

LEGISLATÍVNE ZMENY VO VEREJNEJ ŽELEZNIČNEJ OSOBNÉJ DOPRAVE 2015

ODBORNÝ SEMINÁR



ZBORNÍK ZO SEMINÁRA

29. APRÍL 2015

DOM ODBOROV

ŽILINA, SLOVENSKÁ REPUBLIKA

**LOGISTICKÝ
MONITOR**

INTERNETOVÉ NOVINY PRE LOGISTIKU

LEGISLATÍVNE ZMENY VO VEREJNEJ ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVE 2015

Zborník z odborného seminára

Žilina 29. apríl 2015

Vydaný ako mimoriadne číslo internetového portálu Logistický monitor

ISSN 1336-5851

Zborník zostavili:
Róbert Paluška

Výtvarná agentúra A1
2015

GARANTI SEMINÁRA

prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., Žilinská univerzita v Žiline
F-PEDaS, vedúci Katedry cestnej a mestskej dopravy, Slovensko

doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline
F-PEDaS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Slovensko

doc. Ing. Vladimír Konečný, PhD., Žilinská univerzita v Žiline
F-PEDaS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Slovensko

OBSAH:**Ing. MILAN CHUÚPEK, PhD.***POSILŇOVANIE ŽELEZNIČNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY V SÚLADE S VEREJNÝM ZÁUJMOM..... 5***Ing. PETER POBEHA***AUTOBUSOVÁ DOPRAVA JE PRE ĽUDÍ V REGIÓNOCH POTREBNÁ..... 18***prof. Ing. JOZEF GNAP, PhD.***POROVNANIE VÝKONNOSTI A DOSTUPNOSTI DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV HROMADNEJ
OSOBNÉJ DOPRAVY V SR 22***Ing. JAROSLAV MAŠEK, PhD. a doc. Ing. MARTIN KENDRA, PhD.***POSKYTOVANIE PREPRAVNÝCH SLUŽIEB V REGIONÁLNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE
SÚKROMNÝM DOPRAVCOM..... 32***Ing. MARTIN STŘEŠTÍK, doc. Ing. MARTIN KENDRA, PhD.***a Ing. JAROSLAV MAŠEK, PhD
SKÚSENOSTI S LIBERALIZÁCIOU ŽELEZNIČNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY VO VYBRANÝCH
EURÓPSKÝCH KRAJINÁCH..... 41***RICHARD STAŠKOVAN***OBJEDNÁVANIE VÝKONOV PRAVIDELNEJ PRÍMESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVY
V ŽILINSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI..... 49***prof. Ing. JOZEF MAJERČÁK a Ing. LENKA ČERNÁ, PhD.***REGISTRAČNÉ KONTÁ PRE BEZPLATNÚ PREPRUVU..... 59***Ing. BRANISLAV JURČIŠIN***LEGISLATÍVNE ZMENY A NÁSTUP KONKURENCIE AKO VÝZVA
PRE AUTOBUSOVÚ VOD..... 71***Ing. MARIÁN CHOVANEC***MOŽNOSTI ROZVOJA PONUKY SLUŽIEB CESTUJÚCIM V AUTOBUSOVEJ DOPRAVE..... 76*

POSILŇOVANIE ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V SÚLADE S VEREJNÝM ZÁUJOMOM

Milan Chúpek, Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

SÚČASNÝ STAV – TRENDY, TRH, REALITA

Abstrakt

V Slovenskej republike v poslednom období došlo k legislatívnym zmenám v rámci opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády SR v železničnej osobnej doprave. Príkladom podpory osobnej železničnej dopravy je zavedenie bezplatnej prepravy pre vybrané skupiny cestujúcich vo vlakoch prevádzkovaných v rámci zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Tieto zmeny boli zavedené s platnosťou od 17.11.2014.

Abstrakt

Recently there have been changes to legislation that affect the Division of Passenger Railway Transport in Slovakia. These changes have arisen as a result of financial and socio-economic subsidies from the Slovak Government to the Division of Passenger Railway Transport. An example of such support from the Slovak Government is the introduction of fare exemption for eligible passenger groups which came in to effect from the 17th November 2014 as part of the last contract of Transport Services in Public Interest.

Úvod

Dňa 1. januára 1993 po rozdelení Československej republiky vzniká štátny podnik Železnice slovenskej republiky. Štát oddlžil železniciu a tak začala svoju činnosť po rozdelení majetku ČSD bez dlhov.

Železnica však zostala mimo záujmu štátu, za výkony vo verejnom záujme neplatil v zmysle ZVVZ a tak narastala strata, čo obmedzovalo možnosti väčších investícií do infraštruktúry ale najmä do obnovy koľajových vozidiel. Štát odmietal garantovať úvery, ktoré boli pre tento účel nevyhnutné. V roku 1996 už bol dlh štátu okolo 332 mil. EUR. O pár rokov neskôr, štát čiastočne zlepšil svoj vzťah k plneniu záväzkov zo zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme.

Vláda Slovenskej republiky uznesením č. 830 z roku 2000 schválila Projekt transformácie a reštrukturalizácie ŽSR. Hlavným zámerom tohto projektu bola transformácia železníc, ktorá povedie k fyzickému a účtovnému oddeleniu správy a prevádzky železničnej dopravnej cesty od dopravných a obchodných činností. Súčasťou týchto krokov bolo aj oddĺženie ŽSR a zadefinovanie regionálnych dráh.

Od 1. januára 2002 sa na základe tohto projektu od spoločnosti fyzicky aj účtovne oddelili činnosti súvisiace so zabezpečením prevádzky osobnej a nákladnej železničnej dopravy.

Ďalším dôvodom rozdelenia unitárnej železničnej spoločnosti bolo astronomické zadĺženie ŽSR v priebehu 90. rokov 20. stor., ktoré zabrzdiť akúkoľvek investičnú činnosť.

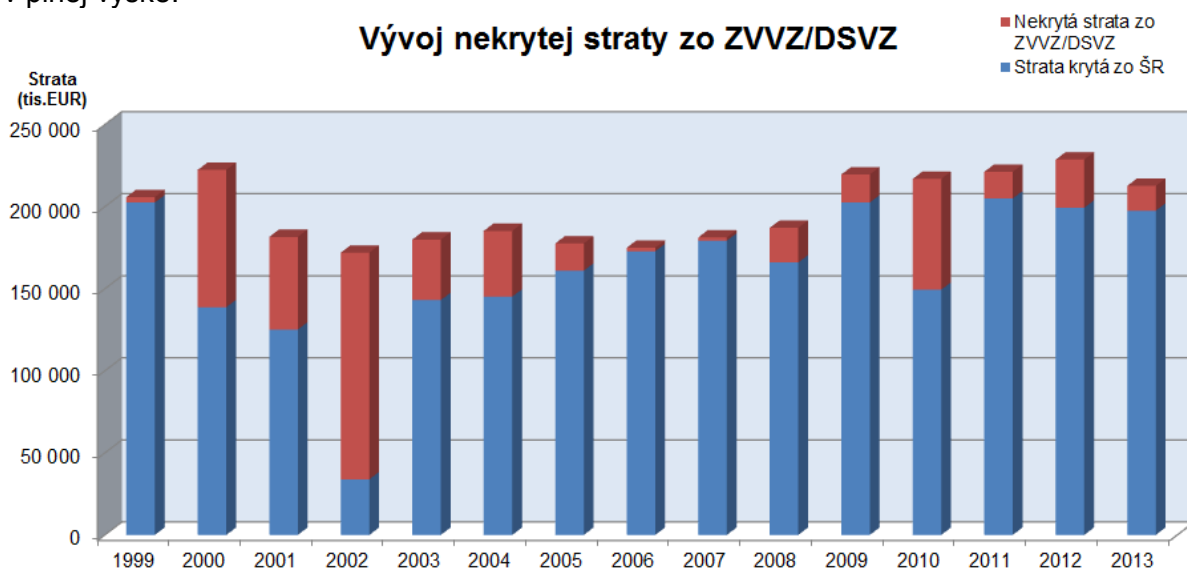
Reštrukturalizačný proces bol ukončený v roku 2005, kedy dochádza k rozdeleniu ŽS na dve samostatné dopravné spoločnosti – Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s. (ďalej len ZSSK), ktorá je operátorom osobnej železničnej prepravy, a na prevádzkovateľa nákladnej železničnej dopravy – Železničnú spoločnosť CARGO Slovakia, a. s..

Do roku 2008 sa uzatvárala zmluva v nadväznosti na schválenie zákona o štátnom rozpočte na príslušný rok na obdobie jedného roka (s nekrytou stratou). Od roku 2008 sa prvýkrát uzatvorila na 3-ročné obdobie (do roku 2010) s príslušnými dodatkami na jednotlivé roky (s nekrytou stratou).

Milan Chúpek, Ing., PhD., ÚDPT SR, Bazová 2, Bratislava, 02/55573525, gt@udpt.sk

V súčasnosti financovanie ŽOD sa uskutočňuje na základe „Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme“ (ZoDSVZ) (podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, do 31.12.2009 podľa zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach - ZVVZ), v j rámci ktorej štát zastúpený MDVRR SR uhrádza preukázateľnú stratu z verejnej železničnej osobnej dopravy na území SR. Zmluvou sa štát zaväzuje uhradiť dopravcovi túto stratu, ktorou je v osobnej doprave rozdiel medzi EON vynaloženými dopravcom na splnenie záväzku zo zmluvy o prevádzkovaní dopravy vrátane primeraného zisku a tržbami dosiahnutými dopravcom z tohto záväzku (pozn. primeraný zisk, ktorý je možné kalkulovať podľa zákona, nebol doteraz uplatňovaný).

Vývoj uhrádzania neinvestičnej dotácie poukazuje na skutočnosť, že štát neuhrádzal celú jej výšku, zodpovedajúcu objednanému a zazmluvnenému výkonu. Nevyriešenou tak ostáva nekrytá strata, ktorú „objednávateľ“ (MDVRR SR) uhrádza s oneskorením a nie vždy v plnej výške.



Graf 1
Zdroj: ZSSK

Z vývoja nekrytej straty vidíme, že štát čiastočne zlepšil svoj vzťah k plneniu záväzkov zo zmluvy vo vzťahu k výške nekrytej straty, ale aj jej dodatočnej úhrady.

V súčasnosti je v platnosti dlhodobá Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ) na obdobie rokov 2011 – 2020, ktorá je stavaná na báze nariadenia EP 1370/2007 a okrem iného rieši aj otázku problematiky štátnej pomoci pre prijatie EÚ fondov z Operačného programu Doprava.

Poplatok za používanie železničnej dopravnej cesty

Rozhodujúce zmeny v spôsobe výpočtu poplatku za ŽDC od 01.01.2011

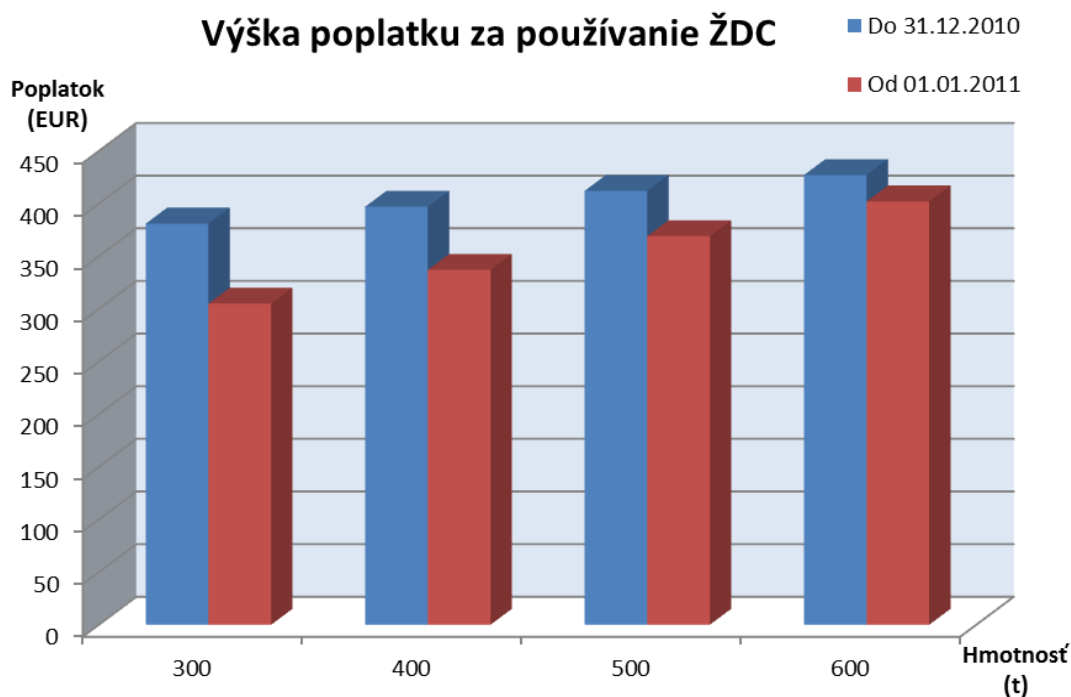
Zákon č.513/2009 Z.z. o dráhach , účinný od 1.januára 2010 obsahuje nové princípy spoplatňovania používania železničnej dopravnej cesty (ďalej ŽDC) vo väzbe na Smernicu EP a Rady č.2001/14 ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za jej používanie a bezpečnostnej certifikácii.

