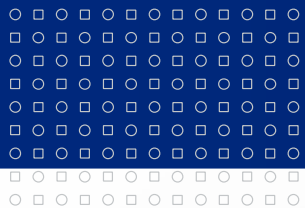




MASARYK UNIVERSITY

Zahraníční zkušenosti s veřejnými soutěžemi na železnici

Zdeněk Tomeš



Obsah

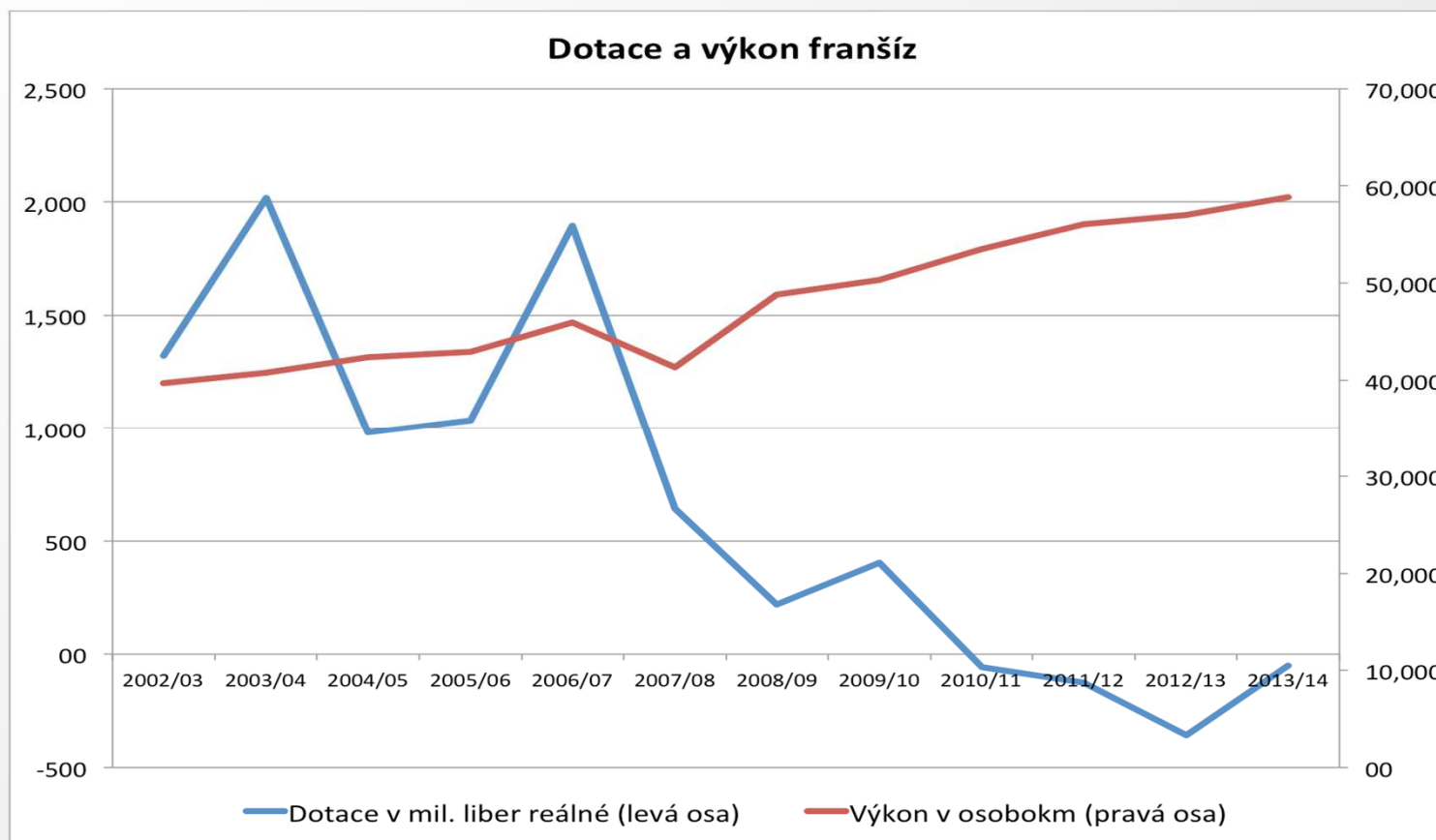
1. Velká Británie
2. Německo
3. Švédsko
4. Srovnání
5. Doporučení



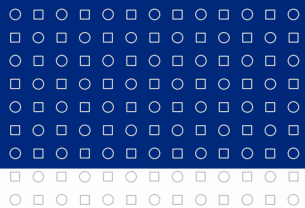
Britská zkušenost

- ❏ Fragmentace a privatizace osobní dopravy → neexistuje národní (veřejný) dopravce
- ❏ 20-25 franšíz (8x větší trh oproti ČR), celý trh soutěžen
- ❏ Délka franšíz: obvykle 7 – 10 let
- ❏ Dopravce zodpovědný za pronájem vozidel (obvykle od leasingových společností)
- ❏ Silný a nezávislý regulátor

Britské zkušenost – dotace a výkony



Zdroj: Vondrák (2015)



