je dôležitým slovensko-poľským prepojením. Na poľskej strane hlavnú časť koridoru tvorí železničná trasa CE-65 (preprava tovaru) a E-65 (preprava osôb). Na území Slovenska je tvorený železničnou trasou štátna hranica PL/SK – Skalité – Čadca – Žilina. Tento koridor zohráva dôležitú úlohu v cezhraničnej dostupnosti medzi Slovenskom a Poľskom. Na celkovú dostupnosť slovensko-poľského pohraničia z juhozápadu vplýva aj koridor IV vedúci z Drážd'an, resp. Norimbergu cez Prahu a Brno do Bratislavy.

Uvedené paneurópske dopravné koridory sú tiež súčasťou transeurópskych dopravných sietí (TEN-T). Okrem dopravných trás prechádzajúcich paneurópskymi koridormi patria do siete TEN-T aj niektoré iné trasy tzv. doplnkovej siete. V pohraničí (alebo v jeho susedstve) sú súčasťou tejto siete aj železničná trasa Opole – Ostrava a cezhraničná trať Kysak – Prešov – Plaveč – Muszyna – Nowy Sącz (s predpokladaným predĺžením novým úsekom do Krakova).

Západovýchodnou osou slovenskej časti pohraničia a zároveň najvýznamnejšou železničnou trasou na Slovensku je trať Bratislava – Žilina – Košice (pozostávajúca z tratí prvej kategórie č. 120 a 180). Súčasťou nadradenej železničnej infraštruktúry sú okrem toho trate č. 127 (Žilina – Čadca – hranica SK/CZ Mosty u Jablunkova) a 129 (Čadca – hranica SK/PL – Zwardoń) a železničná trať č. 188 (Kysak – Prešov – Plaveč – hranica SK/PL – Muszyna). Na poľskej strane pohraničia existujú tri železničné trate s medzinárodným významom (AGC i AGTC). Sú to trať č. 91 Krakov – Medyka, trať 96

Tarnów – Leluchów a trať 139 Katowice – Zwardoń. Západným okrajom vybraného územia prechádza aj trať č. 93 Trzebinia – Zebrzydowice s pokračovaním do ČR.

Železničná infraštruktúra slovenskej časti pohraničia je doplnená o trate tretej a štvrtej kategórie (regionálne a miestne trate). Regionálnymi traťami sú trať č. 126 Žilina – Rajec, 128 Čadca – Makov, 145 Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej (Prievidza), 171 Vrútky – Diviaky – Horná Štubňa (Zvolen) a Diviaky – Čremošné (Banská Bystrica), 181 Kľačany – Trstená, Strážske – Humenné – Medzilaborce – Palota, č. 192 Vranov nad Topľou – Trebišov, 193 Prešov – Strážske – Humenné, 195 Poprad – Studený Potok – Tatranská Lomnica/Plaveč a 196 Humenné – Stakčín. K miestnym tratiam sa zaraďujú trate TEŽ 182 Štrba – Štrbské Pleso, 183 Poprad – Starý Smokovec a 184 Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Štrbské Pleso a ďalšie trate v Prešovskom kraji 194 Kapušany pri Prešove – Bardejov, 186 Spišská Nová Ves – Levoča a 187 Spišské Vlachy – Spišské Podhradie. Trate miestneho významu sa v Žilinskom kraji nevyskytujú.

K fungujúcim železničným tratiam na poľskej strane pohraničia patria: trať č. 190 Bielsko-Biala – Cieszyn, 191 Goleiszów – Wisła Głębcze, 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biala, 97 Skawina – Żywiec, 98 Sucha Beskidzka – Chabówka, 99 Chabówka – Zakopané, 105 Muszyna – Krynica, 106 Rzeszów – Jasło, 107 Nowy Zagórz – Łupków, 108 Stróże – Krościenko (cez Jasło a Zagórz) a 101 Munina – Hrebenne (cez Lubaczów).

Vzhľadom na charakter reliéfu má pohraničie nízku hustotu železničných tratí, pričom viaceré regionálne a miestne trate majú relatívne malý význam.

Organizácia železničnej dopravy v slovensko-poľskom pohraničí

Železničná infraštruktúra je len predpokladom pre rozvoj železničnej dopravy a pre dobrú dostupnosť územia. Pre efektívne fungovanie železničnej dopravy je dôležitá jej organizácia.

Na Slovensku zabezpečuje verejnú železničnú dopravu štát prostredníctvom zmluvy o výkone vo verejnom záujme pri prevádzkovaní dopravy na dráhe medzi Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s. (ZSSK), v ktorej je kvantifikovaný rozsah výkonov a úhrada straty z ich realizácie. Na konci v roku 2012 bola jediným súkromným prepravcom v osobnej železničnej doprave na Slovensku spoločnosť RegioJet, ktorá zabezpečovala jeden pár vlakov kategórie IC denne na trase Žilina – Ostrava – Praha. Správu a prevádzku železničnej dopravnej cesty zabezpečujú Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

V Poľsku zabezpečujú prepravu osôb spoločnosti PKP InterCity S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. a Polskie Koleje Liniowe S.A. (horské lanové dráhy), ktoré vznikli v roku 2000 rozdelením spoločnosti Poľské štátne železnice, a. s. (Polskie Koleje Państwowe S. A. – PKP SA) viacerou špecializovaných spoločností. Správcom železničnej infraštruktúry je spoločnosť PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dobrá organizácia verejnej dopravy závisí nielen od stavu infraštruktúry, ale aj od počtu spojov, predovšetkým priamych vlakových prepojení, ktoré spájajú strediská cestovného ruchu (miesta na slovensko-poľskom pohraničí) s miestami, v ktorých žijú potenciálni návštevníci (najväčšie mestá v Poľsku, na Slovensku a v ČR).

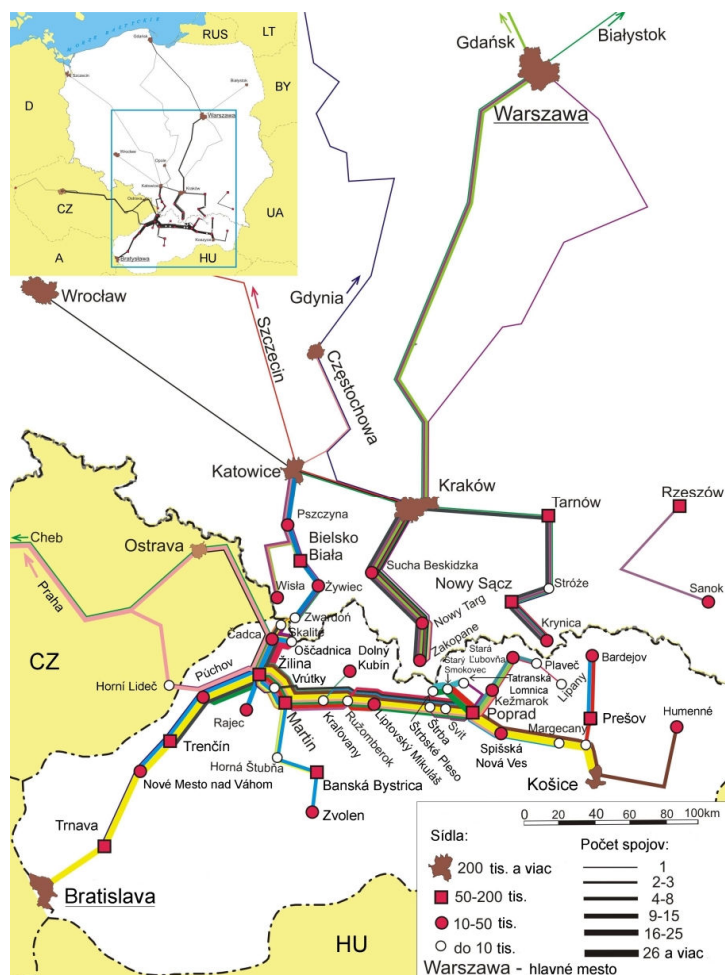
Najlepšie fungujúcou železničnou trasou s najintenzívnejšou dopravou je trasa Bratislava – Žilina – Košice, ktorá spája dve najväčšie mestá na Slovensku a slúži obyvateľom pri dochádzke do zamestnania do škôl (hlavne v smere do Bratislavy a do ČR) ako aj pre účely cestovného ruchu, pretože prechádza cez najvýznamnejšie regióny cestovného ruchu na Slovensku, akými sú Vysoké Tatry, Liptov a Orava. Premávajú na nej vlaky rôznych kategórií (osobné vlaky, rýchliky, vlaky kategórie IC, EN, Ex). Rýchliky tu počas dňa premávajú v pravidelných dvojhodinových intervaloch (8 priamych spojení denne) a sú doplnené ďalším rýchlikom (1 spojenie denne) a vlakmi ostatných uvedených kategórií (4 priame spoje vlakmi IC, po 1 spojení denne vlakmi kategórií EN, Ex a 3 priame osobné vlaky denne), čo predstavuje spolu až 18 priamych vlakových spojení.

Veľmi intenzívna osobná železničná doprava je aj na trase Žilina – Čadca s 27 priamymi vlakovými prepojeniami (1 vlak IC, 2 rýchliky, 6 vlakov Ex a 18 osobných vlakov). Intenzívne prepojenie vlakmi je aj na trati Kysak – Prešov s 19 priamymi vlakovými prepojeniami (2 rýchliky a 17 osobných vlakov) ako aj na trase Vrútky – Turčianske Teplice (18 priamych vlakov).

Počas pracovného dňa premáva na trati Čadca – Makov 8 vlakov, na trati Žilina – Rajec 8 vlakov, na trati Kral'ovany – Trstená 9 vlakov, na trati Kapušany pri Prešove – Bardejov 9 vlakov, na trati Humenné – Medzilaborce 10 vlakov, na trati Humenné – Stakčín 11 vlakov, na trase Poprad – Stará Ľubovňa 11 vlakov a Prešov – Humenné 9 vlakov.