V nadväznosti na nový zákon bol vydaný Regulačný rámec č.2/2010, ktorý stanovuje úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam.

- Zmena vecnej štruktúry poplatku za používanie ŽDC
 - Poplatok za minimálny prístupový balík
 - Poplatok za traťový prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb
 - Poplatok za doplnkové služby
- Zmena rozsahu vecnej regulácie
 - Regulované ceny
 - Neregulované ceny

- Zmena spôsobu výpočtu
 - Do ceny za ŽDC sa premietajú len variabilné náklady, ktoré vznikajú prevádzkou vlaku
 - Nový systém spoplatnenia kladie väčší dôraz na hmotnosť vlaku v porovnaní s predchádzajúcou koncepciou spoplatňovania ŽDC
 - Fixné náklady sú hradené štátom prostredníctvom rozpočtu verejnej správy

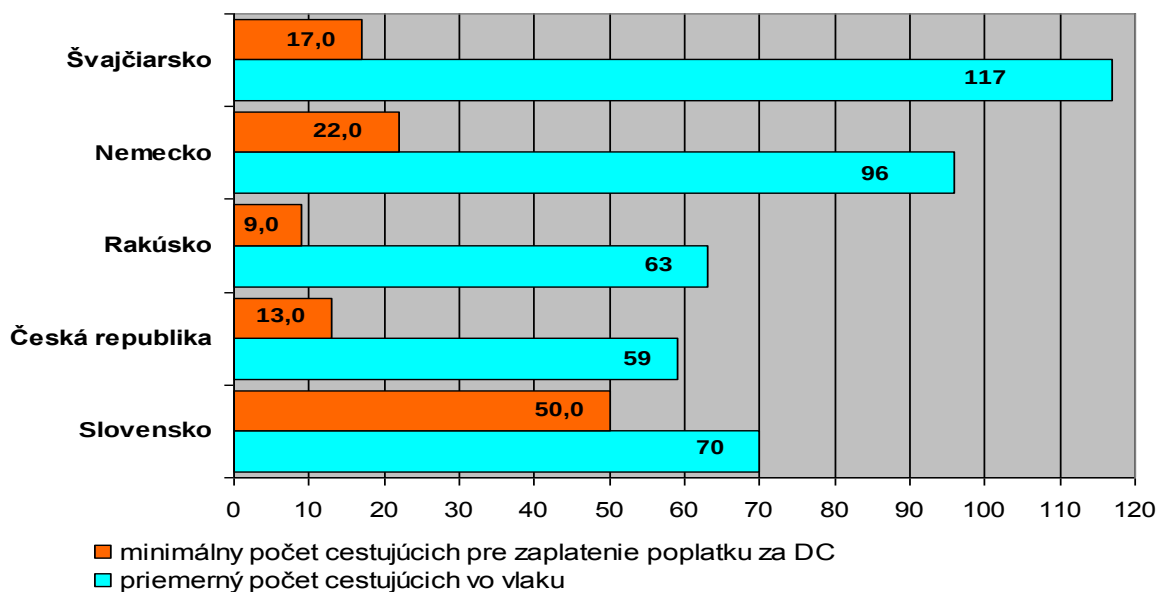
Porovnanie výšky poplatku za ŽDC na trati Bratislava – Žilina pred zmenou do 31.12.2010 a po zmene spôsobu výpočtu od 01.01.2011:



Graf 2
Zdroj: ZSSK

Porovnanie poplatku za ŽDC vzhľadom na výšku cestovného

Koľko musí byť vo vlaku platiacich cestujúcich aby sa zaplatil poplatok za ŽDC



Graf 3
Zdroj: ZSSK z roku 2005

Rozvoj železničnej osobnej dopravy

Napriek tomu, že železničná doprava patrí k najekologickejším druhom dopravy a jej vplyv na znečisťovanie životného prostredia je minimálny, nielen čo sa týka produkcie emisií, ale aj záberu pôdy, tvorby odpadov, znečisťovania pôdy či huku a vibrácií z dopravnej prevádzky, nevenujeme jej náležitú pozornosť, ako v okolitých krajinách.

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. je od roku 2005 prevádzkovateľom osobnej diaľkovej, regionálnej a medzinárodnej železničnej dopravy. Od svojho začiatku zápasila so zastaraným parkom koľajových vozidiel a tiež železničnou infraštruktúrou, čo samozrejme malo vplyv na celkovú kultúru cestovania a úroveň poskytovaných služieb, pokiaľ sa vôbec o nejakej dalo hovoriť.

Pozitíva železničnej dopravy

Tab. 1

Železničná doprava

Pozitíva	Dopady pozitív
Vládou SR schválený materiál „Modernizácia a rozvoj mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., na obdobie rokov 2008 – 2012“ koncepčne riešil problém obnovy ŽKV národného dopravcu, špecifikoval finančné plány projektov obnovy ŽKV ZSSK. Upravoval finančný plán investičnej štátnej podpory a podpory z fondov EÚ pre financovanie pilotného Projektu obnovy ŽKV ZSSK z prostriedkov eurofondov (v rámci OPD 2007-2013). Tento projekt bol 15. júla 2010 schválený rozhodnutím EK.	Obnova parku vozidla pre regionálnu a prímestskú dopravu.
Operačný program doprava (177,021 mil. EUR)	Obstaranie 32 ks jednotiek (10 ks EPJ 671, 12 ks DMJ 861, 10 ks PP + 2 ks HDV 381 a úprava 10 ks HDV 263)
Modernizácia a rozvoj parku ZSSK 2008 – 2012 (63,068 mil. EUR).	Zvýšenie spoľahlivosti a komfortu vozidiel ZSSK.
Plnenie záväzkov štátu voči ZSSK v oblasti výkonov vo verejnom záujme (prvý krát v roku 2007).	Zníženie zadĺženia ZSSK.
Významný rozvoj železničnej infraštruktúry – koridorové trate.	Zvýšenie rýchlosti a bezpečnosti železničnej dopravy
Aplikácia viacročného kontraktu od 2008 (možnosť lepšie plánovať ľudské i finančné zdroje, kapacity).	Možnosť lepšie plánovať ľudské a finančné zdroje i kapacity.
Veľký kapacitný potenciál ZSSK	Vysoká hustota železničnej siete, kapacita vlakov.
Vysoká spoľahlivosť, bezpečnosť a ekologickosť.	Nízky počet nehôd a menší negatívny vplyv na životné prostredie oproti cestnej doprave.

Zdroj: ZSSK

Negatíva železničnej dopravy

Tab. 2

Železničná doprava

Negatíva	Dopady negatív
Vysoký poplatok za ŽDC, 2,8 krát vyšší ako u cestnej dopravy.	Zníženie konkurencie schopnosti železničnej dopravy.
Nedostatočná harmonizácia liniek vlakov a autobusov.	Plytvanie zdrojmi.
Prestárnutý vozidlový park (35 % parku staršieho ako 30 rokov).	Vysoké náklady na údržbu a opravy vozidiel.
Nesprávne rozdelenie majetku Železničnej spoločnosti v roku 2005.	ZSSK odkázaná na outsourcing v podporných činnostiach (Úao dráhových vozidiel, služby posunu a technickej kancelárie, pôsobenie v prenajatých priestoroch a pod.). Čiastočné zlepšenie nastalo 2012 kúpou časti majetku ZSSK CARGO.
Neustále meškanie úhrad nekrytej straty z realizácie výkonov vo verejnom záujme	Nutnosť zadlžovania.
Neefektívne fungujúce obstarávanie tovarov a služieb.	Neúmerne predražujúce vstupy a s oneskoreným dodávaním.
Vysoké úverové zaťaženie z titulu financovania investícií.	129, 456 mil. EUR splatných postupne do roku 2017

Zdroj: ZSSK

Mobilný park ZSSK

Modernizácia parku železničných koľajových vozidiel (ŽKV) spoločnosti sa až do roku 2008 uskutočňovala len na základe vlastných zdrojov vo výške odpisov znížených o splátky úverov a úverových zdrojov z UBS a EUROFIMA

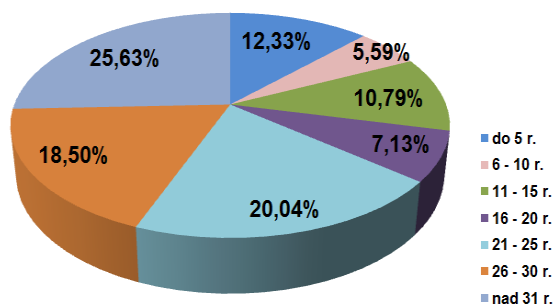
V súčasnosti vlastní ZSSK 1 300 akcií, čo zodpovedá 0,5 % podielu na majetku spoločnosti EUROFIMA. Zásadnou výhodou členstva v EUROFIMA je veľmi priaznivá úroková miera financovania a dlhodobá splatnosť, ktoré EUROFIMA poskytuje.

ZSSK prijala do roku 2009 na modernizáciu a nákup železničných koľajových vozidiel celkovo 12 tranží finančnej výpomoci z EUROFIMA v celkovom objeme 139 950 000 EUR.

V roku 2007 (19. 12. 2007) svojím uznesením č. 1085/2007 schválila vláda SR materiál „Modernizácia a rozvoj mobilného parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., na obdobie rokov 2008 – 2012“. Materiál koncepcne riešil problém obnovy ŽKV národného dopravcu, ustanovoval dva druhy financovania takejto obnovy a ustanovoval obsahové zamerania týchto projektov. Prvá príloha materiálu upravovala finančný plán investičnej štátnej podpory a podpory z fondov EÚ pre financovanie pilotného Projektu obnovy ŽKV ZSSK z prostriedkov eurofondov (v rámci operačného programu Doprava SR 2007-2013). Tento projekt bol dňa 15.júla 2010 schválený rozhodnutím Európskej komisie a na jeho základe získala Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., nenávratný finančný príspevok vo výške **177 021 134 EUR**.

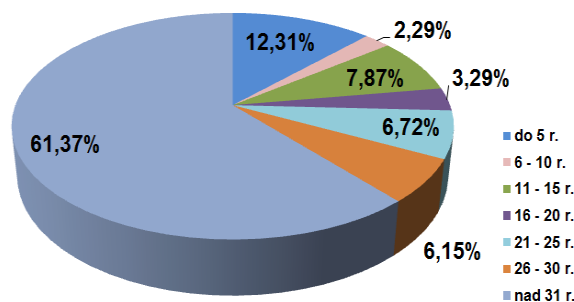
Veková štruktúra mobilného parku ZSSK

Hnacie dráhové vozidlá 2005



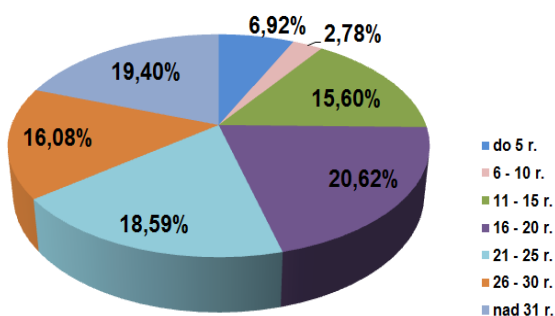
Graf 4
Zdroj: ZSSK

Hnacie dráhové vozidlá 2014



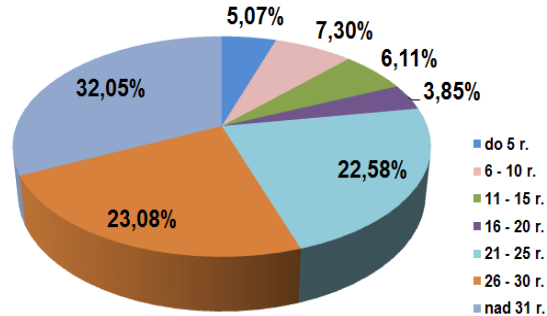
Graf 5
Zdroj: ZSSK

Osobné vozne 2005



Graf 6
Zdroj: ZSSK

Osobné vozne 2014



Graf 7
Zdroj: ZSSK

Napriek investíciám do obnovy parku mobilných prostriedkov je naďalej vysoké percento vozidiel starších ako 30 rokov. Uvedený stav je predovšetkým výsledkom vysokého počtu modernizácií na úkor nákupu nových vozidiel, hlavne čo sa týka hnacích dráhových vozidiel (HDV).