Britská zkušenost - zhodnocení

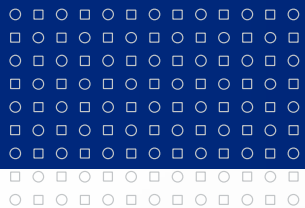
Pozitiva:

- růst poptávky
- odstátnění odvětví
- pokles provozních dotací

Negativa:

- růst jednotkových nákladů
- růst dotací do infrastruktury
- fragmentace odvětví

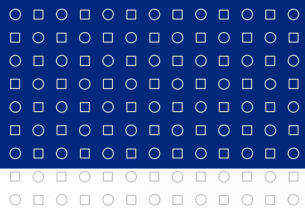




Německá zkušenost

- Open access v dálkové dopravě, přímé zadání nebo soutěže v regionální dopravě
- Regionální doprava 1995 – 2011:
 - přímé zadání 538 mil. vlkkm (90 přímých zadání)
 - soutěže 368 mil. vlkkm (181 soutěží)

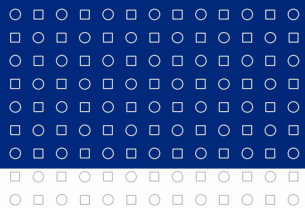




Německá zkušenost – role národního dopravce

1. Pokud je ziskové riziko vysoké, je větší pravděpodobnost, že *Deutsche Bahn* vyhraje. (ne)
2. Pokud je povoleno použití ojetých vozidel, je vyšší pravděpodobnost, že *Deutsche Bahn* vyhraje. (ano)
3. Pokud je nabídnuta finanční podpora pro nová vozidla, je vyšší pravděpodobnost, že *Deutsche Bahn* vyhraje. (ne)
4. Pokud je kontrakt velký, je větší pravděpodobnost, že *Deutsche Bahn* vyhraje (ano)
5. Pokud *Deutsche Bahn* již kontrakt měly v předchozím období, je větší pravděpodobnost, že jej opět vyhrají. (ano)
6. Pokud je počet soutěžitelů nízký, je větší pravděpodobnost, že *Deutsche Bahn* vyhraje. (ano)





Německá zkušenost – počet soutěžitelů a výše dotace

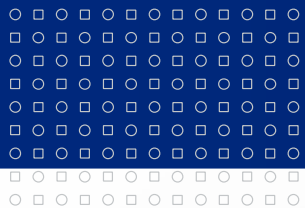
7. Počet soutěžitelů je vyšší, pokud se ve stejný čas odehrává menší počet soutěží. (ne)
8. Počet soutěžitelů je vyšší, pokud je delší délka kontraktu. (ano)
9. Výše dotací je nižší, pokud je počet soutěžitelů vyšší. (ne)
10. Dotace jsou nižší pro netto kontrakty. (ano)
11. Výše dotací klesá s rostoucí délkou sítě a frekvence spojení (ne)
12. Požadovaná výše dotací je nižší, pokud jsou a) povolena ojetá vozidla
b) pokud je nabízena finanční podpora pro nová vozidla (ne)



Švédská zkušenost

- Regionální doprava (ztrátová) → soutěže na veškeré služby
- Dálková doprava (ztrátová) → soutěže na veškeré služby
- Dálková doprava (zisková) → open access
- Výsledky → růst přepravních výkonů, komplikovaná regulace odvětví
- Case study: Connex (2005): predátorské ceny – nízká kvalita poskytnutých služeb – vynucení renegotiace kontraktu a dodatečných mimořádných dotací

Zdroj: Alexandersson – Hueltén (2013)

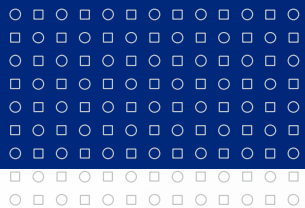


Parametry veřejných soutěží - srovnání

	Délka smlouvy	Vlastnictví Kolejových vozidel	Riziko tržeb
V. Británie	Střední (7 – 10 let)	Leasingová společnost	Provozovatel/sdílené
Švédsko <i>(regionální)</i>	Krátká (do 5 let)	Kraj	Kraj
Švédsko <i>(dálková)</i>	Krátká (do 5 let)	Stát	Provozovatel
Německo <i>(regionální)</i>	Různá, typicky cca 10 let	Operátor	Různé

Zdroj: Nash (2008)

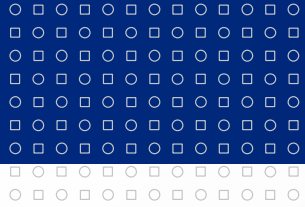




Co z toho vyplývá?

- Soutěž x přímé zadání?
- Velký třesk x gradualismus?
- Jaká je optimální velikost soutěže?
- Jaká je optimální délka smlouvy?
- Cena x soutěž krásy?
- Brutto smlouvy nebo netto smlouvy?
- Vyžadovat převzetí zaměstnanců a vozového parku?





Co z toho vyplývá?

- Jak vynutit podmínky kontraktu?
- Jak zvýšit počty soutěžících?
- Jak bránit protisoutěžnímu chování?
- Jak bránit morálnímu hazardu?
- Jakou roli pro národního dopravce?
- Privatizovat na železnici?