Dostupnosť stredísk cestovného ruchu môžeme tiež hodnotiť pomocou priamych dopravných prepojení (pozri napr. Székely 2004, 2006, Michniak 2008a, 2008b). Pre účely analýzy priamych dopravných prepojení boli vybrané nasledujúce strediská v pohraničí: Zakopané, Wisła, Krynica, Sanok, Zwardoń a Nowy Targ v Poľsku a Poprad, Starý Smokovec, Bardejov, Liptovský Mikuláš, Ošadnica a Žilina na Slovensku. Zdrojom údajov bol internetový cestovný poriadok na webových stránkach PKP (Więckowski, M. et al. 2012a).

Obrázok 3: Priame vlakové prepojenia z vybraných stredísk v slovensko-poľskom pohraničí (Wislá, Zakopané, Nowy Targ, Krynica, Sanok, Žilina, Liptovský Mikuláš, Poprad, Starý Smokovec a Bardejov) počas pracovného dňa v auguste 2011



Zdroj: Więckowski, M. et al. (2012a)

Počet priamych prepojení do prihraničných centier na poľskej strane pohraničia je oveľa nižší ako počet priamych spojení do vybraných stredísk na slovenskej strane. Vyplýva to predovšetkým zo skutočnosti, že železničné spojenie medzi Popradom a Žilinou je súčasťou hlavnej trate z Bratislavy do Košíc, pričom na poľskej strane je hlavná trať s medzinárodným významom spájajúca Vroclav s Katovicami, Krakovom a Rzeszowom viac vzdialená od hranice. Preto sú vybrané strediská na slovenskej strane pohraničia lepšie dostupné železničnou dopravou v porovnaní s poľskými strediskami (obr. 3).

Jedným z problémov železničnej dopravy je prepravná rýchlosť, ktorá na niektorých regionálnych tratiach dosahuje často iba 30 km/hod. Takáto rýchlosť nie je pre potenciálnych cestujúcich dostatočne motivujúca, aby sa rozhodli cestovať vlakom.

Cez slovensko-poľskú hranicu vedú tri železničné trate s hraničnými priechodmi do Poľska Skalité – Zwardoń, Plaveč – Muszyna a Medzilaborce – Łupków. Na trati Čadca – Skalité – Zwardoń premávali do Poľska v roku 2012 iba štyri vlaky obojsmerne – dva z nich denne a dva iba v pracovných dňoch. Cez hraničný priechod Plaveč – Muszyna

nepremávajú vlaky od roku 2010 kvôli zničenej železničnej infraštruktúre na území Poľska po povodniach. Po oprave mosta však nebolo vlakové spojenie obnovené. Cez hraničný priechod Medzilaborce – Łupków ešte v roku 2010 premávali letné vlakové spoje zo Slovenska do Poľska. Vlaky premávali v piatok, sobotu a nedeľu období od 19. júna do 29. augusta. Po zmenách cestovného poriadku platných od 1. mája 2011 bola premávka na trati Medzilaborce-mesto – Łupków pre nerentabilitu prevádzky zrušená.

Môžeme konštatovať, že osobná železničná doprava medzi Slovenskom a Poľskom je napriek existencii cezhraničných tratí veľmi slabá. Je to pravdepodobne spôsobené jednak zlým technickým stavom železničnej infraštruktúry a taktiež aj zlou organizáciou železničnej dopravy železničnými spoločnosťami v Poľsku a na Slovensku.

V súčasnosti evidentné a postupne sa zväčšujúce zaostávanie železničnej dopravy voči individuálnej doprave a verejnej autobusovej doprave si vyžaduje prijať rozhodnutia o zastavení prepravy osôb na niektorých tratiach. Najvýraznejšie zmeny z hľadiska obmedzenia prepravy osôb na Slovensku nastali v roku 2003, kedy bola zastavená osobná železničná doprava na 24 regionálnych tratiach alebo ich častiach. Na 11 z nich bola opätovne obnovená. Celkovo bola v období rokov 2000-2011 zastavená osobná doprava na približne 500 km železničných tratí na Slovensku. Výraznejšie sa tieto zmeny dotkli južnej časti Slovenska. V roku 2003 bola zastavená osobná doprava iba na dvoch tratiach spájajúcich Prešovský kraj s Košickým krajom (Spišská Nová Ves – Levoča a Trebišov – Vranov nad Topľou). Okrem toho v decembri 2012 je plánované zastavenie osobnej dopravy na časti trate 188 v úseku Lipany – Plaveč ako aj na trati Spišské Vlachy – Spišské Podhradie. V Žilinskom kraji zatiaľ nebola v ostatných rokoch zastavená doprava na žiadnej z existujúcich železničných tratí.

K veľkému úpadku železníc v Poľsku došlo v transformačnom období v rokoch 1985-1999, kedy bola zastavená osobná doprava na 6,2 tis. km železničných tratí (Lijewski 2000). V období 2000-2004 sa dĺžka využívaných tratí skrátila o ďalších 2,2 tis. km. K najväčšiemu úpadku železničnej dopravy došlo v západnej časti Poľska (Węclawowicz et al. 2006). Slovensko-poľského pohraničia sa zmeny v tomto období prakticky nedotkli. S výnimkou trate 104 Chabówka – Nowy Sącz, na ktorej je v súčasnosti pravidelná osobná doprava zabezpečená iba na krátkom úseku Chabówka – Rabka-Zdrój.

Dobré príklady využitia železníc pre rozvoj cestovného ruchu

V slovensko-poľskom pohraničí existuje viacero dobrých príkladov využitia železníc pre účely cestovného ruchu. Patrí k nim fungovanie Tatranských elektrických železníc (TEŽ), ktoré slúžia na prepravu cestujúcich v regióne Tatier, ako aj využitie bývalých lesných úzkokolajných železničných tratí pre účely cestovného ruchu.

K tratiam Tatranských elektrických železníc patria trate č. 183 Poprad – Starý Smokovec a č. 184 Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Štrbské Pleso a trať Ozubnicovej železnice (OŽ) č. 182 Štrba – Štrbské Pleso. TEŽ prepájajú mesto Poprad (ležiace na hlavnej železničnej trase Bratislava – Žilina – Košice) s najvýznamnejšími turistickými strediskami Vysokých Tatier (Starý Smokovec, Štrbské Pleso a Tatranská Lomnica). OŽ prepravuje cestujúcich medzi železničnou stanicou Štrba a Štrbským Plesom. Premávka na ozubnicovej železnici sa začala v roku 1896, na železničnej trati Poprad – Starý Smokovec

v roku 1908, na úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica v roku 1911 a na úseku Starý Smokovec – Štrbské Pleso v roku 1912. Železničná spoločnosť plánovala ďalej rozširovať sieť tatranských elektrických železníc. V roku 1913 získala koncesiu na výstavbu železnice zo Štrbského Plesa na Podbanské a uvažovala o predĺžení tejto železnice do Liptovského Hrádku, o výstavbe odbočky k Popradskému Plesu ako aj železnice z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny a Levoče. Realizácii týchto zámerov zabránila 1. svetová vojna (Kubáček 1999).

Na trati Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso je 15 zastávok TEŽ a na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica ďalších 5 zastávok a na trati OŽ sú iba 3 zastávky. V súčasnosti premáva na týchto tratiach počas dňa v oboch smeroch 18 vlakov denne väčšinou v pravidelných hodinových intervaloch. Spoje OŽ a TEŽ vo väčšine prípadov na seba bezprostredne nadväzujú. Medzi najväčšie prednosti TEŽ patrí možnosť prepravy veľkého množstva cestujúcich a ekologický rozmer dopravy.

Jednou z najvýznamnejších technických pamiatok využívaných pre cestovný ruch v poľsko-slovenskom pohraničí je Historická lesná úvratová železnica Nová Bystrica – Vychylovka a Oravská lesná železnica Oravská Lesná. Svojimi parametrami je to európsky unikát, jeden z dvoch zachovaných úvratových systémov v celej Európe. Vznikla v roku 1926 spojením lesných železníc vybudovaných v období 1915–1918 na kysuckej strane (Oščadnica – Vychylovka) a na oravskej strane (Lokca – Oravská Lesná). Po spojení vzniklo vyše 110 km tratí, z čoho hlavná trať mala dĺžku 61 km, zvyšok predstavovali odbočky, dopĺňané a rušené podľa potreby zväžania dreva. Prevádzka na tejto trati bola ukončená v roku 1971. Trať bola demontovaná okrem 8 km dlhého úseku medzi Vychylovkou na kysuckej strane a Tanečníkom na oravskej strane, kde sa nachádza jedinečný úvratový systém. V roku 1972 došlo k zápisu železnice medzi Národné kultúrne pamiatky. Kým na strane Kysúc slúži ako turistická atrakcia už desaťročia a stala sa aj turistickým symbolom tohto regiónu, na oravskej strane bola do prevádzky pre turistov uvedená až v roku 2008. Úseky na oboch stranách prevádzkujú odlišné subjekty (na kysuckej strane Kysucké múzeum v Čadci, úsek na oravskej strane Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava). Organizácia, ani propagácia preto zatiaľ nie je dostatočne koordinovaná. Na oravskej strane trvá turistická sezóna celoročne a historickým vláčikom sa dá dostať až do sedla Beskyd s rozhľadňou, na kysuckej strane len od mája do októbra (Więckowski et al. 2012b). Spojenie oboch železníc bolo dokončené a cesta z Kysúc na Oravu historickou úvratovou železnicou bude unikátnou atraktivitou pre turistov od roku 2013.