Oproti roku 2005 sa počet HDV starších ako 31 rokov zvýšil o takmer 36%, čo je dôsledkom dlhodobého zanedbávania obnovy. Prejavuje sa to najmä častou poruchovosťou HDV a tým aj meškaním vlakov. Väčšiu pozornosť venovala ZSSK modernizácii a nákupu osobných vozňov, nakoľko chcela zvýšiť kultúru cestovania, ktorá bola na žalostnej úrovni. Pri spolufinancovaní siedmych projektov obnovy ŽKV z fondov EÚ v celkovej výške cca **690 mil EUR**, z toho vlastné zdroje ZSSK predstavujú takmer **82 mil EUR** sa celková situácia rozhodne zlepšila.

Obnova parku železničných koľajových vozidiel ZSSK 2005 – 2015

Prehľad nákupu ŽKV ZSSK

Tab. 3

Obnova parku ŽKV Nové ŽKV	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	Σ
Osobné vozne 1. trieda	-	-	-	1	4	5	-	5	-	-	-	15
Osobné vozne 2. trieda	-	-	3	13	10	11	13	-	-	10	17	77
EPJ 671 – 071 - 971	-	-	-	-	-	1	5	4	-	5	4	19
Súpravy Push-Pull (PP)	-	-	-	-	-	-	3	5	2	-	-	10
Motorová jednotka 861 (DMJ)	-	-	-	-	-	-	3	5	4	7	13	32
Nový rušeň 381 (HDV)	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Nové ŽKV spolu	-	-	3	14	14	17	24	21	6	22	34	155

Zdroj: ZSSK

Prehľad modernizácie ŽKV ZSSK

Tab. 4

Obnova parku ŽKV Modernizované ŽKV	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	Σ
Osobné vozne 1. trieda	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Osobné vozne 2. trieda	11	37	48	22	30	38	16	22	12	13	18	267
Modernizácia špeciálne vozne	-	-	2	3	4	-	-	-	-	-	-	9
Motorové vozne r. 813+913	-	1	10	13	13	7	-	-	-	-	-	44
Motorové vozne r. 812	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Prestavba PV 011 na 012	-	-	-	-	2	18	-	-	-	-	-	20
Úprava 263 na Push-Pull	-	-	-	-	-	2	4	3	1	-	-	10
Motorové rušne 736	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	5
Úprava HDV 350 na ETCS	-	-	-	-	-	4	5	-	-	-	-	9
Prestavba 163 na 361	-	-	-	-	-	-	2	3	4	4	6	19
Prestavba 750 na 757	-	-	-	-	-	-	3	4	6	6	6	25
Modernizované ŽKV spolu	16	52	61	40	51	69	30	32	23	23	30	427

Zdroj: ZSSK

Vývoj prepravy na Slovensku

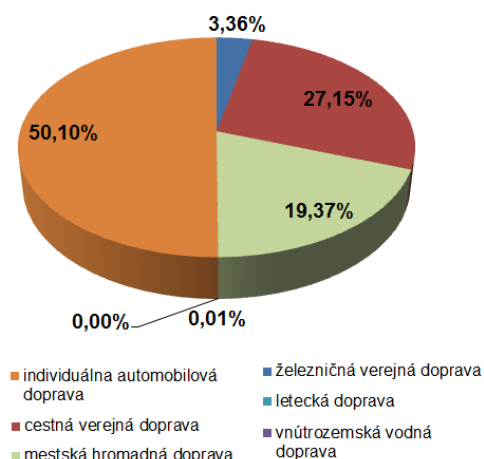
Podiel na trhu v počte prepravených osôb

Základným problémom osobnej železničnej dopravy je nízka obsadenosť ponúkaných spojov (v roku 2005 21,5%, do roku 2009, vďaka hospodárskemu rastu, nárast na 27,9%, v roku 2013 opäť pokles na cca. 22%). Jeho principiálnou príčinou je nedostatok koordinácie medzi osobnou železničnou a autobusovou dopravou, dopúšťajúci celý rad súbehov týchto druhov dopravy.

Verejná autobusová doprava kedysi plnila svoj funkciu v tom, že robila zvoz a odvoz cestujúcich na vlaky a od vlakov do a zo spádových miest a obcí. Tak to doteraz funguje napríklad vo Švajčiarsku, ktorému sme sa chceli v minulosti priblížiť. Švajčiarsko robí pre ekológiu najviac a v referende rozhodlo o rozvoji železničnej dopravy. Zabránili tak kamiónovej doprave a má železničnú osobnú dopravu organizovanú tak, že každý ju využíva, lebo sa ňou dostane až do centra miest, resp. spádových oblastí odkiaľ sa uskutočňuje rozvoz autobusmi. Čuduj sa svete, že to funguje napriek tomu, že v niektorých kantónoch sú železnice v súkromnom vlastníctve a grafikon je optimalizovaný tak, že aj z regionálnych tratí sú zabezpečené prípoje. U nás stále bojujeme.

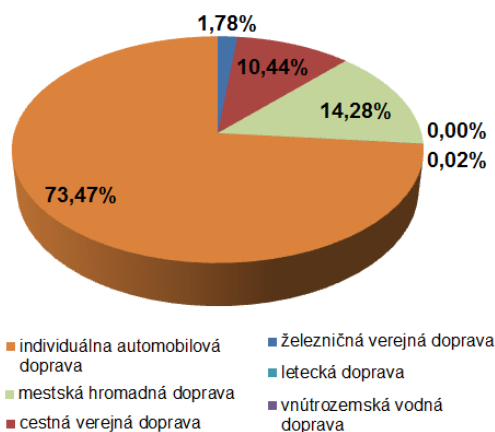
My sa však na Slovensku akosi ťažko vieme dohodnúť. Hlavný problém je v tom, že objednávateľia verejnej dopravy, teda štát, mestá a VUC majú odlišné záujmy a zatiaľ neexistuje taká sila, teda autorita alebo ak chcete regulátor, ktorý by tieto tri strany vedel zharmonizovať v prospech občanov, a nie proti nim.

Porovnanie prepravy osôb podľa druhov dopravy (1995)



Graf 8
Zdroj: Štatistický úrad SR

Porovnanie prepravy osôb podľa druhov dopravy (2013)



Graf 9
Zdroj: Štatistický úrad SR

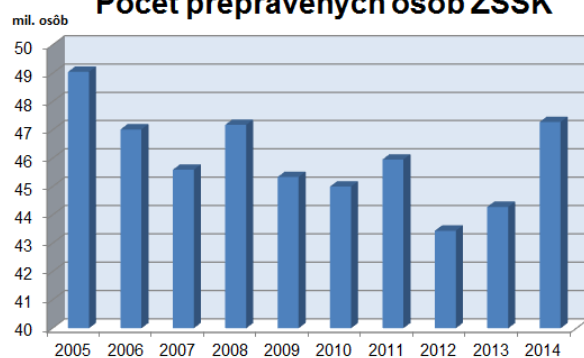
Tab. 5

Druhy dopravy (počet prepravených osôb v tis.)	1995	2013	Rozdiel 2013-1995	Zmena 2013-1995 (%)	Trend
Železničná verejná doprava	89 471	46 064	-43 407	-48,52	↓
Cestná verejná doprava	722 510	270 123	-452 387	-62,61	↓
Mestská hromadná doprava	515 593	369 323	-146 270	-28,37	↓
Vnútrozemská vodná doprava	138	109	-29	-21,01	↓
Letecká doprava	118	610	492	416,95	↑
Individuálna automobilová doprava	1 333 334	1 900 418	567 084	42,53	↑
Verejná osobná doprava	1 327 830	686 229	-641 601	-48,32	↓
Neverejná osobná doprava	1 341 718	1 902 160	560 442	41,77	↑

Zdroj: Štatistický úrad SR

Rozsah dopravných a prepravných výkonov ZSSK v rámci ZoDSVZ

Počet prepravených osôb ZSSK



Graf 10
Zdroj: ZSSK

Dopravný výkon ZSSK



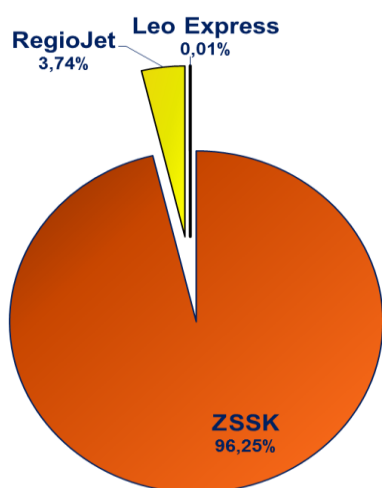
Graf 11
Zdroj: ZSSK

Podiel dopravcov na železničnom trhu v SR

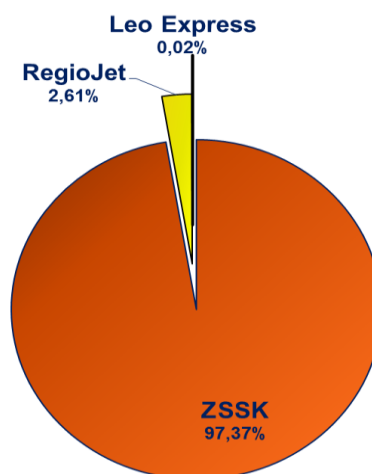
Tab. 6

Dopravcovia	Preprava osôb % podiel	Prepravný výkon % podiel
ZSSK	96,25	97,37
RegioJet	3,74	2,61
Leo Expres	0,01	0,02
Spolu	100,00	100,00

Zdroj: ZSSK



Prepravené osoby



Prepravný výkon

Graf 12

Zdroj: ZSSK

Graf 13

Zdroj: ZSSK

Porovnanie výkonov, tržieb a dotácie ZSSK a RegioJet na trati Bratislava - Komárno

Tab. 7

Dopravca	Dopravný výkon (mil. vlkm)	Cestujúci (mil.)	Prepravný výkon (mil. osobokm)	Tržby (mil. EUR)	Priemerná dotácia (EUR/vlkm)	Ročná dotácia (mil. EUR)	Cestujúci /1vlkm	Dotácia na cestujúceho (EUR/cest.)
ZSSK - 2011	0,708	1	32,141	0,632	7,3	5,168	1,41	5,168
RegioJet - 2014	1,196	1,827	62,058	2,005	6,04	7,224	1,53	3,954
Rozdiel (%)	69	151	173	217	-17	40	8,5	-23

Pozn. Podľa sčítania cestujúcich ZSSK prepravovala na danej trati navyše 30 % držiteľov režijných preukazov

Zdroj: ZSSK

Meškanie vlakov dopravcov Bratislava – Košice (14.12.2014 – 4.2.2015)

Tab. 8

Dopravca	Číslo vlaku	Vlaky celkom	Vlaky včas	Percento včasnosti
RegioJet	400	53	25	47,17
RegioJet	401	53	40	75,47
RegioJet	402	53	23	43,40
RegioJet	403	53	34	64,15
RegioJet	404	53	25	47,17
RegioJet	405	53	41	77,36
ZSSK	500	33	27	81,82
ZSSK	502	53	39	73,58
ZSSK	503	53	46	86,79
ZSSK	504	44	39	88,64
ZSSK	505	33	29	87,88
ZSSK	507	53	47	88,68

Zdroj: ŽSR

Meškanie vlakov dopravcov Košice – Čadca (14.12.2014 – 4.2.2015)

Tab. 9

Dopravca	Číslo vlaku	Vlaky celkom	Vlaky včas	Percento včasnosti
Leo Express	1350	51	50	98,04
Leo Express	1361	51	48	94,12
RegioJet	1010	51	42	82,35
RegioJet	1003	51	21	41,18
ZSSK	240	50	45	90,00
ZSSK	241	50	37	74,00

Zdroj: ŽSR

Regionalizácia osobnej dopravy

Koncepcia regionálnej dopravy schválená vládou SR predpokladá naplnenie nasledovných cieľov:

- zabezpečiť optimalizáciu dopravnej obslužnosti,
- odstrániť nedostatky pri objednávaní výkonov,
- uplatniť nový prístup pri ZoDSVZ, s cieľom dosiahnuť znižovanie nákladov dopravcov,
- jasne stanoviť záväzky verejnej služby,
- výber firmy pre zabezpečenie DSVZ realizovať výberovým konaním,
- stanoviť rozsah služieb, ktoré v rámci verejnej dopravy VÚC požaduje,
- vykonať benchmarking a stanoviť štandardné náklady.