Podobným príkladom využitia bývalej lesnej železnice pre účely cestovného ruchu na poľskej strane pohraničia je Bieszczadská lesná železnica (BKL). V roku 1898 bol dokončený prvý úsek tejto železnice s dĺžkou asi 24 km na trase Nowy Łupków – Majdan. V Łupkowie bola hlavná prekládková stanica dreva z úzkokolejnej železnice na železničnú trať s normálnym rozchodom. Pred prvou svetovou vojnou bolo vybudovaných ešte niekoľko úsekov, napríklad Majdan – Kalnica (16,1 km), Ustrzyki Górne – Sokoliki Górskie spolu s odbočkami na pily (takmer 40 km), Beniowa – Potasznia (6,6 km). Po skončení I. svetovej vojny boli vybudované nové úseky ako napr. Rzepedź – Smolnik (15 km). Celkovo mala sieť BKL (spolu s odbočkami) maximálnu dĺžku okolo 130 km. Najbohatšiu tradíciu má dodnes fungujúci úsek Łupków – Majdan, ktorý je dnes známy ako Bieszczadská lesná

železnica. Vďaka nadácii bola koncom 90. rokov uskutočnená oprava úseku Majdan – Przysłop, bol opravený existujúci železničný vozový park a tiež zakúpená dieselová lokomotíva. V roku 1997 bolo prepravených asi 23 tis. pasažierov. Ďalšie opravy trate a modernizáciu a nákup železničného vozového parku boli realizované z prostriedkov ERDF. O stále rastúcej popularite Bieszczadskej lesnej železnice svedčí nárast počtu prepravených turistov z 32 tis. osôb v roku 2001 na 68 tis. v roku 2010. Železnica sa objavila aj medzi laureátmi súťaže o najlepší produkt cestovného ruchu Podkarpatského regiónu organizovaný Poľskou turistickou organizáciou v roku 2011 (Więckowski et al. 2012b).

Iným príkladom využitia železničnej dopravy pre účely rozvoja cestovného ruchu je premávka retro vlakov na trase Chabówka Skansen – Mszana Dolna a späť počas víkendov v letnom prázdninovom období. Tieto jazdy organizuje PKP Cargo, ktorá je tiež vlastníkom skanzenu v Chabówke, v ktorom sú umiestnené historické železničné koľajové vozidlá.

Možnosti zlepšenia pozície železníc z pohľadu rozvoja cestovného ruchu

V ostatnom období dochádza k postupnému zaostávaniu železničnej dopravy hlavne voči individuálnej automobilovej doprave. Železničná doprava môže byť voči automobilovej doprave konkurencieschopná najmä pri preprave osôb na dlhšie vzdialenosti na železničných tratiach v hlavných dopravných koridoroch a v zázemí veľkých miest. Preto je nevyhnutná modernizácia hlavných železničných koridorov a prípadne aj výstavba nových železničných tratí.

Na rozdiel od investícií do cestnej infraštruktúry (diaľnice a rýchlostné cesty) je rozsah plánovaných investícií do železničnej infraštruktúry na oboch stranách pohraničia relatívne malý. Napriek tomu prispievajú k zlepšeniu dostupnosti pohraničia železničnou dopravou na oboch stranách pohraničia.

Modernizácia železničných tratí na Slovensku sa koncentruje hlavne na západnom Slovensku. Pre traťovú rýchlosť 160 km/h bol zmodernizovaný úsek Bratislava-Rača – Nové Mesto nad Váhom v dĺžke 92 km a v roku 2009 sa začala modernizácia úseku Nové Mesto nad Váhom – Púchov (dve časti Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce a Trenčianska Teplá – Ilava – Beluša). V skúmanom území bola do roku 2011 zmodernizovaná iba časť železničnej trate v úseku Žilina – Krásno nad Kysucou na rýchlosť 120 km/h. V budúcnosti by mala byť postupne dokončená modernizácia celej železničnej trate Bratislava – Žilina na traťovú rýchlosť 160 km/h a pripravuje sa aj modernizácia trate Žilina – Košice na traťovú rýchlosť 120 km/h, pričom na niektorých úsekoch sa počíta s traťovou rýchlosťou 140-160 km/h. O výstavbe úplne nových železničných tratí sa v slovenskej časti pohraničia v súčasnosti neuvažuje. Z cezhraničných slovensko-poľských železničných tratí je najreálnejšia modernizácia trate Čadca – Skalité – Zwardoń, ktorá je súčasťou paneurópskeho koridoru č. VI a tiež je zaradená do systému transeurópskych dopravných sietí (TEN-T).

V Poľsku v súčasnosti prebieha projekt Modernizácie železničnej trate E30/C-E30 na úseku Krakov – Rzeszów, ktorého III. etapa by mala byť realizovaná v malopoľskom a podkarpatskom vojvodstve v rokoch 2011–2014. Neskôr by mala nasledovať modernizácia úseku Rzeszów – Medyka. Okrem toho je plánovaná aj modernizácia

železničnej trate E65/C-E 65 na úseku Czechowice Dziedzice – Bielsko-Biała – Zwardoń – štátna hranica PL/SK.

Plány na modernizáciu cezhraničných železničných tratí a dokonca aj tratí vedúcich smerom k hranici sú veľmi nedostačujúce. V mnohých prípadoch sa obmedzujú na oživenie v minulosti vybudovaných miestnych tratí pre potreby cestovného ruchu. Takéto trate môžu ovplyvniť dostupnosť medzi strediskami cestovného ruchu a jednotlivými atrakciami pre turistov. Nemajú však vplyv na úroveň vonkajšej dostupnosti regiónu. Výnimkou sú dve nové železničné trate plánované na území Poľska. Sú to trate Piekiełko – Podłęże a Busko – Żabno.

Nová trať Piekiełko – Podłęże by umožnila lepšie spojenie miest Krakov a Nowy Sącz. V prípade jej realizácie by sa skrátila železničná trať do Zakopaného ako aj na hranicu so Slovenskom cez hraničný priechod Muszyna – Plaveč. Nová trať Busko – Żabno by zlepšila spojenie Kielce – Tarnów, pričom sa tu počíta s výstavbou nového železničného mosta na Visle. Prvá trať bola uvedená v Pláne rozvoja železníc z roku 2008 ako trať s cieľovou technickou rýchlosťou 140-160 km/h. Druhá z uvedených tratí je mimo skúmaného územia pohraničia, má však potenciálny vplyv na vonkajšiu dostupnosť pohraničia z centrálneho Poľska. Obe trate sú zahrnuté v novej koncepcii územného rozvoja štátu, ktorá bola prijatá poľskou vládou v decembri 2011. Ich realizácia je naplánovaná na obdobie 2020-2030 (3. etapa rozvoja železničnej infraštruktúry).

Po realizácii úseku Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana by sa mohla skrátiť dĺžka železničnej trate z Krakova do Zakopaného zo súčasných 147 km na 117 km a z Krakova do mesta Nowy Sącz zo 167 na 92 km, resp. do Muszyny z 217 na 140 km (www.plk-sa.pl). V každom z prípadov sa okrem samotnej výstavby úseku Piekiełko – Podłęże predpokladá aj modernizácia existujúcich tratí do miest Zakopané (cez Chabówku) a Nowy Sącz/Muszyna.

Podľa týchto údajov by sa vďaka uvedeným investíciám vzdialenosť Krakov – Zakopané skrátila o 30 km, Krakov – Nowy Sącz o 75 km a Krakov – Muszyna o 67 km, čo by prinieslo podstatné zlepšenie časovej dostupnosti. Možno konštatovať, že realizácia trate Piekiełko – Podłęże by mala rozhodujúci vplyv na zlepšenie dostupnosti slovensko-poľského pohraničia železničnou dopravou na poľskej strane. Hlavnou prekážkou pri realizácii tohto zámeru zostávajú náklady na jeho realizáciu, ktoré sa podľa rôznych odhadov pohybujú medzi 1,4 až 2,2 mld. €.

Produkty spájajúce cestovanie vlakom a návštevu podujatí a iných atraktivít cestovného ruchu

Existujú aj rôzne produkty cestovného ruchu, ktoré využívajú kombináciu železničnej dopravy a návštevy rôznych podujatí a iných atraktivít cestovného ruchu.

Pri návšteve niektorých podujatí je možné v prípade zakúpenia spiatočného cestovného lístka získať zľavu na cestovnom (25 %). Podmienkou je, že cestovný lístok na cestu späť platí len po opečiatkovaní platného cestovného lístka pečiatkou organizátora podujatia.

Ponuky, ktoré kombinujú železničnú dopravu a návštevu niektorých atraktivít cestovného ruchu, sú určené pre školy a väčšie skupiny alebo pre rodiny a malé skupiny s deťmi. V ponuke určenej pre školy a väčšie skupiny VLAK A TATRY je okrem spiatočného cestovného lístka na vlak aj lístok na TEŽ, OŽ a úsek Poprad Tatry – Studený Potok – Tatranská Lomnica a niektoré z možností ako napr. lístky na lanovku, vstup do aquaparku, zábavného parku alebo hru golfu. Ponuka VLAK A VLÁČIK je spojená s návštevou Čiernohronskej železnice (ČHŽ) a lesníckeho skanzenu vo Vydrove. Ponuka VLAK A VRÁTNA obsahuje okrem železničnej dopravy aj spiatočnú jazdu kabínovou lanovkou z Vrátnej na Chleb. Príkladmi ponuky pre rodiny a malé skupiny s deťmi sú VLAK A TATRY MINI, VLAK A VLÁČIK MINI, VLAK A VRÁTNA a VLAK A AQUACITY MINI s podobným obsahom ako vyššie uvedené balíky služieb.

Cestujúci, ktorí majú zakúpený niektorý z produktov zabezpečujúcich zľavnené cestovné, majú tiež možnosť využívať zľavy na vstupnom pri u zmluvných partnerov, ktorými sú vybrané ubytovacie a stravovacie zariadenia, múzeá, cestovné kancelárie, aquaparky a kúpaliská.

Počas zimného obdobia sú v ponuke špeciálne balíky služieb obsahujúce cestu vlakom a skipas s možnosťou lyžovania napr. v Tatrách a Vrátnej doline.

Jednou zo služieb železníc podporujúcich rozvoj cestovného ruchu je preprava bicyklov v batožinových priestoroch vlakov alebo vo vozňoch, ktoré sú určené na tieto účely. Za výhodný poplatok za prevoz bicykla môžu cykloturisti využiť sieť cyklistických ciest v iných regiónoch.