Presun kompetencií

V zmysle platného znenia zákona č. 514/2009 Z.z., §46, ods (13) od 1.1.2016 majú vykonávať VÚC práva a povinnosti objednávateľa výkonov v súvislosti s DSVZ, čo môže znížiť výkony regionálnej železničnej dopravy v prospech prímestskej autobusovej dopravy. Pokles železničných výkonov zníži využitie majetku a vyvolá nadbytočnosť zamestnancov.

Národná dopravná agentúra

Uznesením vlády SR č.638/2012 bolo uložené MDVRR SR v spolupráci s VÚC pripraviť návrh efektívneho systému harmonizácie objednávaní výkonov dopravných služieb železničnej dopravy a pravidelnej regionálnej a prímestskej autobusovej dopravy. MDVRR SR spracovalo v roku 2013 návrh riešenia spôsobu koordinácie spojov ŽD a AD prostredníctvom zriadenia nezávislého úradu, tzv. Dopravnej autority (v súčasnosti Národná dopravná agentúra – NADA).

V dokumente „Návrh efektívneho systému harmonizácie objednávaní výkonov dopravných služieb železničnej dopravy a pravidelnej prímestskej autobusovej dopravy“ je uvedené, že MDVRR SR upustí od presunu kompetencií v regionálnej železničnej doprave na VÚC, ak bude zriadená NADA.

Legislatívne zmeny vo verejnej železničnej osobnej doprave

Na základe UZNESENIA VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY č. 530 z 22. októbra 2014 k **Návrhu na realizáciu opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády v železničnej osobnej doprave od 17.11.2014 a následne UZNESENIA VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY č. 590 z 20. novembra 2014 k návrhu na doplnenie uznesenia vlády SR č. 530 z 22. októbra 2014 bola od 1.12.2014 zavedená a rozšírená bezplatná preprava (skrátene BP) pre vybrané skupiny cestujúcich vo vlakoch prevádzkovaných v rámci ZoDSVZ (vnútroštátna preprava).**

Na základe UZNESENIE VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY č. 47 z 28. januára 2015 k **návrhu na realizáciu opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády SR v železničnej osobnej doprave bola od 1.2.2015 zavedená zľava na dochádzku do zamestnania.**

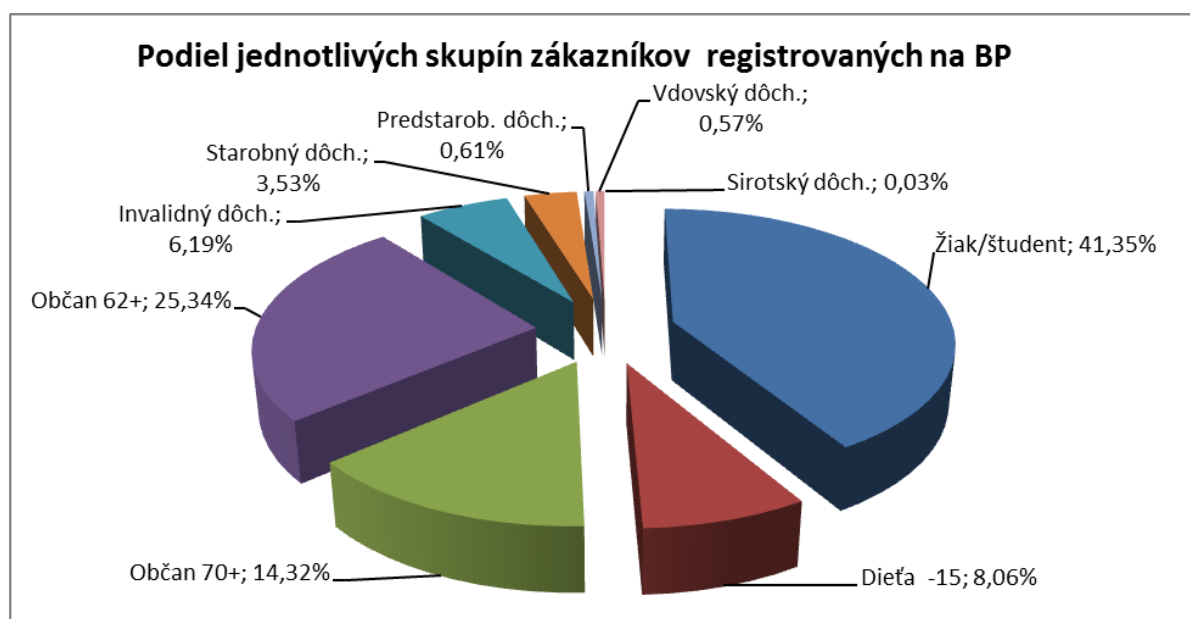
Zmena výkonov vo verejnom záujme osobnej železničnej i cestnej doprave po prijatí legislatívnych opatrení

Stav registrácie zákazníkov na bezplatnú prepravu

Tab. 10

REGISTRÁCIA K 8.3.2015	
617 415	počet zaregistrovaných zákazníkov na bezplatnú prepravu
611 688	počet zaregistrovaných občanov SR t.j. 99,07%
560 106	počet zaregistrovaných cez osobné pokladne t.j. 90,72%
305 038	počet registrácii – deti a študenti 49,41%
312 313	počet registrácii – dôchodcovia 50,58%

Zdroj: ZSSK



Graf 14

Zdroj: ZSSK

Vývoj dopravného výkonu ZoDSVZ v nadväznosti na zavedenie bezplatnej prepravy

Tab. 11

Parametre	Rok 2010 skut.	Rok 2011 skut.	Rok 2012 skut.	Rok 2013 skut.	Rok 2014 skut.	Rok 2015 plán
Produktívny dopravný výkon ZoDSVZ (tis. Vtkm)	31 456	30 745	29 044	28 705	29 154	30 799
Produktívny dopravný výkon spolu (tis. vtkm)	31 456	30 745	30 182	29 925	30 374	31 668
Ponúknutá kapacita IC, Ex 1502 mimo ZoDSVZ (mil. miestokm)	-	-	449,2	441,1	451,4	451,8
Ponúknutá kapacita ZoDSVZ (mil. miestokm)	8 976,00	9 208,90	8 933,60	8 990,40	9 139,80	9 592,10
Ponúknutá kapacita spolu (mil.miestokm)	8 976,00	9 208,90	9 382,90	9 431,50	9 591,10	10 044,00

Zdroj: ZSSK

Vplyv na kvalitu cestovania verejnou osobnou dopravou

Zavedením BP bolo nevyhnutné podniknúť kroky na udržania štandardov cestovania pre platiacich cestujúcich a zároveň naplňať vyššie uvedené UZNESENIE VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY. Z toho dôvodu boli v prvej fáze vo vlakoch SC, EC, Ex a R

zavedené jedno a viacúsekové limitované počty. Zavedením limitov sa však predlžuje výdaj cestovných dokladov. Dôvodom je hľadanie ešte nezaplneného kontingentu, nakoľko cestujúci chcú cestovať bezplatne, keďže majú nato nárok.

Vo vlakoch prímestskej dopravy neprišlo k zavedeniu limitov, ale k zvýšeniu kapacity a posilneniu dopravných výkonov v čase dopravnej špičky. V nadväznosti na vyššie uvedené aktuálne prichádza v termínoch pravidelných zmien GVD k optimalizácii vedenia jednotlivých vlakov vzhľadom na skutočné využitie – dopyt cestujúcich po preprave. Zároveň ZSSK operatívne zefektívňuje silu kapacity jednotlivých vlakov prímestskej dopravy. Vzhľadom na PP ZSSK si špeciálne riešenie vyžaduje oblasť TEŽ a riešenie skupinových prepráv škôl v priebehu školského roka:

- **oblasť TEŽ**, v spolupráci s OOCR VT ZSSK pripravuje posilnenie dopravnej obsluhy počas letnej turistickej sezóny a operatívne riadenie na OŽ počas nepracovných dní a turistickej sezóny,
- **skupinové prepravy škôl**, ZSSK pripravuje súbor opatrení, ktoré na jednej strane zamedzia obchádzaniu pravidiel bezplatnej prepravy v zmysle PP ZSSK a na strane druhej garantujú kvalitu poskytovanej služby ZSSK pri takejto preprave.

Na základe doterajších **štatistických a účtovných výstupov** je možné konštatovať, že zavedenie bezplatnej prepravy vo vlakoch prevádzkovaných v rámci ZoDSVZ (vnútroštátna preprava) **ovplyvňuje vývoj hlavných prepravných ukazovateľov**:

- **18 %-ný nárast cestujúcich**,
- **11 tisíc cestujúcich viac** vo vlakoch ZoDSVZ denne,
- **42,65% neplatiacich cestujúcich vo vnútroštátnych vlakoch ZoDSVZ**,
- **pokles na tržbách** vo vlakoch ZoDSVZ,
- **nárast priemernej prepravnej vzdialenosti** vo vlakoch ZoDSVZ **o 4,3 km**,
- **nárast predaja miesteniek**.

Zavedením bezplatnej prepravy v ZSSK vznikla nová situácia pre integrované dopravné systémy (IDS), tak ako ich dnes poznáme, vzhľadom na nastavený proces delby tržieb, ktorý je deformovaný existenciou súbehov a absencie dopravnej koordinácie. Pre jednotlivé IDS tak znamená pokles tržieb, ktoré vstupujú do IDS.

Očakávam, že BP zapôsobí ako fungujúci nástroj, ktorého cieľom je vyvolať koordináciu jednotlivých dopravcov, nakoľko akurát súbežné spoje sa stávajú pre konkurujúceho dopravcu (autobusových dopravcov) voči ZSSK menej atraktívne vplyvom odlivu cestujúcich do vlakovej dopravy. V súčasnosti sa však autobusový dopravcovia správajú „vzdorovito“ nakoľko považujú za povinnosť redukciu výkonov práve v okrajových častiach regiónu za cenu záchrany vedenia liniek na súbežných linkách.

Z pohľadu zavedenia IDS je bezplatná preprava nástrojom pre zníženie cien integrovaných cestovných lístkov v prípade cestovania viacerými druhmi dopravy. V takomto prípade za súčasného zabezpečenia atraktívnych návozov do jednotlivých prestupných bodov vlak/autobus, je priestor na oživenie verejnej dopravy vo všetkých regiónoch SR za súčasného rozvoja a budovania IDS.

Možnosti rozvoja verejnej osobnej dopravy vrátane železničnej Integrované dopravné systémy v SR a dopad zmeny PP ZSSK na existujúce IDS

Integrovaný dopravný systém je funkčné spojenie viacerých dopravcov s cieľom efektívneho využitia možností jednotlivých dopravcov na čo najefektívnejšiu a kvalitatívne vysoko hodnotenú dopravnú obsluhu v regióne.

Problémom v prostredí SR je najmä viac zdrojové financovanie a orientácia jednotlivých dopravcov – objednávateľov dopravných výkonov na zisk. Uvedené má za následok konkurenciu viacerých módov dopravy na súbežných a perspektívnych územiach a naopak nízku až žiadnu dopravnú obsluhu na území, kde sú prepravné požiadavky na verejnú dopravu v súčasnosti veľmi nízke. Zavedením BP vzniká nová situácia na prepravnom trhu verejnej dopravy na území SR kde máme viaceré oblasti, ktorých obyvatelia

nemajú možnosť jej využitia. Obyvatelia sa musia o svoju prepravu starať individuálne, kedy nevstupujú a nie sú ani motivovaní vstúpiť do systému verejnej dopravnej obsluhy.

Dalším negatívom je nedostatočná infraštruktúra pre IDS, kedy v mnohých prípadoch absentujú terminály integrovanej dopravy (v mnohých prípadoch postačuje základná dostupnosť prestupu medzi dopravcami), a vo všetkých prípadoch priestor pre zabezpečenie prestupu z individuálneho dopravného prostriedku do prostriedku verejnej dopravy – odstavné parkoviská v termináloch.

Aj napriek uvedeným nedostatkom na SR existujú 2 IDS:

- **Žilinský regionálny ŽRIDS**, kedy hovoríme len o spoločnom cestovnom doklade a to len medzi dopravcom mestskej hromadnej dopravy a železničnej prímestskej dopravy na jednom traťovom úseku. Uvedený systém dopravnej obsluhy je nevyhovujúci vzhľadom na absenciu integrácie prímestskej autobusovej dopravy a akejkolvek koordinácie dopravných výkonov v rámci systému.
- **IDS BK**, ktorý vo svojej 1. etape predstavuje integráciu na úrovni časových cestovných lístkov len v meste Bratislava a okrese Malacky. Integrovaný sú autobusový a vlakový dopravca v prímestskej doprave ako aj dopravca mestskej hromadnej dopravy. IDS BK deformuje skutočnosť, kedy absentuje dopravná koordinácia jednotlivých dopravcov a spolupráca dopravcov pri otázkach spoločného prístupu ku komunikácii a riešení predaja CD voči cestujúcim. Dôvodom je orientácia dopravcov na zisk a obava o stratu podielu v rámci prepravného trhu v regióne.

Na Východnom Slovensku je eminentný záujem o spustenie IDS pod názvom **KORID**, kedy je od septembra 2015 plánované sprevádzkovanie nového prestupného terminálu Moldava nad Bodvou mesto. Koordinácia dopravných výkonov dopravcov smerujúcich do mesta Košice zo smeru Moldava nad Bodvou má byť prvou etapou budovaného KORID. ZSSK pripravuje dopravnú obsluhu nového terminálu v jeho prvej etape celkovom 7 pásmi Os vlakov.

Identifikácia hlavných problémov

V rámci SR nie je vôbec riešená otázka harmonizácie a koordinácie s cestnou dopravou. Aj po prijatí nového cenového výmeru poplatku za ŽDC zostane výrazne vyšší podiel nákladov za použitie dopravnej cesty v prípade železničnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou. Základným problémom verejnej osobnej dopravy je nezadefinovanie obslužnosti územia SR (presné linkovanie, rozdelenie vlak/autobus, počty párových spojov). Tým sa dopúšťa celý rad súbehov medzi železničnými a autobusovými linkami, čoho dôsledkom je nedostatočné využitie veľkých prepravných kapacít, akými železničná osobná preprava disponuje. Priemerná obsadenosť štátom objednaných železničných spojov (menej ako 27 %) spôsobuje optický nepomer medzi reálnymi výkonmi osobnej železničnej dopravy (prepravené osoby, osobové kilometre) a jej nákladmi.

Rozhodnutie vlády chápem ako rozhodnutie, ktoré má okrem sociálneho aspektu posilniť hromadnú a ekologickú dopravu a zároveň vyvolať rokovanie o harmonizácii železničnej a autobusovej dopravy. Nie je predsa normálne, ak už vyše desať rokov hovoríme potrebe harmonizácie cestovných poriadkov a takmer nič sme pre to neurobili. Ešte stále sa autobusoví dopravcovia správajú k železnici ako ku konkurencii, nie sú ochotní pristúpiť na rozumnú tvorbu cestovných poriadkov, aby na tých istých trasách vedľa seba nejazdili poloprázdne vlaky a zároveň poloprázdne autobusy. Jedni aj druhí sú financovaní vo verejnom záujme, jedni aj druhí vytvárajú zbytočné straty.

Rozhodnutie vlády o vyšších zľavách a cestovaní zadarmo tlačí VUC a mestá a ich licenčných dopravcov k tomu, aby si znovu sadli k rokovaciemu stolu a pristúpili na pravidlá integrácie. Samozrejme s tým, že autobusová doprava zharmonizuje svoje cestovné poriadky so železničnou dopravou ako nosným dopravným systémom. Tak to fungovalo na Slovensku do roku 1990. A, konečne, tak to funguje aj vo vyspelých krajinách.

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA JE PRE ĽUDÍ V REGIÓNOCH POTREBNÁ

Peter Pobeha

Súčasný postavenie a financovanie verejnej autobusovej dopravy nie je vyvážené so železničnou dopravou a v objeme podpory zo strany štátu je z pohľadu samotnej ekonomiky na Slovensku nedostatkom pre jej ďalší rozvoj. Vyspelé štáty EÚ posudzujú autobusovú dopravu ako jeden z troch základných pilierov vnútroštátnej prepravy (železničná, letecká) a dbajú na to, aby sa tento druh dopravy neustále rozvíjal, pretože si uvedomujú je dôležitosť pre vlastné hospodárstvo.

Vláda SR v júni 2014 schválila materiál spracovaný MDVRR SR – Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020. Cieľom stratégie je popísať reálny aktuálny stav v oblasti verejnej osobnej dopravy, identifikovať príčiny tento stavu a navrhnúť možnosti budúceho vývoja.

Podiel prepravných výkonov verejnej dopravy na výkone pozemnej osobnej dopravy je 25 % a dlhodobo klesá.

Z celkového počtu 766 mil. cestujúcich verejnou dopravou v roku 2011 iba 6 % využilo železničnú dopravu, 39 % verejnú autobusovú dopravu a 55 % MHD. Z prepravných výkonov sa 51 % v roku 2011 realizovalo v autobusovej doprave, 26 % v železničnej, 13 % v MHD a 10 % v leteckej doprave (1).

Pre účely zlepšenia a zmeny del'by prepravnej práce medzi verejnou a individuálnou dopravou sú stanovené strategické ciele vo VOD. Stratégia sa venuje pohľadu na verejnú osobnú dopravu v záujme zabezpečenia trvalo udržateľnej mestskej a regionálnej politiky. Uvedený materiál konkretizuje integráciu a prerozdelenie módov verejnej dopravy s tým, že za nosný dopravný systém spádových centier považuje prímestskú železničnú dopravu a tam, kde nie je dostatočná železničná infraštruktúra, bude spojenie realizované prímestskou autobusovou dopravou s cieľom integrácie v prevádzkovej, ale aj tarifnej oblasti.

Vláda SR v rámci balíčka opatrení, ktoré majú pro-sociálny charakter od 17.11.2014 zmenila tarifnú politiku v železničnej doprave, na základe ktorého vybrané skupiny obyvateľstva – žiaci, študenti a dôchodcovia cestujú bezplatne.

Chápeme rozhodnutie štátu z pohľadu sociálneho, chápeme rozhodnutie štátu v snahe podporiť cestovanie vlakom.

Z pohľadu Stratégie rozvoja osobnej dopravy ho však považujeme za nesystémový krok z dôvodov :

- 1.) ŽSSK ako preferovaný železničný dopravca bude mať napriek tomuto opatreniu rovnaké prevádzkové náklady a aj tržby z cestovného, pretože potenciálne vyšší počet cestujúcich za nižšie cestovné nebude finančným prínosom.
- 2.) Cestujúci, ktorí zmenia svoj doterajší druh dochádzky a presunú sa na vlak, budú buď existujúci nepravidelní cestujúci alebo obmedzia používanie iných foriem verejnej dopravy (autobus), prípadne zmenia svoje návyky a prehodnotia svoje finančné náklady a nechajú svoje auto doma.

**Peter Pobeha, Ing., Slovenská autobusová doprava Žilina, a. s., Košická 2,
01065 Žilina, tel.: 041/5651949, e-mail : sadza@sadza.sk**

- 3.) Úbytok cestujúcich v autobusovej doprave, ktorá je pre ľudí výhodnejšia z pohľadu dostupnosti, bude mať za následok potrebu zvýšenia dotácií z rozpočtov samosprávnych krajov, čo bez rovnakej podpory štátu, ako je to pri železničiach, môže viesť k redukcii výkonov a rušeniu niektorých autobusových prímestských spojov.
- 4.) Vzhľadom na to, že osídlenie na Slovensku nie je rovnomerne rozložené v mestských aglomeráciách a na vidieku, obyvatelia z niektorých oblastí, kde dnes funguje v súbehu železničná doprava a autobusová doprava, môžu o tieto spoje prísť. Koncové obce a iné obce po trase budú bez dopravnej obsluhy autobusom, resp. s veľmi obmedzenou obslužnosťou, odrezané od hospodárskych a kultúrnych spádových centier, čo môže negatívne ovplyvniť zachovanie zamestnanosti v týchto oblastiach.

PREČO ĽUDIA JAZDIA RADŠEJ AUTOBUSMI ?

Základným faktorom pre rozhodovanie je cena prepravy a dostupnosť. Cena základného cestovného v autobuse je síce porovnateľná s vlakom, no dnes sa ľudia skôr zameriavajú na úsporu času pri preprave, jednoduchosťou použitia a minimalizáciu prestupov. Železničná doprava nie je dostupná v takom rozmere ako autobusová doprava, a preto cestujúci z vlaku je často odkázaný ešte na ďalší prestup na iný druh dopravy, čím sa mu dochádzka predlžuje a predražuje. Tieto faktory robia železničnú dopravu menej atraktívnu a v konečnom dôsledku aj menej využívanú. Týka sa to najmä regionálnych tratí, ktoré dopĺňajú systém autobusovej verejnej dopravy v každom kraji. Nízky počet cestujúcich má za následok potrebu vyšších dotácií na krytie straty z týchto výkonov. Prevádzkovanie týchto tratí neplní potreby verejného záujmu tak, ako ich poskytuje v regiónoch autobusová doprava. Osídlenie Slovenska tvorí takmer z polovice vidiek, a väčšina obcí je obslužená len autobusmi.

Zväz autobusovej dopravy, ako profesijná organizácia, ktorá združuje najvýznamnejšie podniky na Slovensku zabezpečujúce regionálnu autobusovú dopravu vykonal v mesiaci november 2014 rozsiahly prieskum so zameraním na zistenie „ Akú dopravu preferujú obyvatelia v regiónoch “.

Prieskum bol vykonaný prostredníctvom dotazníkov, ktoré obyvateľom distribuovali vybrané obce zo všetkých regiónov Slovenska. Na otázky prieskumu odpovedalo celkom 11.945 obyvateľov zo všetkých regiónov Slovenska. Takmer 91 % opýtaných považuje za prioritný pre zabezpečenie dopravnej obslužnosti vo svojej obci autobus. Pri otázke o rovnakej úrovni výšky cestovného až 93 % respondentov sa vyjadrilo, že sú za rovnakú cenovú úroveň vo vlakoch aj autobusoch. V prípade, že by ľudia nemali k dispozícii autobusové spojenie, až 32 % by začalo využívať osobné autá – a len 15 % vlak.

AKÝ MÁ DOPAD VEREJNÁ DOPRAVA NA ZAMESTNANOSŤ ?

V súčasnosti využíva verejnú dopravu na Slovensku až 35% obyvateľov, zvyšná skupina používa súkromné vozidlo. Celkový počet cestujúcich vo verejnej doprave presahuje úroveň až 250 miliónov ročne. Až 70 % z tohto počtu používa vlak alebo autobus na pravidelnú dochádzku do školy a zamestnania.

Lepšia dostupnosť autobusovej dopravy a dostatočný počet spojov motivuje cestujúcich k preferovaniu tohto druhu dopravy. Autobusová doprava dnes flexibilne reaguje na vývoj trhu, zamestnanosti a rozpoloženia kľúčových záujmových oblastí v regióne. Spoje sú dnes už takmer adresne nastavené podľa požiadaviek hlavných zamestnávateľov v regióne, a to s cieľom vyjdenia v ústrety cestujúcim.

Podľa štatistík medzinárodnej asociácie pre verejnú dopravu so sídlom v Bruseli UITP dobre zorganizovaná doprava v danej oblasti prispieva k vyššej zamestnanosti až o 25 %. Investori vedia, že nie všetci zamestnanci sa môžu dopraviť do zamestnania autom, a preto požadujú od krajov alebo miest zabezpečenie potrebných spojov. Dochádzka zamestnancov do práce verejnou dopravou má pre zamestnávateľa viacero výhod. Jednou je spoľahlivosť dochádzky a dodržiavanie pracovnej doby a režimu, tá druhá je úspora v nepriamo vyvolaných investíciách pre vybudovanie príľahlých parkovísk pre súkromné autá. Príkladom takéhoto rozhodnutia sa preferovať pri preprave zamestnancov autobusovú dopravu najmä kvôli jej flexibilitě sú veľkí zamestnávateľia v regiónoch (KIA, Mobis, Volkswagen...).

Naopak, železničná doprava svojou obmedzenou infraštruktúrou nie je pre zamestnávateľov a ich územné rozloženie zaujímavá a pre doobjednanie nových spojení mimoriadne nákladná. Je vhodná viac na prepravu medzi okresnými sídlami a na dlhšie trasy. Regionálne trate majú veľmi slabé výsledky v obsadenosti vlakov, nakoľko stanice sú vo väčšej vzdialenosti od sídiel a cestujúcim takáto forma nevyhovuje.

Podľa prieskumov EU je na autobusové spojenie do práce odkázaný každý desiaty cestujúci. Ak mu tento spoj výrazne zmeníme alebo zrušíme, nebude mať inú možnosť do svojej práce dochádzať.