Záver

V ostatných 20 rokoch je na Slovensku viditeľný pokles významu železničnej dopravy pri preprave osôb, o ktorom svedčí aj pokles prepravného výkonu železničnej dopravy pri preprave osôb. Dôležitým predpokladom využitia železničnej dopravy je dopravná infraštruktúra. Vzhľadom na charakter reliéfu má však pohraničie pomerne nízku hustotu železničných tratí. Z hľadiska vonkajšej dostupnosti pohraničia majú význam hlavne trate, ktoré sú súčasťou paneurópskych dopravných koridorov III, Va a VI. Mnohé regionálne a miestne trate majú relatívne malý význam, kvôli nízkej rýchlosti a zlému technickému stavu.

V súčasnosti evidentné a postupne sa zväčšujúce zaostávanie železničnej dopravy voči individuálnej doprave a verejnej autobusovej doprave si vyžaduje prijať rozhodnutia o zastavení prepravy osôb na niektorých tratiach a výstavby (či skôr modernizácii) iných železničných tratí a rušení existujúcich, či zriadení nových spojov. Zastavenie osobnej

dopravy na železničných tratiach sa týkalo pohraničia iba v menšej miere. Avšak pre rozvoj cezhraničného cestovného ruchu je nepriaznivé najmä zastavenie osobnej dopravy na cezhraničných tratiach Plaveč – Muszyna a Medzilaborce – Łupków. Významnejšia modernizácia železničných tratí prebieha iba na hlavných tratiach v Poľsku a na Slovensku. Významným prínosom pre železničnú dostupnosť pohraničia je plánovaná výstavba železničných tratí Piekiełko – Podłęże a Busko – Żabno na území Poľska.

Železničná infraštruktúra je len predpokladom pre rozvoj železničnej dopravy a pre dobrú dostupnosť územia. Pre efektívne fungovanie železničnej dopravy je dôležitá jej organizácia. Dobrými príkladmi využitia železníc pre rozvoj cestovného ruchu sú Tatranské električné železnice ako aj využitie bývalých lesných železníc – Kysucko-oravská lesná úvratňová železnica a Bieszczadská lesná železnica – pre cestovný ruch. K zlepšeniu pozície železničnej dopravy by mali prispieť aj rôzne produkty cestovného ruchu využívajúce kombináciu železničnej dopravy a návštevy rôznych podujatí a iných atraktivít cestovného ruchu. Železničná doprava môže byť voči automobilovej doprave konkurencieschopná najmä pri preprave osôb na dlhšie vzdialenosti na železničných tratiach v hlavných dopravných koridoroch a v zázemí veľkých miest. Pri organizácii železničnej dopravy je dôležité spojenie vnútorného dopytu (dochádzka do zamestnania a do škôl) a dopytu po doprave zo strany cestovného ruchu.

Literatúra

HORNÁK, M. (2005). Pokračujúca transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regióny. *Národohospodársky obzor*, 5, 4, 21-32.

EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2011 (2011). Luxembourg: Publications Office of the European Union, 132 s.

Koncepcia územného rozvoja štátu (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju) (2011).

KUBÁČEK, J. (1999). Dejiny železníc na území Slovenska. Bratislava: *Železnice SR*, 461 s.

LIJEWSKI, T. (2000). *100 lat rywalizacji samochodu z koleją*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, Warszawa-Rzeszów, s. 131-145.

MICHNIAK, D. (2008 a). Medzinárodné väzby jednotlivých okresov Slovenska na báze priamych dopravných prepojení. *Geografický časopis*, 60, 1, s. 45-61.

MICHNIAK, D. (2008 b). Priestorové rozmiestnenie priamych dopravných prepojení medzi Slovenskom a Českou republikou. In KALLABOVÁ, E. – SMOLOVÁ, I. – IRA, V. et al. *Změny regionálních struktur České republiky a Slovenské republiky*. Brno (Ústav geoniky AV ČR, Brno a Univerzita Palackého v Olomouci), 2008, s. 100-105.

RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. (2009). *The Geography of Transport Systems*, Routledge, New York.

SZÉKELY, V. (2004). Priame dopravné prepojenia okresných miest Slovenska. Prace komisji geografii komunikacji PTG, 10, 281-302.

SZÉKELY, V. (2006). Priame dopravné prepojenia vybraných miest Prešovského kraja. In *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis*, Prírodné vedy, Folia Geographica, 10, 500-505.

TAYLOR, Z. (2007). Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce Warszawa: PAN IGiPZ, 322 s. (Monografie 7).

Tourism Statistics in the European Statistical System – 2008 data (2010). Luxembourg: Publications Office of the European Union, 59 s.

WĘCŁAWOWICZ, G. – BAŃSKI, J. – DEGÓRSKI, M. – KOMORNICKI, T. – KORCELLI, P. – ŚLESZYŃSKI, P. (2006). *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*. Warszawa: PAN IGiPZ, 212 s. (Monografie 6).

WIĘCKOWSKI, M. – MICHNIAK, D. – BEDNAREK-SZCZEPAŃSKA, M. – CHRENKA, B. – IRA, V. – KOMORNICKI, T. – ROSIK, P. – STĘPNIAK, M. – SZÉKELY, V. – ŚLESZYŃSKI, P. – ŚWIĄTEK, D. – WIŚNIEWSKI, R. (2012 a). *Pol'sko-slovenské pohraničie z hľadiska dopravnej dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu*. Varšava: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Bratislava: Geografický ústav SAV, 284 s.

WIĘCKOWSKI, M. – MICHNIAK, D. – CHRENKA, B. – IRA, V. – KOMORNICKI, T. – ROSIK, P., SZÉKELY, V. – ŚLESZYŃSKI, P. – WIŚNIEWSKI, R. (2012 b). *Možnosti zlepšenia dostupnosti a rozvoja cestovného ruchu v pol'sko-slovenskom pohraničí – námety odporúčania a dobré príklady*. Varšava: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Bratislava: Geografický ústav SAV, 86 s.

Mgr. Daniel Michniak, PhD.

Geografický ústav SAV
Štefánikova 49, 814 73 Bratislava
geogmich@savba.sk

Dr. Piotr Rosik

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
rosik@twarda.pan.pl

STÁT A ŽELEZNICE

JIŘÍ POHL

Úvod

Železnice je podnikatelským statkem značné hodnoty. Vybudování infrastruktury (tj. tratí, jejich napájení a zabezpečení), vozidel, funkční struktury i kvalifikovaného personálu vyžaduje velký kapitál. Tento majetek má značnou životnost, tedy schopnost být využíván relativně dlouhou dobu. Železniční stavby přetrvávají století, železniční vozidla desetiletí, kvalifikaci lidí lze využívat třeba čtyřicet let jejich profesní kariéry. To ve svém důsledku způsobuje velkou setrvačnost železničního systému. V obecném významu Newtonova zákona zůstává železnice nezměněna, není-li do ní vydatně investováno.

1. Výchozí situace

Každý může být jen tak ušlechtilý, jak je bohatý. Pohádkoví chudí Honzové, schopní obdarovat druhé, nejsou obrazem reality. To platí i pro železnici. K tomu, aby dokázala cestujícím a přepravním nabídnout rychlé, kvalitní, bezpečné a spolehlivé přepravní služby, musí být železnice bohatá. Musí do ní být patřičně investováno, pak dokáže národu kvalitně sloužit. Dlouhá doba životnosti vozidel a zejména infrastruktury dává vloženým investicím schopnost zhodnotit se mnohaletým přinášením výnosů, avšak investice musí být napřed vynaloženy.

Ve srovnání s délkou volebních období či s lhůtou splatnosti komerčních úvěrů je doba využívání jednotlivých subsystémů železnic, počítaná na desetiletí až století, velmi dlouhá. Politik nemá přímou motivaci činit rozhodnutí, která přinesou prospěch až po skončení jeho volebního období. Podnikatel má jen omezené nástroje k tomu, jak investovat do nákupu technologií, které se sice mnohonásobně vyplatí, avšak až po lhůtě splatnosti bankou poskytnutého úvěru. V takových podmínkách pak železnice žije z podstaty a chátrá. Díky své velké vnitřní energii, v zásadě dané množstvím kapitálu, který byl do ní v minulosti vložen, je její schopnost přežívat velká, nikoliv však nekonečná.

Investičně zanedbaná železnice stárne a postupně se vzdaluje aktuálním potřebám společnosti. Stává se nevyužitou. Chybí ji výnosy z tržeb, přechází do deficitu. Touto cestou železnice postupně směřuje k zániku. Příkladem této alternativy budiž tramvajová doprava. Moderní tramvaje nepochybně patří k moderním městům současnosti - tramvaje tiché a čisté (bez exhalací), které jsou cestujícím dostupné. Dvacáté století však přečkalo na celém světě jen 10% tramvajových provozů (350 z 3 500). Byly vybudovány na přelomu 19. a 20. století, ale plných 90% jich v průběhu druhé poloviny 20. století zaniklo. Fungovaly totiž více než padesát let bez zásadní obnovy, jen ze své podstaty. Po dožití své epochy byly likvidovány, neboť jejich parametry neodpovídaly aktuálním požadavkům. Na jejich léta opomíjenou zásadní obnovu nebylo jednorázově k dispozici dost peněz.

Avšak jsou i jiné oblasti podnikání a výstavby, které navzdory velké kapitálové náročnosti a dlouhé době využívání úspěšně ekonomicky fungují, a rozvíjejí se. Kupříkladu bytový fond. Ten je největším hmotným bohatstvím národa. V přepočtu zhruba 1 milion korun na obyvatele, tedy v České republice přibližně deset bilionů Kč. Proto jsou zemětřesení či

války, které ničí domy pro společnost, takovou pohromou, proto byly pro socialistické Československo úspory v zanedbané údržbě domů a v zanedbaném rozvoji bydlení tak mohutným zdrojem kapitálu.