Podľa záverov štúdie vypracovanej prestížnou University of Leeds zohráva dostupnosť verejnej dopravy kľúčovú úlohu pri rozhodovaní o dochádzke do práce a samotnom rozvoji zamestnanosti. Až 46,4 % respondentov uviedlo, že nedostatočné spojenie verejnou dopravou by mohlo negatívne ovplyvniť ich rozhodovanie pre samotnú dochádzku do práce, reagovanie na prípadnú ponuku práce, účasť na pracovnom pohovore, a mohlo by to viesť aj k úplnému zastaveniu záujmu o prácu v oblasti bez možnosti dostať sa do práce verejnou dopravou (až 18 %)!

Najvyššiu závislosť na verejnej autobusovej doprave majú nezamestnaní ľudia a všeobecne stredná pracujúca vrstva obyvateľstva, predovšetkým ženy, ktoré nepoužívajú auto vôbec, ďalej mládež, a skupina populácie s nižšou kvalifikáciou.

Autobusová doprava je dôležitou súčasťou v kolotoči ekonomiky, uľahčuje prístup k zamestnaniu, vzdelaniu, obchodom a rekreácii. Dopravné politiky, ktoré znižujú náklady na podnikanie a nákladné cestovanie podporuje rast ekonomiky.

Zníženie nákladov na dochádzanie do zamestnania môže tiež viesť rozhybaniu ekonomicky neaktívne ľudí, ktorí sa na trhu práce. Efektívne nastavená dopravná politika môže podporiť re-distribúciu ekonomickej aktivity z jednej časti krajiny do druhej.

Autobusová doprava môže ovplyvniť ekonomický rast v krajine tým, že uľahčuje efektívne párovanie ľudí k druhom zamestnania podľa svojej kvalifikácie, a výrazným spôsobom zvyšuje účasť na trhu práce.

Na Slovensku sa v prímestskej autobusovej doprave ročne prepraví viac ako 200 mil. cestujúcich. Z tohto počtu je až 56 tis. obyvateľov úplne odkázaných na ich súčasné autobusové spojenie. Ak by ho stratili, prišli by aj o prácu.

DOPAD ZAVEDENÍM BEZPLATNEJ PREPRAVY V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE NA AUTOBUSOVÚ DOPRAVU

Zväz autobusovej dopravy zozbieral reálne dáta od spoločností zabezpečujúcich regionálnu autobusovú dopravu, čím sa získal prehľad o správaní cestujúcej verejnosti po 17. novembri 2014.

Po vyhodnotení v mesiaci marec 2015 za obdobie od 17. novembra 2014 do 28. februára 2015 došlo k úbytku cestujúcich v prímestskej doprave, na ktorú finančne prispievajú samosprávne kraje o **2,69 %**. Pokles cestujúcich v regionálnej autobusovej doprave zatiaľ výrazný nie je.

Údaje však ukazujú, že opatrenie malo výrazný dopad na nedotovanú diaľkovú dopravu, ktorú dopravcovia prevádzkujú výlučne na komerčnom základe bez akýchkoľvek príspevkov z verejných zdrojov. Tu bol odber v priemere na úrovni **17,35 %**.

Celkové výsledky potvrdzujú, že pri každodennom cestovaní do práce a do školy autobusy zohrávajú nenahraditeľnú úlohu a cestujúci veľmi opatrne zvažujú, či a ako zmenia svoj spôsob prepravy napriek finančným stimulom.

Aj v tejto situácii, keď študenti a dôchodcovia môžu cestovať železnicou zadarmo, vie autobusová doprava stále konkurovať dostupnosťou zastávok, nie však cenami. Cenu cestovných lístkov dopravcovia v regionálnej doprave nemôžu znížiť na nulu a navyše je to v kompetencii objednávateľov služieb vo verejnom záujme. Veríme, že aj štát a ministerstvo dopravy budú ďalej skúmať, ako najlepšie použiť financie na rozvoj dopravy na Slovensku, aby každý občan mohol cestovať tak, ako je to pre neho najvýhodnejšie.

Aj Európska únia vníma dôležitosť postavenia autobusovej dopravy v systéme verejnej osobnej dopravy .

Dôsledkom toho je spustenie celosvetovej propagačnej kampane, ktorú inicioval International Road Transport Union (IRU) s cieľom , aby autobusy boli v popredí prostriedkov verejnej dopravy, čím sa dosiahne trvalo udržateľná mobilita pre všetkých.

Na Slovensku kampaň nesie názov Autobusová doprava – rozumná voľba a realizujú ju dve najvýznamnejšie profesijné združenia v cestnej doprave - Zväz autobusovej dopravy a ČESMAD Slovakia.

Ambíciou IRU a oboch realizátorov je zdvojnásobenie využívania autobusovej dopravy do roku 2020.

Kampaň poukazuje na 5 benefitov autobusovej dopravy :

1. Bezpečnosť
2. Pohodlnosť
3. Ekologickosť
4. Efektívnosť
5. Dostupnosť

Aj na Slovensku prešla autobusová doprava významnými zmenami, ktorých cieľom je dosiahnuť spokojnosť cestujúcich – našich zákazníkov. Vozidlový park väčšiny spoločností vyhovuje najvyšším štandardom, v súčasnosti prebieha zavádzanie GPS systému do vozidiel, ktorý otvára nové možnosti vo zvyšovaní kvality poskytovaných služieb – veľa sa investovalo do revitalizácie autobusových staníc – a to bez akejkoľvek podpory štátu.

Skúsenosti zo zahraničia i zo Slovenska potvrdzujú, že **autobusová doprava** má svoje nezastupiteľné miesto v hromadnej doprave a **z pohľadu počtu prepravených osôb je v SR nosným dopravným systémom.**

Podporujeme systémový prístup k riešeniu problémov hromadnej dopravy, nie je cestou uprednostňovanie jedného druhu hromadnej dopravy pred iným.

Vlak aj autobus majú svojich zákazníkov, každý obsluhuje tú skupinu obyvateľstva, ktorá si ich vyberá tak, aby to bolo pre nich najvýhodnejšie. Autobus a vlak by si nemali konkurovať, ale sa dopĺňať.

Zväz autobusovej dopravy má eminentný záujem o komplexné zlepšenie služieb verejnej osobnej dopravy obyvateľstvu. Verejnú dopravu je potrebné podporovať ako celok, vrátane autobusovej dopravy.

POROVNANIE VÝKONNOSTI A DOSTUPNOSTI DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV HROMADNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V SR

Jozef Gnap¹

Abstrakt: Význam autobusovej dopravy v oblasti regionálnej dopravy nezastupiteľný. V súčasnosti v SR je cez systém bezplatného cestovania a ďalších zliav zo strany štátu preferovaná železničná osobná doprava. Porovnanie výkonnosti železničnej, autobusovej a mestskej hromadnej dopravy je hlavným výstupom príspevku. Dostupnosť železničnej dopravy je v SR značne obmedzená a preto je aj vzhľadom na integráciu dopravných systémov potrebné pristupovať k hromadnej osobnej doprave ako jednému systému, ktorý je v konkurenčnom boji s individuálnym používaním osobných motorových vozidiel.

Abstract: Bus service plays an irreplaceable role in regional transport. Recently, rail passenger transport is preferred by passengers in the SR due to the system of free travelling and other discounts granted from the position of the state. The main output of the paper is a performance comparison of rail, bus and urban public transport. Accessibility of rail transport is significantly limited in the SR. Therefore, it is necessary to follow the approach to public passenger transport as the one system which competes with the individual use of passenger cars. This is also important in terms of integration of transport modes.

Kľúčové slová: Doprava, osobná, výkonnosť, dostupnosť

Key words: Transport, passenger, performance, accessibility

JEL Classification: R41, R49

Úvod

Je potrebná verejná osobná doprava v SR? Alebo všetci majú resp. budú mať osobné automobily? Bohužiaľ otázka vlastníctva osobného automobilu v domácnostiach v SR „vypadla“ z celoštátneho prieskumu domácností. Podľa štúdie Národnej banky Slovenska „Výsledky finančnej situácie slovenských domácností“ z roku 2012 len 61 % domácností

¹ prof. Ing. Jozef Gnap, PhD.- vedúci katedry Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, Telefón: + 421 41 5133 500, e-mail: jozef.gnap@fpedas.uniza.sk

vlastní motorové vozidlo – tab. 1. [1]. Na druhej strane máme domácnosti, ktoré majú vo vlastníctve napr. aj štyri motorové vozidlá. Ďalšou otázkou, ktorou sa musíme zaoberať majú naše domácnosti na to financie, aby využívali každý deň osobný automobil? Podľa vyššie uvedenej štúdie viac ako 54,3% domácnosti má príjmy do 900 Eur za mesiac (tab. 2).

Tab. 1 Reálne aktíva domácností

	Vlastníctvo (v %)	Stredná hodnota	Medián	Štandardná odchýlka
Reálne aktíva spolu	95,5	79 632	61 977	80 767
Hlavné bývanie	89,9	68 666	55 897	56 987
Iné nehnuteľnosti	15,3	36 459	16 404	58 893
Vozidlá	61,2	7 434	5 000	10 129
Majetok súkromného podnikania	10,7	34 849	4 599	82 239
Cennosti	22,4	2 074	1 000	3 058
<i>Zdroj: HFCS.</i>				

Zdroj: [1].

Čiže veľká časť domácnosti verejnú hromadnú osobnú dopravu potrebuje. Verejnú hromadnú osobnú dopravu potrebujú domácnosti, aj pri vlastníctve osobného automobilu, na zabezpečenie prepravy do školy a späť. Nie všetky cesty členov domácnosti nie je možné realizovať napríklad popoludní jedným osobným automobilom vzhľadom na rozdielne ukončenie aktivít členov domácnosti napr. v okresnom meste, návrat zo školy, zamestnania a pod. Verejnú osobnú dopravu potrebujú obyvatelia SR, ktorí vzhľadom na zdravotné obmedzenia resp. vek nemôžu sami viesť osobný automobil.

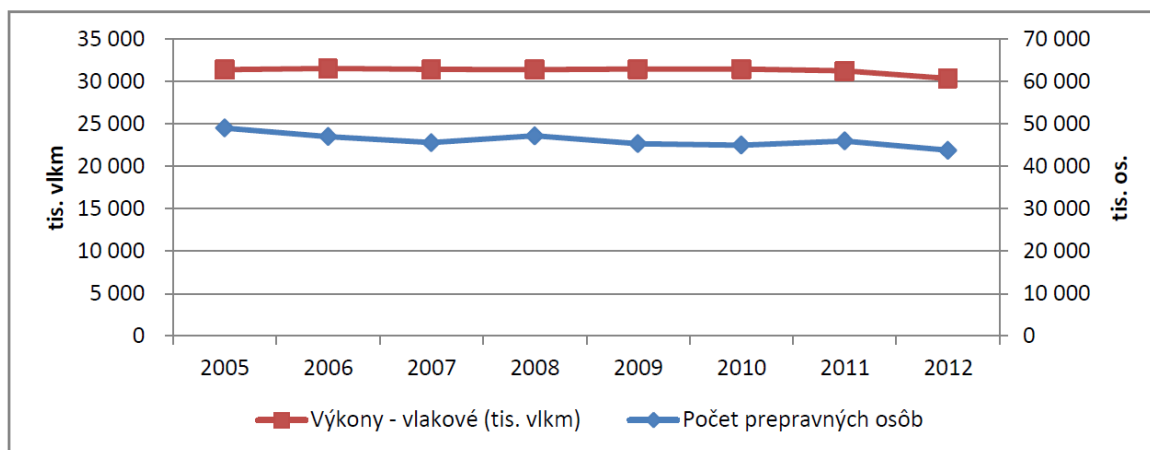
Tab. 2 Zastúpenie domácnosti podľa disponibilného mesačného príjmu

Príjmová skupina	Výskyt vo vzorke	Percentá	% spolu
Menej ako 330 €	161	7,8%	7,8%
331 - 500 €	293	14,2%	22,1%
501 - 660 €	300	14,6%	36,7%
661 - 900 €	362	17,6%	54,3%
901 - 1330 €	445	21,6%	75,9%
1331 - 1660 €	256	12,4%	88,3%
1661 - 1990 €	110	5,3%	93,7%
1991 - 2320 €	58	2,8%	96,5%
2321 - 2660 €	34	1,7%	98,2%
Viac ako 2661 €	38	1,8%	100,0%
Celkom	2057	100,00%	
<i>Zdroj: HFCS.</i>			

Zdroj: [1].

Porovnanie výkonnosti systémov hromadnej osobnej dopravy V SR

Vývoj prepravných výkonov v oskm a prepravených osôb v železničnej osobnej doprave je na obr. 1. Prepravné výkony za porovnávané obdobie rokov 2005-2012 aj počet prepravených osôb má len veľmi malú degeneriu. Zaujímavé bude obdobie po 17. novembri 2014, kedy sa začali v železničnej doprave zavádzať zmeny v oblasti cestovného.