Navzdory realitě čtyřletého volebního období a navzdory ochotě bank poskytovat jen nejvýše desetileté úvěry dokáže liberálně tržní společnost vytvořit a používat takové principy a procesy, které umožňují lidem (včetně nejmladší generace) pořídit si pěkné bydlení a starat se o ně. Díky hypotékám a jiným nástrojům. V zásadě se jedná o využití objektu k zaručení úvěru na vytvoření jeho samotného. K tomu, aby se společnost naučila vytvořit a užívat takové principy financování, které zásadním způsobem překračují časový horizont běžného komerčního bankovníctví, ji motivovala potřeba bydlet. Tu cítí a řeší každý občan, respektive každá rodina. Podobné principy je potřeba hledat a nalézat i pro jiné sektory vyznačující se dlouhodobým využíváním draze vytvořených hodnot (energetika, železnice,...).

Mezi bydlením a železnici je určitá analogie, protože obě tyto kategorie vedou k vytváření statků vysoké hodnoty a s dlouhou dobou využívání, násobně překračující časové horizonty period demokratického vládnutí i bankovních záměrů. Rozdíl však spočívá v tom, že potřebu bydlení cítí a dokáže řešit jednotlivě každý občan, respektive každá rodina, ale k budování železnice rodinný kapitál nestačí. Jde o společný zájem velkých skupin lidí a k naplnění potřeb tohoto druhu vytvářejí lidé stát. Nikoliv ve významu, že stát byl v historii stvořen a setrvačností funguje, ale v tom významu, že občan je dnes a denně ochoten podřizovat se zákonům, odevzdávat státu zhruba polovinu občanem vytvořených materiálních hodnot, svěřovat jeho vzdělávacímu systému své děti. Podobně občan očekává od státu vytvoření podmínek pro kvalitní fungování železnice.

K tomu, aby stát rozvíjel železnici, musí být splněny dvě základní podmínky: musí k tomu mít motivaci a musí k tomu mít schopnosti.

2. Motivace

Nebylo by správné tvrdit, že společnost (stát) potřebuje železnici v rozsahu a podobě, v jaké dnes existuje. Právě již zmíněné základní charakteristiky železnice, tedy její vysoká zřizovací hodnota a její dlouhá doba použitelnosti, vedou k tomu, že současná podoba železnice neodpovídá současným potřebám obyvatelstva ani současným technickým možnostem, nýbrž minulým potřebám a minulým možnostem. Tratě, které jsou nyní železnicí používány, neodpovídají zcela současným představám a možnostem, ale potřebám a možnostem let zhruba 1840 až 1870. Vozidla, které jsou nyní používána, neodpovídají zcela současným představám a možnostem, ale potřebám a možnostem let zhruba 1970 až 1990.

Nyní budované železniční tratě resp. pořizovaná vozidla ovlivňují aktuální dění na železnici jen nepatrně (úměrně procentu své délky resp. vozidla úměrně procentu své četnosti), avšak ovlivní železnici na dalších minimálně sto let resp. vozidla několik desítek let. Tyto principy je potřeba respektovat a snažit se železnici používat nikoliv k řešení problémů dneška (tam je vzájemná korelace nepříliš vysoká), ale k řešení zásadních problémů budoucnosti, k tomu dokáže být železnice účinným nástrojem.

3. Rovnoměrnost osídlení

Velice závažným celospolečenským jevem je migrace obyvatelstva z venkova do velkých měst. Iniciátorem tohoto trendu se stala technizace a chemizace zemědělství. Traktory a umělá hnojiva zvýšily produktivitu práce v zemědělství tak vydatně, že potřebný počet pracovních sil v zemědělství klesl na nepatrné procento původního počtu. Významná část obyvatelstva proto odešla za prací z venkova do měst, která se v souvislosti s tím násobně rozrostla.

V současnosti je iniciátorem trendu vysídlování nejen venkova, ale i malých měst, vzdělání. Je nepříjemnou skutečností, že porodnost poklesla pod hodnotu odpovídající přirozené reprodukci národa (tj. pod reciprokou hodnotu průměrného věku dožití). Počet obyvatel tedy bude postupně klesat. A to zejména v produktivní věkové skupině. Avšak je poněkud sobecké hodnotit tento trend jen z pohledu starší generace, z obavy z nevyváženého poměru počtu mladších pracujících a starších důchodců. Mnohem důležitější je uvědomit si, kde budou budoucí obyvatelé žít a kde budou pracovat.

Systém školství vybírá i z venkova nadané jedince ke studiu na středních a následně vysokých školách. Ovšem vysokoškolsky vzdělaní lidé ve velké většině případů nenacházejí ani na venkově, ani v menších městech, odpovídající profesní uplatnění, a tak odcházejí do měst. Ostatně městskému způsobu života si již přivykli v průběhu studia. Takový trend by v průběhu několika desetiletí vedl nejen ke kvantitativnímu, ale zejména kvalitativnímu vyprázdnění venkova a malých měst. Staly by se nevelkými osadami stárnoucí, méně vzdělané a méně úspěšné generace. Společenstvím těch, kteří na venkově zůstali. To je pochopitelně nejen nežádoucí, ale i nebezpečné. Narůstající rozpor mezi chudým venkovem a bohatými městy je potenciálem sociálních nepokojů, revolucí a jiných násilností, ohrožujících základní principy demokratické společnosti.

4. Cíle a úlohy veřejné dopravy, zejména železniční

Je zajisté více příčin a více způsobů řešení této nedobré, ale reálné situace. Důležitý význam v nich má doprava. Ve městě je příjemné pracovat, ale ve městech není příjemné bydlet. Minulá generace řešila tuto disproporci budováním chat a chalup, současná generace nalezla řešení v bydlení v rodinných domcích za městem, a to v kombinaci s každodenním dojížděním do práce ve městě. Ovšem vlivem potřeby zvládnout denní dojíždění v přijatelném čase se zóna nového bydlení formuje jen uvnitř izochrony přijatelného času dojíždění. Její diametr je závislý na součinu času a rychlosti, tedy čím je doprava rychlejší, tím může být osídlení krajiny rozprostřenější, nikoliv jen nevhodně koncentrované do těsné blízkosti intravilánu velkých měst.

Význam nabídky kvalitní veřejné dopravy na rovnoměrnost osídlení území lze dobře sledovat na rozvoji velkoměst včetně Prahy. V dobách, kdy byly páteří hromadné dopravy tramvajové linky s cestovní rychlostí kolem 15 km/h, byl veškerý společenský život (obchody, instituce, ...) soustředěn v těsné blízkosti středu města. Na perifériích byly jen továrny a sídliště s funkcí nocleháren. Po dobudování systému metra, které se stalo páteří systému dopravy, neboť nabízí nejen větší cestovní rychlost (téměř 40 km/h), ale i kratší interval mezi spoji a téměř 100 % spolehlivost i dochvilnost a chrání cestující v létě před horkem a v zimě před mrazem, se situace zásadně změnila. Praha žije po celé své ploše, nové obchody, sídla institucí i kulturní podniky vznikají v zásadě kdekoliv, neboť prakticky všude jsou dopravně dobře dostupné.

Tuto zkušenost lze zevšeobecnit a aplikovat na jednotlivé regiony jak interně, tak externě. Racionální rovnoměrné osídlení venkova a menších měst lze pozitivně ovlivnit nabídkou rychlé a kvalitní veřejné dopravy. To platí jak uvnitř příslušného kraje (záměrem je zabránit koncentraci aktivit do krajského města a jeho blízkého okolí a naopak je rozložit po celé ploše jeho území), tak i pro příslušný kraj jako celek. Cílem je zabránit segregaci celých krajů; rozdělení na rozvíjející se, dobře dostupné vnitrozemské kraje a útlumové, okrajové (příhraniční) kraje, odlehlé díky své špatné dopravní dostupnosti). Pro první případ (tj. vnitřní dostupnost) je řešením kvalitní veřejná hromadná regionální doprava a pro druhý případ (tj. vnější dostupnost) je řešením kvalitní veřejná hromadná dálková doprava.

Je potřeba si uvědomovat, že plocha území, ohraničeného izochronou akceptovatelné dopravní dostupnosti, roste s druhou mocninou cestovní rychlosti. Tedy například při zvýšení cestovní rychlosti na dvojnásobek se zvýší plocha dopravně dostupného území na čtyřnásobek. Ovšem na druhou stranu je nutno chápat, že při zvýšení rychlosti na dvojnásobek se zvýší aerodynamický odpor na čtyřnásobek a spotřeba energie pro překonání dvojnásobné dráhy je proti výchozí hodnotě (s poloviční rychlostí, s poloviční vzdáleností) osminásobná. Takto nelze energií plýtvat. A to jak z ekonomických, tak i z ekologických důvodů. Je nutno přijmout systémové řešení, kterým je odklon od dominantní role individuálního automobilizmu (který v současnosti v ČR zajišťuje zhruba 63 % přepravních výkonů v osobní dopravě) směrem k hromadné dopravě (a to tam, kde jsou patřičně silné přepravní proudy).

Zejména **železniční doprava má značný potenciál pro dosažení úspor energie**, což vyplývá ze čtyř jejích energetických předností:

- již zmíněný **nízký aerodynamický odpor**, daný schopností železničních vozidel tvořit dlouhý štíhlý vlak, tedy přepravovat v zákrytu za jedinou čelní plochou nikoliv jen dvě, ale například dvě stě řad cestujících;
- ve srovnání se silničními vozidly výrazně (zhruba osmkrát) **nižší odpor valení**;
- **ve formě elektrifikovaných tratí je technologicky zvládnutá a široce zavedená schopnost čerpat energii** nikoliv jen ze stále dražších a perspektivně nedostatkových uhlovodíkových paliv, ale i z levnější a dostupnější elektrické energie s širokými možnostmi různých způsobů výroby (včetně obnovitelných zdrojů);
- schopnost nemařit získanou kinetickou či potenciální energii ztrátovým brzděním, ale **rekuperací** ji měnit v elektrickou energii vhodnou k dalšímu využití.