Zdroj: ZSSK, RJSK

Obr. 1 Vývoj prepravných výkonov v oskm a prepravených osôb v železničnej doprave

Z obr. 2 je zrejmé, kde sú rozhodujúce železničné trate v SR z hľadiska počtu prepravených cestujúcich. Tieto trate a súčasný dopyt po ich využívaní zo strany cestujúcich by mal byť jedným z najdôležitejších faktorov pre ich integráciu do Integrovaných dopravných systémov. Tiež ich prebudovanie a nasadenie príslušných typov vozňov a ich technické zabezpečenie by malo zvýšiť cestovnú rýchlosť aby boli konkurencieschopné najmä voči individuálnej osobnej doprave.



Zdroj: VÚD

Obr. 2 Počty cestujúcich v osobných a zrýchlených vlakoch v pracovný deň v roku 2010

Vývoj počtu prepravených osôb autobusovou dopravou od roku 2000 do roku 2011 je nepriaznivý (tab. 3). Podobne je tomu v železničnej osobnej doprave. V mestskej hromadnej doprave je počet prepravených osôb stabilizovaný a dokonca väčší ako na začiatku milénia.

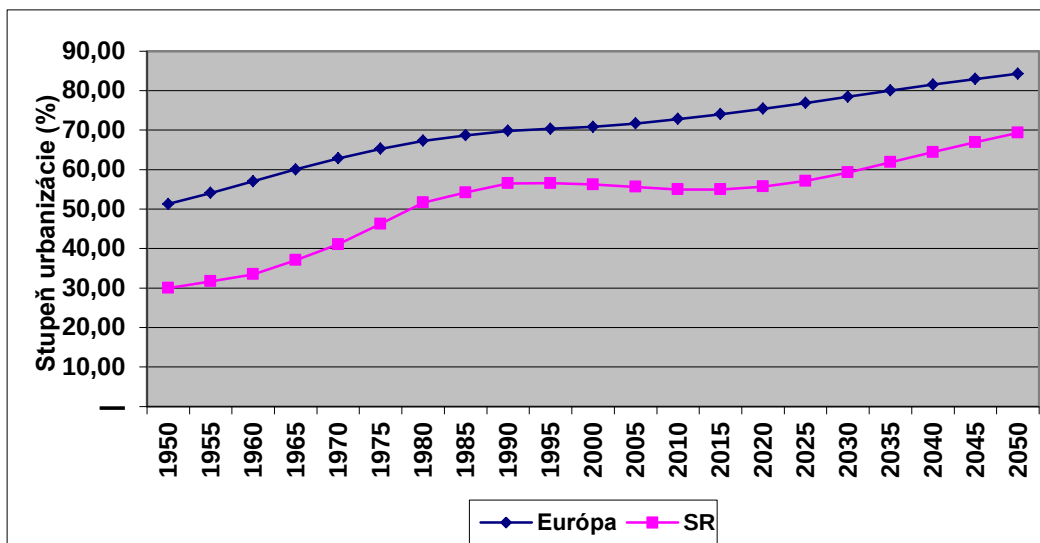
Z hľadiska počtu prepravených osôb je výkonnosť autobusovej dopravy (299 mil. osôb) oveľa vyššia ako v železničnej doprave (47 mil. osôb).

Tab. 3. Vývoj dopravného trhu – osobná doprava (tis. osôb)

Rok	Preprava osôb celkom tis. osôb	Železničná osobná doprava	Cestná verejná doprava	Mestská hromadná doprava	Individuálna osobná doprava	Verejná osobná doprava	Neverejná osobná doprava
2000	2 745 442	66 806	604 249	404 539	1 664 342	1 075 820	1 669 622
2001	2 680 747	63 473	566 445	373 269	1 673 019	1 003 456	1 677 291
2002	2 706 052	59 430	536 613	370 018	1 735 560	966 473	1 739 580
2003	2 688 157	51 274	493 706	394 465	1 742 915	940 153	1 748 004
2004	2 650 569	50 325	461 772	383 118	1 750 171	896 382	1 754 187
2005	2 669 382	50 458	449 456	395 064	1 769 147	896 788	1 772 594
2006	2 649 500	48 438	403 270	400 673	1 792 000	852 492	1 797 008
2007	2 650 438	47 062	382 589	402 591	1 812 245	832 609	1 817 829
2008	2 663 067	48 744	365 519	399 425	1 833 082	817 966	1 835 081
2009	2 609 688	46 667	323 142	389 263	1 846 439	761 470	1 848 218
2010	2 606 149	46 583	312 717	385 594	1 859 479	745 568	1 860 581
2011	2 642 307	47 531	299 579	417 293	1 875 479	765 117	1 877 190

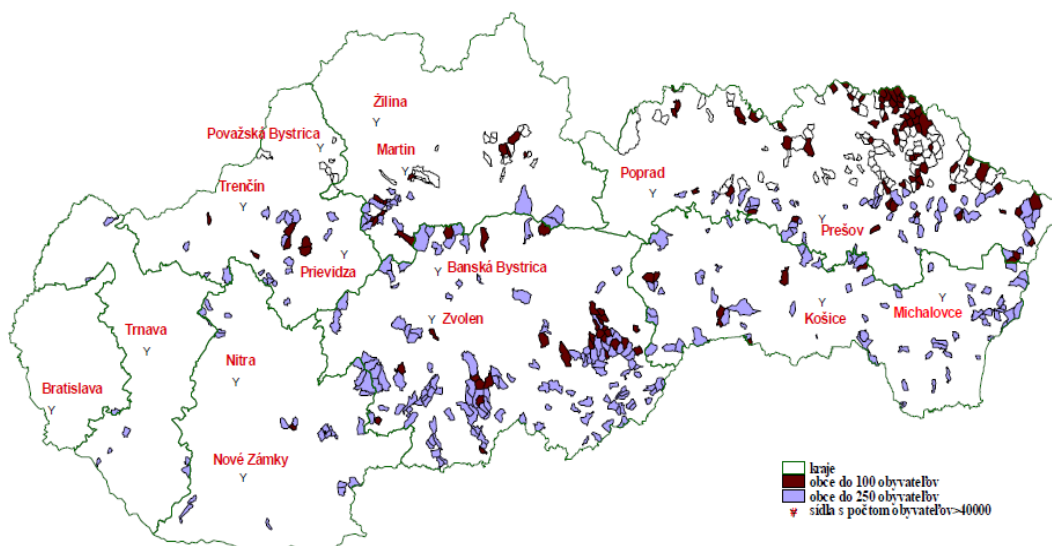
Zdroj: MDVRR SR

Pre skúmanie potreby regionálnej verejnej hromadnej osobnej dopravy je potrebné skúmať vývoj v štruktúre osídlenia a veľkosť obcí v SR. Pre potreby konkrétnych rozhodnutí najmä tvorby „Plánov dopravnej obslužnosti“ je potrebné vychádzať, z konkrétnych podmienok jednotlivých krajov v SR. Na obr. 3 je vývoj štruktúry osídlenia v SR a Európe. SR je stupeň urbanizácie výrazne pod priemerom štátov Európy, tzn. V SR v roku 2015, žije stále skoro 45 % obyvateľov mimo miest a preto je potrebná verejná regionálna hromadná osobná doprava. Až v roku 2050 to podľa prognózy OSN to má byť „len“ 30 % obyvateľov, ktorí majú bývať mimo miest.



Obr. 3 Štruktúra osídlenia a jej vývoj v SR a Európe; Zdroj: OSN, aktualizácia: 2009

V rámci krajov SR sú veľké rozdiely v oblasti počtu obcí do 100 resp. 250 obyvateľov (obr. 4) [4]. Sú to obce kde vo väčšine prípadov chýbajú základné školy, zdravotnícke zariadenia, ale aj podniky, niekde aj obchody. Čiže potreba dochádzania za vzdelaním, do zdravotníckych zariadení, zamestnania atď. je dennodenná a potreba verejnej hromadnej dopravy nevyhnutná. Väčšina týchto malých obcí nemá dostupnú železničnú osobnú dopravu.



Obr. 4 Štruktúra obcí podľa počtu obyvateľov; Zdroj: Štatistický úrad SR

Dostupnosť systémov hromadnej osobnej dopravy

Na úvod tejto časti príspevku otázka a odpoveď zo stránky ŽSR [5] „Pozdravujem, chcem vás poprosiť o odpovede na moje otázky: - koľko percent miest a obcí krajiny má priamy

prístup k železnici, - aké je ďalšie rozdelenie miest a obcí podľa dostupnosti železnice - napr. v okruhu 15, 20, 40 kilometrov“.

Stanovisko ŽSR:

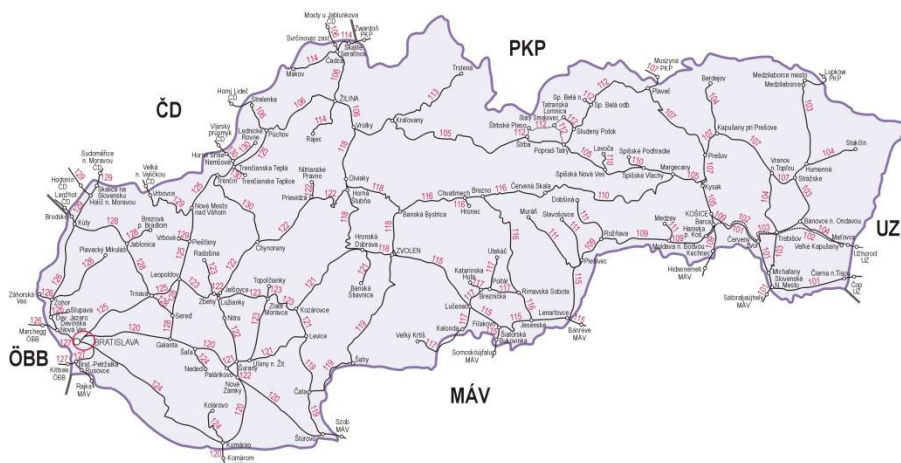
„Tieto údaje Vám z pohľadu cestujúcich vie poskytnutý ZSSK. Za ZSR Vám vieme poskytnúť tieto údaje len z pohľadu infraštruktúry: V rámci SR zo všetkých okresov sú:

4 okresy bez železničnej trate: Sobrance, Stropkov, Svidník, Námestovo.

3 okresy bez pravidelnej osobnej dopravy: Krupina, Levoča (len mimoriadne vlaky kvôli púti),

Veľký Krtíš. 2 okresy bez pravidelnej nákladnej dopravy: B. Štiavnica, Myjava.“

Na obr. 5 je sieť železničných tratí v SR. ŽSR spravujú 3623 km železničných tratí. V SR je približne 870 železničných staníc a zastávok.



Obr. 5 Železničná sieť v SR

Napríklad Košický samosprávny kraj (KSK) má:

- len 83 obcí má priamy prístup k vlaku, zvyšných 357 obcí je odkázaných na autobusovú dopravu.
- takmer celý okres Rožňava, väčšia časť okresov Trebišov a Michalovce sú bez železničnej dopravy, resp. vlaky tam boli v posledných rokoch zrušené,
- autobusy v KSK ročne najazdia 26,2 miliónov km, dopravcovia vypravajú denne vyše 4-tisíc autobusových spojov.
- v kraji je 1 816 autobusových zastávok, jazdí tu 458 autobusov a 650 vodičov

Aj z týchto údajov a obr. 5 vyplýva, že železničná osobná doprava v SR nemá takú plošnú dostupnosť ako autobusová doprava.

Železničné trate a cesty ešte neznamenujú z hľadiska dostupnosti hromadnej osobnej dopravy veľa. Veľmi dôležitá je ponuka spojov, ktorá sa vyjadruje kvalitou zostavených cestovných poriadkov, dostupnosť zastávok a staníc a tiež informácie pre cestujúcich, ktorí chcú využiť systémy hromadnej osobnej dopravy.

Odporúčania v dostupnosti a kvalite poskytovaných informácií

Dostupnosť a kvalita poskytovaných informácií pre cestujúcich je jedným z prvkov kvality dopravnej služby, čo si uvedomuje aj v SR celý rad dopravcov resp. objednávateľov týchto služieb. Nie všetky MHD poskytujú informácie pre informačný systém „Cestovné poriadky“. V súčasnosti je možné čerpať zdroje o MHD len zo 47 miest SR.

Kto má informácie poskytovať?

Tu je potrebné vytvoriť systém zodpovednosti v zmluve o dopravných službách medzi objednávateľom a dopravcom, kto má poskytovať prevádzkovateľovi tohto informačného systému aktuálne informácie o zmenách v cestovných poriadkoch a prípadne aj v akej forme.