Založení principu vnější i vnitřní dopravní dostupnosti regionů (jakožto nástroj ke stabilizaci a obnově celoplošného osídlení a využívání území státu) na veřejné dopravě, nikoliv na dopravě individuální, má nejen výše uvedený ekonomicko-ekologický efekt nižší energetické náročnosti, ale též umožňuje naplňování základních lidských práv a svobod. Svoboda mobility je nástroj k naplňování dalších občanských svobod (vzdělávat se, pracovat, léčit se, shromažďovat se, kulturně či nábožensky se vyžívat, léčit se, ...). Neboť bez všeobecně dostupné dopravy se nelze zmíněných aktivit zúčastňovat. Individuální automobilismus nemůže plnit funkci všeobecně dostupného dopravního prostředku, neboť značná část obyvatelstva automobilem nedisponuje, a to z více důvodů (nízký věk, vysoký věk, nemoc, snížená schopnost pohybu a orientace, operativní situace, ekonomická

situace, nedostatečné vlohy, nechuť, ...). Základem dopravní obslužnosti proto musí být veřejná hromadná doprava. To nehovoří o restrikcích vůči automobilům – i ty mají svoji roli v dopravní obslužnosti (např. občasné operativní přepravy, jízdy ve směru slabých přepravních proudů, přesun k hromadné dopravě, ...). Avšak kvalitou přepravní nabídky je potřeba vyvolat u cestujících její přirozenou preferenci, tedy aby automobil používali jen v případech, kdy není hromadná doprava k dispozici.

5. Role státu v minulosti

Není snadné popsat minulost české železnice. Její dějepis (popisující, jak to bylo) je ovlivněn dvojicí faktorů – vlasteneckým pohledem (obrozenecká idealizace některých postav, kritické hodnocení přirozeného směřování tratí ve směru hospodářských aktivit do Rakouska a Německa, ...) a politickým pohledem (a priori negativní hodnocení úlohy soukromě podnikatelských aktivit a role bankovního sektoru). Historie železnic je všeobecně známa a vnímána z vyprávění národně a levicově smýšlejících autorů typu Aloise Jiráska než z analytických úvah autorů typu Josefa Pekaře. O to složitější je zabývat se železničním dějezpytem (vysvětlujícím, proč tomu tak bylo).

Bez nároku na historickou přesnost lze vývoj vztahu státu k železnici shrnout do několika fází, které na sebe logicky navazují a každá z nich má svůj význam a smysl:

- počáteční iniciativu budovat železnice projevily již v první polovině 19. století soukromé osoby a soukromé společnosti. Stát jejich podnikání podpořil (ostatně jako každou jinou rozumně zaměřenou a společensky prospěšnou podnikatelskou aktivitu);
- záhy, ještě v závěru první poloviny 19. století, stát shledal zásadní význam železnice pro hospodářský rozvoj státu a jeho regionů a přistoupil k budování a provozování železnic, tedy k přímému podnikání v tomto oboru;
- potřeba vybudovat železniční síť přerostla přes finanční i podnikatelské možnosti státu a ten se této roli začátkem druhé poloviny 19. století vzdal. Převzaly ji soukromé společnosti, které, podpořené kapitálem bank, velmi rychle vybudovaly železniční síť téměř do její dnešní podoby. Přirozeným motivem k tomu byl zisk, který toto podnikání přinášelo, neboť ve srovnání s výchozím způsobem dopravy (koňské povozy na silnicích) byla železniční doprava mnohem rychlejší, kvalitnější, výkonnější a produktivnější. Stát však tyto aktivity reguloval, a to jak udělováním koncesí, tak i stanovováním technických požadavků. Za zmínku stojí i nadnárodní charakter soukromých železničních společností, který se pozitivně projevil jak přílivem kapitálu, tak i transferem know-how;
- po praktickém shledání významu železnice ve vojenství, které bylo v tehdejší militantní době velmi určujícím odvětvím státní politiky, si stát vzal za cíl železnice vlastnit a provozovat. Proto přistoupil k procesu jejich postupného zestátnění. V té době (přelom 19. a 20. století) však nešlo o loupež (jako je znárodnění), ale o legitimní změnu vlastníka, tedy o odkoupení železnic státem při respektování práv původních vlastníků. Cíl byl dosažen. Vznikla funkční, síťově působící, bezpečná, spolehlivá a po všech stránkách stabilizovaná státní železnice. Ovšem za cenu poklesu podnikatelského přístupu, který byl podřízen řádu a pořádku;
- zároveň se stát pokusil přímo či nepřímo zasáhnout do dostavby železniční sítě. Soukromé společnosti logicky soustředily své podnikatelské aktivity především do směrů či oblastí silných přepravních proudů. Neboť tam měla (a má) železnice, charakteristická vysokými fixními a nízkými variabilními náklady, předpoklad prosperity, což sekundárně

podněcovalo rozvoj hospodářství v dané geografické oblasti. Avšak jiné oblasti hospodářsky zaostávaly. Péčí státu došlo k výstavbě nemnoha hlavních tratí a zejména k podpoře budování sekundární železniční sítě (vedlejších tratí, lokálek), a to především z důvodu péče o rovnoměrnost regionálního rozvoje státu;

- po zániku monarchie pokračoval již v podmínkách Československé republiky trend formování silných a jednotných státních drah, proces zestátnění železnic byl téměř dokončen. Opět měly velmi silný vliv hlasy vojenské a politické (budování železnic v podélné ose nového státu, orientace na zastaralý a nevýkonný systém elektrizace 1,5 kV po vzoru Francie, nekompatibilní se sousedními státy, povinné přidávání domácího lihu do paliva pro motorové vozy, ...). Obě světové války potvrdily důležitost železnice ve vojenství, i když ta již postupně přestávala být pro armádu nejdůležitějším dopravním systémem;
- v období nezdařilého experimentu se společným vlastnictvím byla československá železnice začleněna do komplexu centrálně řízeného hospodářství. Byly jí určeny role zejména v nákladní přepravě. A to podle potřeb národního hospodářství i v oblasti mezistátní výměny zboží a také v oblasti regionální dopravy (přeprava osob do zaměstnání). Dominantní roli, kterou měla nákladní doprava, též odpovídal rozvoj infrastruktury železnice. Polovojenské řízení železnice s absencí obchodního přístupu k přepravám, který nahradila povinnost přepravovat státem určené komodity, se stalo určujícím prvkem;
- v posledních letech prošla česká železnice reformami, které nebyly primárně určeny a řízeny s vědomě definovaným cílem. Spíš se staly nechtěným kompromisem mezi nutností liberalizovat železnici ve smyslu příslušných směrnic a nařízení EU a současně zachováním vlivu státu na její fungování, což bylo přáním především železničních odborů.

6. Role státu v současnosti

Není snadné zhodnotit výsledek posledních dvaceti let. Cíle nebyly stanoveny, diskutováno bylo a je zpravidla o sekundárních záležitostech, tedy o nástrojích a metodách, než o současné a budoucí úloze železnice. Avšak i přesto lze zaznamenat mnohá **pozitiva**:

- železnice je funkční a spolehlivý dopravní systém (což není samozřejmost),
- železnice se postupně zbavuje image pomalého, nepohodlného, nečistého a nemoderního dopravního systému,
- došlo k technicky podložené modernizaci a racionalizaci řady činností,
- rozsah a kvalita přepravní nabídky (dány integrálním taktovým jízdním řádem, četností a rychlostí vlaků, ...) nemá v dějinách železnice obdobu (v pozitivním slova smyslu),
- železnice funguje nejen vnitrostátně, ale i příhraničně a v evropském pojetí,
- na železnici se vrátilo podnikání.

Na druhé straně jsou zřejmá i četná **negativa**:

- železnice je stále příliš spjata se svou minulostí, než se svou budoucností,
- na rozdíl od vzestupného trendu v oblasti osobní přepravy zaznamenala železnice tvrdou prohru v oblasti nákladní dopravy (celoevropský problém),

- nevyvážená efektivnost investic (typicky: náklady vložené do zbytečných protihlukových stěn, zvedání mostů pro zajištění výšky podplutí, úprava tratí na vyšší rychlosti bez pořízení vozidel schopných tyto rychlosti využívat, modernizace přestárých vozidel místo nákupu nových, opravy nepotřebných nádražních budov, novostavby traťových úseků ve 21. století, včetně tunelů, jen na rychlost 120 km/h, náhrada elektrického provozu na elektrifikovaných tratích dražším provozem motorovým, atd.,
- neúčast České republiky v budování sítě evropských vysokorychlostních železnic.

7. Polarizace železniční sítě

Na většině map jsou jednotně všechny železniční tratě zakresleny stejným symbolem, zpravidla černou nebo červenou čarou. Železnice působí dojmem husté sítě, což dokládají i statistické údaje, ve kterých má každý kilometr trati stejnou váhu. Ovšem tento dojem je v zásadě klamný. Skutečně plnohodnotných tratí, na kterých jezdí rychlíky, osobní vlaky i nákladní vlaky, na kterých vládne cílý provoz a které jsou konkurenceschopné se silniční dopravou je zhruba jen jedna pětina. Větší část tratí železniční sítě má ekonomické problémy jak přežít, neboť výnosy z dopravy nekryjí náklady (s výraznou fixní složkou). Menší část tratí železniční sítě má kapacitní problémy jak uspokojit všechny zájemce, tedy regionální osobní dopravu, dálkovou osobní dopravu a nákladní dopravu.

Paretovo pravidlo o tom, že 20 % příčin má 80 % následků platí na železnici stejně přesvědčivě, jako v mnohých jiných odvětvích lidské činnosti (20 % osob vlastní 80 % majetku, 20 % komponent způsobuje 80 % poruch, ...). Ovšem tato polarizace železniční sítě se prohlubuje. Do tratí se slabým provozem není z logických důvodů investováno, a tak zastarávají, rok od roku se jimi nabízené služby a parametry vzdalují aktuálním potřebám a standardům. Naopak tratě se silným provozem generují výnosy potřebné k investování, jejich stav je kvalitní a jejich parametry jsou zvyšovány, jejich atraktivita roste. Systém má výraznou vnitřní vazbu – nedobrym se nedaří a jsou na tom stále hůře, dobrým se daří a jsou na tom stále lépe. Jakkoliv působí tyto přirozené zákonitosti kruté, tak jsou objektivní realitou. Rozsah železniční sítě se mění, slabší zanikají a silnější sílí.

8. Nákladní doprava

Potenciál železnice není v oblasti železniční nákladní dopravy náležitě využit. Silniční nákladní doprava, které by měly náležet především operativní přepravy na kratší vzdálenosti, převzala od železnice i pravidelné přepravy na velké vzdálenosti. To má neblahé dopady na spotřebu kapalných paliv, plynulost silniční dopravy i poškozování silnic. Proto je potřebné zabývat se vytvořením regulérních podmínek pro fungování a rozvoj železniční nákladní dopravy:

- železniční nákladní doprava platí poplatek za použití dopravní cesty na všech tratích, silniční doprava jen na dálnicích,
- pro nákladní vlaky násobně vyšší ceny dopravní cesty, než pro vlaky osobní dopravy,
- při tvorbě jízdních řádů mají nákladní vlaky nejnižší prioritu, na tratích se silnou nabídkou osobní dopravy pro ně prakticky nezbyvají volné trasy,
- několikaletá výluková činnost, spojená s přijatou metodou upgrade tranzitních koridorů, znemožňuje nákladní dopravu v nedůležitějších směrech (typicky: Praha – Plzeň – Domažlice/Cheb, Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště). V důsledku toho má Česká

republika jen jedinou aktivní železniční trať do celého Německa (přes Děčín) a jen jedinou aktivní železniční trať do celého Rakouska (přes Břeclav),

- v důsledku paušálních plateb za elektrickou energii platí dopravce na mnoha tratích za elektrickou energii až dvojnásobek své skutečné spotřeby, což snižuje jeho konkurenceschopnost vůči silniční dopravě a vůbec jej to nemotivuje k úsporám energie,
- ačkoliv dvě třetiny nákladních vlaků začíná či končí v zahraničí, mají nákladní dopravci jen minimum interoperabilních lokomotiv,
- zákon stanoví podporu osobní dopravy v zájmu státu respektive kraje, nikoliv však podporu nákladní dopravy v zájmu státu respektive kraje, které nepochybně existují.

Je zřejmé, že právě v oblasti vztahu státu k železniční nákladní dopravě má nejen Česká republika, ale i celé Evropské společenství obrovské rezervy. Pro srovnání lze uvést USA. Tam sice zajišťují nákladní železniční dopravu soukromé železniční společnosti unitárního typu (vlastní a provozují jak dráhu, tak i drážní dopravu), avšak s podporou vládního programu se podařilo zvýšit podíl železnice na přepravních výkonech nákladní dopravy na několiknásobek průměru EU.

Motivace k převodu nákladní dopravy ze silnic na železnice je velmi silná:

- snížení energetické náročnosti dopravy na jednu třetinu,
- odstranění závislosti nákladní dopravy na spotřebě kapalných uhlovodíkových paliv (v ČR probíhá přes 90 % nákladní dopravy na elektrifikovaných tratích),
- snížení zatížení silnic a dálnic nákladní dopravou (silniční nákladní doprava přináší hluk, exhalace, zácpy, nehody, poškozování povrchu vozovky i mostních konstrukcí, negativně působí na životní prostředí, přírodu, znehodnocuje bydlení v blízkosti dálnic, ...). Proto má snížení rozsahu silniční nákladní dopravy takový význam.
- výrazně vyšší produktivita pracovních sil,
- zvýšení efektivity práce železnice vyšším využitím tratí.

Z těchto důvodů je pochopení a oživení železniční nákladní dopravy jedním z klíčových bodů nového vztahu státu a železnice.

Ještě jedna skutečnost stojí za zamyšlení. V současné době si lze moderní lokomotivu buď zakoupit, nebo pronajmout. Je zajímavé, že cena pronájmu (měsíčně zhruba 1 % ceny vozidla) je zhruba stejná, jako splátka komerčního desetiletého úvěru. Rozdíl je v tom, že po deseti letech úhrady úvěru vozidlo dopravci zůstane a může jej ještě dalších dvacet let využívat, neboť mu náleží, avšak po deseti letech úhrady pronájmu vrátí najaté vozidlo majiteli. Naproti tomu objektivní výhodou pronájmu je, že si jej dopravce může sjednat i na krátkou dobu, respektive že jej může v zásadě kdykoliv vypovědět, vozidlo vrátit a nemít starosti s jeho další budoucností. V současné době vlastní různé evropské půjčovny vozidel stovky lokomotiv a ty jsou permanentně vypůjčeny a využívány. Přitom se zpravidla nejedná o pokrytí operativního nedostatku. Toto zdánlivě nelogické chování dopravců má vysvětlení v nedůvěře v budoucnost. Prožívají řadu změn a turbulencí, a tak je pro ně obava ze střednědobého závazku silnější, než vize prospěchu v desátém až třicátém roce nadcházející budoucnosti. To není dobrou vizitkou stability evropskými státy vytvářeného podnikatelského prostředí.

9. Osobní doprava

Paradox přístupu státu k železnici je zřetelný i v oblasti osobní dopravy. Na jedné straně stát svého dopravce vlastní (je to při čtyřprocentním podílu železnice na přepravních výkonech osobní dopravy nutností?) a řídí. Na druhou stranu se stát snaží jeho podíl na trhu programově snížit. Jakkoliv je zřejmé, že konkurenční prostředí pomáhá zvýšit kvalitu a efektivitu, tak je též zřejmé, že snížení rozsahu výkonů síťového operátora vede k poklesu efektivnosti jeho práce. Jde proti základní snaze každého podnikání snižovat měrné náklady a zvyšovat efektivitu růstem rozsahu výkonů a využíváním síťových efektů.

Přitom obě metody, aplikované v ČR ke snížení podílu státního dopravce na přepravním trhu, se potýkají s řadou nesnadně řešitelných komplikací:

9.1. Open access

- open access přináší na trh oživení, dané vznikem vnitřního konkurenčního prostředí na železnici, ale ze své podstaty není systémovým prvkem v systému veřejné hromadné dopravy. Jejím základem je integrální taktový jízdní řád, do kterého se nezařazuje. Logicky se soustřeďuje na již před jeho příchodem dopravně silně zatížené tratě a ještě více je zatěžuje. Na nákladní dopravu zbývá méně volných tras a kvalita regionálních vlaků se snižuje, neboť v důsledku dalších předjíždění klesá jejich cestovní rychlost;
- celkové náklady na dopravu ve vztahu k přepravním výkonům rostou, neboť nárůst kapacity nabídky není provázen odpovídajícím nárůstem poptávky. Open access z principu nemůže plnohodnotně zajišťovat provoz v období dopravních sedel ani zvládnutí poptávky v období přepravních špiček, tyto služby musí zajistit paralelní dopravce;
- ekonomicky nutný systém rezervace míst omezuje operativní rozhodování cestujících a tím i kvalitu přepravní nabídky veřejné dopravy ve srovnání se svobodou dopravy individuální;
- při současné úrovni nákladů a výnosů nelze v ČR open access ekonomicky vyváženě (s profitem) provozovat s novými vozidly, ale jedině s již odepsanými vozidly. Tento režim tedy nevede k žádoucímu snižování průměrného věku parku vozidel, ale naopak k jeho zvyšování, a to dovozem a opětným používáním starších vozidel;
- oblast aplikace tohoto způsobu je teritoriálně velmi omezená, je ekonomicky životaschopný jen na nemnoha hlavních tratích, nejde o všeobecně použitelné řešení;
- stát i open access nepřímo finančně podporuje, a to jak podnákladovou výší poplatku za použití dopravní cesty, tak i nízkou paušální sazbou za spotřebovanou elektrickou energii, absencí staničních poplatků i doplácením sociálních slev.

9.2. Řízená konkurence

Systém výběrových řízení na dopravce, zajišťujícího za úplaty pro stát či kraj služby ve veřejném zájmu, tedy nikoliv soutěž na trhu, ale soutěž o trh, je další z metod, používaných v Evropě ke snížení rozsahu výkonů státního dopravce. Z dopravního i přepravního hlediska je tento způsob výhodnější než open access, neboť respektuje základní principy veřejné železniční dopravy (integrální taktový jízdní řád se zajištěním přestupových vazeb, zajištění přepravy i v sedlech, zvládnutí špiček, volný přístup do vlaku i bez místenky, jednotnost tarifů a jízdních dokladů, ...).

Jeho klíčovými otázkami však jsou velikost provozního souboru a doba trvání závazku (smlouvy):

- malé provozní soubory vedou k vysokým investičním i provozním nákladům (drahý nákup a drahá údržba malého počtu vozidel, nízká produktivita vozidel i personálu, nutnost budování málo využívaných zázemí a záloh, nevyužívání síťového efektu). Velké provozní soubory však jsou nad finanční síly malých dopravců a paradoxně se tak stává, že účastníky soutěží většího rozsahu se mohou stát prakticky jen velcí státní dopravci (z tuzemska i ze zahraničí);

- důležitou složkou celkových nákladů vlakové dopravy je opis vozidel. Je problematické vyžadovat od smluvně zavázaného dopravce, aby si po skončení závazku našel využití pro vozidla pořízená z důvodu poskytovat státu požadovanou službu. Tedy aby je odepisoval po delší období, než je doba smluvního závazku a nesl tak riziko nevyužití jejich zbytkové hodnoty. Kolejová vozidla dosahují životnosti třicet a více let, tedy při perspektivě této doby jejich využívání je možno náklady vlakové dopravy zatěžovat ročním odpisem jen 3,3 % jejich kupní ceny. Ovšem banky jsou ochotny poskytovat úvěr na období nejvýše 10 let (raději jen 8 let), což činí tuto položku tří až čtyřnásobnou (plus odpovídající finanční náklady). Nedůvěra bank ve stát vede k tomu, že ani delší období smlouvy dopravce se státem či krajem je nemotivuje k poskytnutí delšího (například patnáctiletého) úvěru. Výsledkem pak je, že v soutěžích, ve kterých je hlavním kritériem cena (požadovaná výše kompenzace), nabízejí uchazeči vyšší cenu, než odpovídá výchozímu stavu. Na druhou stranu je velmi obtížné definovat dlouhodobé smlouvy, neboť v takovém případě nevede otevírání trhu k rozvoji, ale ke stagnaci dopravy (na úrovni roku vyhlášení soutěže). Podmínky současnosti by jimi byly determinovány i do velmi vzdálené budoucnosti s omezenými možnostmi objednatele i dopravce k pružnému reagování na vývoj techniky, přepravního trhu, společnosti i infrastruktury.

Zároveň je potřeba vnímat, že rozhodující část nákladů a výnosů obsedávané veřejné dopravy určuje nikoliv dopravce, ale její objednatel. Tržní prostředí má díky tomu na výši kompenzace minoritní vliv, rozhodující je zadavatelem požadovaný rozsah a kvalita dopravy.

Aktuální otázkou je též problematický souběh obou výše popsaných aktivit, tedy open access a soutěžení řízené konkurence. Z hlediska minimalizace výdajů z veřejných rozpočtů není logické připouštět open access v souběhu s objednávanou dopravou, neboť paralelní dopravou způsobený pokles výnosů z tržeb vede ke zvýšení nákladů objednatele, exkluzivita je podmínkou hospodárnosti. Taková je (zjednodušeně řečeno) ostatně i praxe v Anglii, tedy v zemi s plně liberalizovanou veřejnou osobní železniční dopravou, koncesovaný dopravce ve veřejném zájmu má exkluzivitu.

S vědomím všech těchto skutečností je potřeba si odpovědně položit otázku, zda jsou dosud aplikované metody snížení státního vlivu na provoz osobní železniční dopravy (open access a řízená konkurence) jedinými a správnými procesy. Zda například požadované snížení vlivu státu není efektivněji dosažitelné privatizací železničního dopravce, respektive železniční dopravy, jako celku. To pochopitelně souvisí s cíli a úlohami, které před železnicí jsou a které od ní společnost (institucionalizovaná v podobě státu) v dalších desetiletích očekává.

10. Infrastruktura

Zcela zásadní vliv na kvalitu a nákladovost, respektive výnosnost železniční dopravy, má stav infrastruktury, tedy zejména investice do jejího rozvoje. Investice jsou nejúčinnějším nástrojem státu ke zvýšení efektivity železniční dopravy. Proto musí plánu otevírání trhu předcházet nejen plán dopravy, ale i plán investic. Typickým případem je elektrizace tratí, která snižuje náklady dopravce a tedy i výši kompenzace od objednatele. Je neefektivní, pokud si dopravce pořídí motorová vozidla pro službu na trati, která je záhy elektrizována, ale přesto zde bude nadále provozovat pro ni pořízená motorová vozidla a efekt elektrizace je ztracen.

Typickým příkladem budiž tratě s předpokladem velmi krátké návratnosti investice do elektrizace (Plzeň – Domažlice, Praha – Turnov, Praha – Rakovník, Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice, Šumperk – Jeseník, Brno – Jihlava, ...) u kterých případný nákup motorových vozidel, smluvně vázaných na tuto trať, návratnost investice zmaří. Objednatel veřejné dopravy nedosáhne potenciálu úspor nákladů dopravce s elektrickým provozem spojených. Proto je koordinace plánu a realizace investic do infrastruktury s plánem dopravy nezbytným výchozím krokem.

11. Regionalizace železniční dopravy

Je nepochybné, že doprava je velmi zásadní součástí regionální politiky, tedy že regiony mají právo ji ovlivňovat. Je ovšem otázka, zda regiony též mají rozhodovat o řešení její koncepce. Vedle pozitivních případů fungování regionální dopravy nelze přehlédnout i některé nedostatky:

- regionální železniční doprava je v přepočtu na dosahované přepravní výkony dotována z veřejných zdrojů třikrát více (zhruba v relaci 3 Kč/os. km versus 1 Kč/os. km), než železniční doprava dálková. Přitom tlak na snižování kompenzací je zcela v opačném poměru, zájem je redukovat rozsah státem podporované dopravy dálkové;
- mnohé regiony jednoznačně preferují krátkodobé cíle před dlouhodobými. Typickým případem je nákup vozidel se spalovacími motory, která jsou mírně levnější, než vozidla elektrická (v přepočtu na sedadlo zhruba o 20 %), k zajištění provozu na elektrifikovaných tratích. V důsledku čtyřnásobně vyšších nákladů na energii a dvojnásobně vyšších nákladů na údržbu jsou motorová vozidla provozně výrazně dražší než vozidla elektrická, takže jejich náklady životního cyklu (LCC) jsou ve výsledku mnohem vyšší. Zejména při spolufinancování nákupu vozidla s podporou EU je přitom doba úhrady vyšší pořizovací ceny elektrického vozidla s nižšími náklady na energii a údržbu velmi krátká;
- mnohé regiony organizují objednávanou veřejnou dopravu tak, aby z plochy svého kraje přepravovala občany výhradně jen do jeho centra, nikoliv do sousedních (konkurenčních) krajů, kam tradičně a přirozeně spádují.

I při nesporném právu regionů na organizaci dopravy na svém území je potřebné stanovit strategii státu a také v regionech zachovávat linii celkového koncepčního stylu železnice.

12. Od koridorů k vysokorychlostním tratím

Je nepochybné, že v posledních letech jsou železniční tratě v ČR, zejména tranzitní koridory, opravovány tempem dříve nevídaným. Zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h

a další počiny pomohly zvýšit atraktivitu i produktivitu železniční dopravy. Na druhou stranu jsou patrné i meze tohoto přístupu:

- zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h (a perspektivně na 200 km/h) je jednoduše dosažitelné jen v úsecích, které již historicky vedou příhodným terénem,
- traťová rychlost není stálá (například 160 km/h), ale s četnými propady, což se projevuje zvýšením spotřeby energie,
- na modernizovaných úsecích jsou ponechány úrovněové přejezdy,
- stacionární část vlakového zabezpečovače ETCS Level 2 je instalována až dodatečně, tedy i zvýšení rychlosti ze 160 km/h na 200 km/h je možné uskutečnit až dodatečně (a po odstranění úrovněových křížení),
- při napřimování oblouků ve sklonu dochází ke zvyšování podélného sklonu, což může být příčinou poklesu normativu zátěže nákladních vlaků,
- podél tratí jsou hojně zřizovány drahé protihlukové stěny, aniž by byla napřed aplikována více efektivní řešení (orientace na vozy splňující požadavky TSI noise, tedy vozy s hladkými koly nezdrsněnými litinovými brzdovými špalíky, broušení temen kolejnic, ...),
- výluková činnost, spojená s jejich modernizací, po dobu několik let zpožďuje a komplikuje osobní dopravu,
- výluková činnost spojená s jejich modernizací po dobu několik let vytěsňuje nákladní dopravu,
- souběžný provoz vlakové dopravy a stavby snižuje produktivitu práce stavebních činností,
- rozhraní odpovědnosti mezi vlastníkem trati a stavební společností je zkomplikováno skutečností, že stavební společnost není v roli dodavatele stavby, ale jen v roli zhotovitele (nenese odpovědnost za projekt),
- i po modernizaci je kapacita tratě nedostačující, a to zejména v okolí velkých měst (souběh regionální, dálkové i nákladní dopravy) – chybí 3. a 4. kolej.

V souladu s potřebami společnosti je potřeba již dále nepraktikovat touto metodou na dalších tratích (přestavba trati v její původní historické ose), nýbrž přistoupit k zahájení výstavby nových vysokorychlostních tratí, které přinesou zásadní zkrácení přepravních časů nejen mezi jejich koncovými body, ale i mezi navazujícími regiony. V nejzatíženějších směrech, ve kterých se železnice potýká s nedostatkem kapacity dopravní cesty, dojde k segregaci rychlé dálkové osobní dopravy od místní osobní dopravy a od nákladní dopravy. Ty budou mít možnost se více rozvíjet na původních tratích, uvolněných od dálkové osobní železniční dopravy.

Koncipování nových tratí výhradně pro rychlou dopravu, tedy možnost jejich trasování s velkými sklony a s minimem stanic, podobně jako aplikace nových technologií a souvislá práce nepřerušovaná železničním provozem, sníží náklady na jejich výstavbu.

Závěr

Potenciál hodnot, které může železnice státu přinést je značný. Vedle zásadního snížení spotřeby energie a snížení závislosti mobility na ropných palivech jde především o vytvoření páteřního dopravního systému osobní i nákladní dopravy k umožnění

hospodářského a společenského života po celé ploše území státu. Je užitečné tyto hodnoty rozpoznat a využívat. Půjde však o železnici novou, v řadě parametrů odlišnou od její tradiční podoby a úlohy. A právě vnímání a pochopení potřeb společnosti v horizontu mnoha dalších desetiletí je klíčem ke správnému stanovení cílů, i nástrojů k jejich efektivnímu dosažení.

Ing. Jiří Pohl

Siemens, s.r.o.

Siemensova 1,

155 00 Praha 13,

Jiri.Pohl@siemens.com

Konkurence na železnici

– budoucnost pro 21. století nebo destrukce sítě?

Sborník příspěvků ze semináře Telč 2012

Editoři: Ing. Martin Kvizda, Ph.D., Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.

Vydala Masarykova univerzita v roce 2012

1. vydání, 2012, náklad 70 výtisků

Tisk: BonnyPress s.r.o., Osová 20, 625 00 Brno – Starý Lískovec

ISBN 978-80-210-6002-9