Cestovné poriadky do mobilov

Bohužiaľ cestujúci, ktorý nepozná mesto, región, čísla liniek, názvy zastávok je vo vyhľadávaní spojenia často neúspešný. Časť dopravcov poskytuje cestovné poriadky aj do mobilov resp. sú dostupné aj aplikácie komerčné za nízke poplatky napr. SR za 3,59 Eur/rok

Aké informácie potrebuje cestujúci?

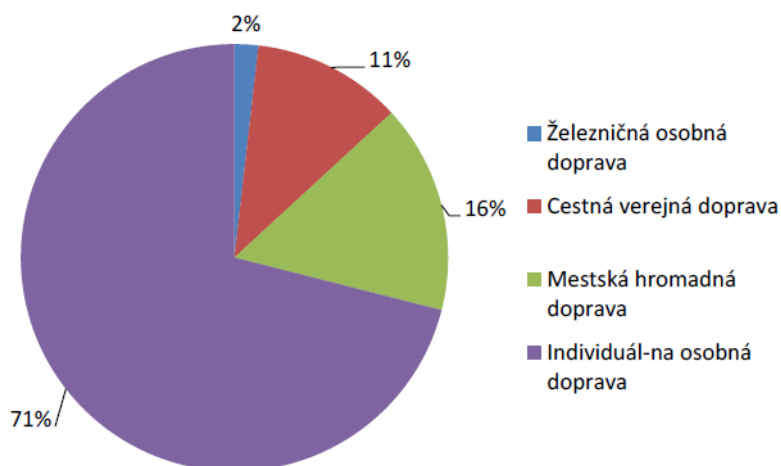
Pre cestujúceho je dôležitá dostupnosť zastávky HOD vo východiskovom resp. cieľovom mieste jeho trasy a to bez mapových podkladov siete HOD je komplikované. Väčšina MHD v SR nemá spracovanú ani jednoduchú mapu liniek a zastávok, ktoré by boli prvou informáciou pre cestujúceho či je jeho miesto cestovania dostupné MHD. Veľký problém v SR je tiež poskytovanie informácií pre cestujúcich, ktorí potrebujú bezbariérové zastávky a dopravné prostriedky na cestovanie v HOD

Čo ďalej cestujúci potrebuje?

Cestujúci sa rozhodol cestovať HOD v SR a našiel spojenie, ale ďalšiu informáciu, ktorú potrebuje je aký cestovný lístok si má kúpiť a kde je ho možné kúpiť a ako ho má označiť v dopravnom prostriedku. Stále v SR existujú MHD, ktoré nemajú ani vlastnú webovú stránku a dopravcovia, ktorí majú uzavreté zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, poskytujú informácie dostupné na internete len v minimálnej miere. Niektorí dopravcovia na svojom webovom sídle majú zverejnené celé znenie tarify MHD, ktoré je pre zákazníka neprehľadné a tiež často nie je z tarify zrejmé, kde sa dá reálne v čase cestovanie kúpiť cestovný lístok [6].

Záver

Ako je zrejmé z deľby prepravnej práce v osobnej doprave SR z roku 2011 (obr. 6, ale aj z príspevku vyplýva, že je potrebné robiť systémové kroky vo verejnej hromadnej osobnej doprave ako celku, lebo rozhodujúcim konkurentom je individuálna osobná doprava aj so všetkými negatívnymi dôsledkami na životné prostredie, dopravné zápchy atď.



Obr. 6 Deľba prepravnej práce v SR (2011); Zdroj: MDVRR SR

Zvyšovanie konkurencieschopnosti regionálnej verejnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave sa dá dosiahnuť zvyšovaním jej kvality aj s dohľadom na cestujúcich s obmedzenou mobilitou a sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich, budovaním

koordinovaného a nadväzného systému verejnej osobnej dopravy s prepojením na individuálnu automobilovú dopravu a ekologickú dopravu a zavádzanie doplnkových služieb vo verejnej osobnej doprave. Ďalej je potrebná pravidelná obnova vozidlového parku vrátane ekologických a bezbariérových vozidiel a skvalitnenie informačného a vybavovacieho systému. Nevyhnutnosťou je budovanie integrovaných dopravných systémov ako nástrojov získania a udržiavania si cestujúcich a nástrojov na uľahčenie cestovania v systéme verejnej osobnej dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry.

Autobusová doprava je v rámci regionálnej (prímestskej) hromadnej osobnej dopravy najvýznamnejším druhom dopravy v SR. Vývoj v oblasti poskytovania informácií podľa súčasného dynamického vývoja v oblasti mobilnej komunikácie, rozširovania dostupnosti internetu aj voľne dostupného na zastávkach HOD a v dopravných prostriedkoch bude viesť k individualizácii poskytovania informácií cez mobilné telefóny bez nárokov na výstavbu zložitých informačných systémov na zastávkach, financovania a prevádzky predajných automatov na lístky atď. Ďalšou fázou, ktorá bude prebiehať súčasne s poskytovaním informácií o cestovaní, bude využitie mobilu na platenie cestovného.

Výkonnosť systémov hromadnej osobnej dopravy je jedna dôležitá téma, ich kvalita a konkurencieschopnosť voči individuálnej osobnej doprave druhá. Netreba však zabúdať na efektívnosť jednotlivých systémov verejnej osobnej dopravy. Nie sme štát, ktorý má „neobmedzené“ zdroje na financovanie verejnej hromadnej osobnej dopravy.

Príspevok vznikol s podporou výskumných projektov:

VEGA 1/0159/13 Základný výskum telematických systémov, ich podmienka rozvoja a potreba dlhodobej stratégie, Žilinská univerzita v Žiline, Katedra cestnej a mestskej dopravy

Centrum excelentnosti pre systémy a služby inteligentnej dopravy, ITMS 26220120028 spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja, v rámci operačného programu Výskum a vývoj

Literatúra (References):

[1] SENAJ, M.- ZAVADIL, T. : Výsledky finančnej situácie slovenských domácností, Príležitostná štúdia, 1/2012, Národná banka Slovenska, august 2012, ISSN 1337-5830

[2] <http://www.circlegate.com/cs/cgt>

[3] Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 pre Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, august 2013, Deloitte, OPD, 2007-2013

[4] POLIAK, M.- KONEČNÝ, V.: Trh hromadnej osobnej dopravy a jej financovanie, 1. vydanie, Žilinská univerzita v EDIS, 2009, ISBN 978-80-8070 999-0

[5] http://www.zsr.sk/slovensky/media-room/archiv-vyjadreni-2014/oktober/dostupnost-zeleznicnej-dopravy-infrastruktura.html?page_id=3337

[6] GNAP, J.- POLIAKOVÁ, B.: Dostupnosť a kvalita poskytovaných informácií pre cestujúcich v mestskej hromadnej doprave, Zborník príspevkov z medzinárodnej konferencie, Verejná osobná doprava, Kongres STUDIO, Bratislava, 2014

POSKYTOVANIE PREPRAVNÝCH SLUŽIEB V REGIONÁLNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE SÚKROMNÝM DOPRAVCOM

Jaroslav Mašek, Martin Kendra¹

Abstrakt: Verejná osobná doprava je veľmi dôležitý faktor rozvoja každého regiónu a železničná prímestská doprava by mala byť hlavným dopravným systémom regiónu. Najdôležitejšou charakteristikou verejnej dopravy je kvalita poskytovaných služieb. Príspevok sa zaoberá liberalizáciou a konkurenciou v železničnej doprave, princípmi zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme a zmenami v stave osobnej dopravy na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno.

Abstract: Public passenger transport is very important factor of development of every region and railway suburban transport must be the main transport system of every region. The best characteristic of public transport is the quality of services. Paper deals with liberalization and competition in railway transport, principles of the contract on transport services in the public interest and with the current state of regional passenger transport on railway line Bratislava – Dunajská Streda – Komárno.

Kľúčové slová: dopravné výkony vo verejnom záujme, liberalizácia, objednávanie, železničná osobná doprava, súkromný dopravca

Key words: liberalization, ordering, railway passenger transport, transport services in public interest, private carrier

JEL Classification: R48 Government Pricing and Policy

ÚVOD

Verejná osobná doprava predstavuje dôležitý sociálno-ekonomický prvok, ktorý má charakter služby obyvateľstvu a jej hlavná úloha je zabezpečiť každodenné požiadavky cestujúceho na prepravu do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení a pod.. Na tejto úlohe sa v podmienkach Slovenska rozhodujúcou mierou podieľa prímestská železničná osobná doprava, autobusová doprava a mestská hromadná doprava.

Kvalita je jedným z najdôležitejších kritérií ovplyvňujúcich dopyt po využití poskytovanej služby. V súčasnom konkurenčnom prostredí ak je niektoré z kritérií kvality služieb nižšie ako pri konkurencii, podnik okamžite stráca cestujúcich, čím dochádza k zníženiu príjmov, k prehĺbeniu straty a k zvyšovaniu nákladov z verejných zdrojov, čo si vyžaduje zvyšovanie dotácií.

¹ Jaroslav Mašek, Ing. PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 5215/1, 010 26 Žilina tel.: 041/513 3419, jaroslav.masek@fpedas.uniza.sk
Martin Kendra, doc. Ing. PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 5215/1, 010 26 Žilina, tel.: 041/513 3429, martin.kendra@fpedas.uniza.sk

LIBERALIZÁCIA A KONKURENCIA V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

Proces liberalizácie nie je možný bez určitých pravidiel a regulačných opatrení a to z dôvodu vytvorenia nediskriminačného prostredia na strane nových dopravcov najmä v oblasti pridelovania kapacity, stanovenia poplatkov za používanie dopravnej cesty a licenčných konaní. „Existencia a rozvíjanie liberalizovaného trhu si vyžaduje funkčný regulačný rámec, ktorým štát presadzuje celospoločenské záujmy v súlade s medzinárodnými normami.“ (Dopravná politika SR do r. 2015) Prostredie vytvárajúce vzťah štátu a dopravcov má odrážať vývojové trendy v doprave a stanoviť podmienky pôsobenia na dopravnom trhu pre poskytovateľov dopravných služieb v rámci jednotných pravidiel EÚ.

Vo svete v súčasnosti môžeme nájsť dva modelové prístupy k riešeniu konkurenčného prostredia v železničnej doprave. Prvý prístup sa viac spolieha na fungovanie trhových princípov a ponecháva v železničnom odvetví voľnú konkurenciu vertikálne integrovaným dopravcom. Železniční dopravcovia v tom prípade vlastnia svoje dopravné cesty, na ktorých poskytujú svoje prepravné služby, konkurujú si navzájom a každý z nich je vystavený silnej a účinnej konkurencii ostatných druhov dopravy. Tento model je tradične typický pre krajiny Severnej Ameriky a tiež stále viac aj v Južnej Amerike. Druhý prístup sa spolieha na trhové sily len v presne vymedzenom a regulovanom rámci, čo je prípad európsky [7].

ZMLUVA O DOPRAVNÝCH SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁUJME

Dopracovia pôsobiaci na trhu verejnej osobnej dopravy na Slovensku sú obchodné spoločnosti, ktoré sú podľa zákona zriaďované na vytváranie zisku, ktorý potom slúži na financovanie prevádzky týchto spoločností. Pri prevádzke verejnej osobnej dopravy však nastáva situácia, keď tržby z niektorých výkonov dopravcovi neprinášajú zisk. V takomto prípade by pri rešpektovaní trhových pravidiel dopravca nemal takéto výkony uskutočňovať. Keďže však podľa zásad štátnej dopravnej politiky, ktorá vychádza z dopravnej politiky Európskej únie, štát je povinný dbať na určitý stupeň dopravnej obsluhy územia, sú tieto výkony, ktoré sú pre dopravcu stratové, chápané ako dopravné služby vo verejnom záujme. Dopravnou obsluhou územia sa pritom rozumejú základné prepravné požiadavky obyvateľstva – najmä cesty do a zo zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, za nákupmi a kultúrou. Navyše podľa zásad štátnej dopravnej politiky je cena cestovného vo verejnej osobnej doprave regulovaná (obyčajné cestovné okrem vlakov vyššej kategórie, študenti, dôchodcovia, iné skupiny obyvateľstva), takže cena nezodpovedá ani vlastným nákladom dopravcu.

Financovanie verejnej osobnej dopravy vychádza z jestvujúcich platných zákonov a uskutočňuje sa na základe zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme. Účastníkmi zmluvných vzťahov pritom sú štát, resp. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, samosprávne kraje a mestá na strane objednávateľov dopravných služieb a jednotliví dopravcovia – obchodné spoločnosti na strane dodávateľov týchto služieb.

Najdôležitejšie zákony, ktoré upravujú prevádzkovanie a financovanie osobnej dopravy na železnici:

Zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach – upravujúci:

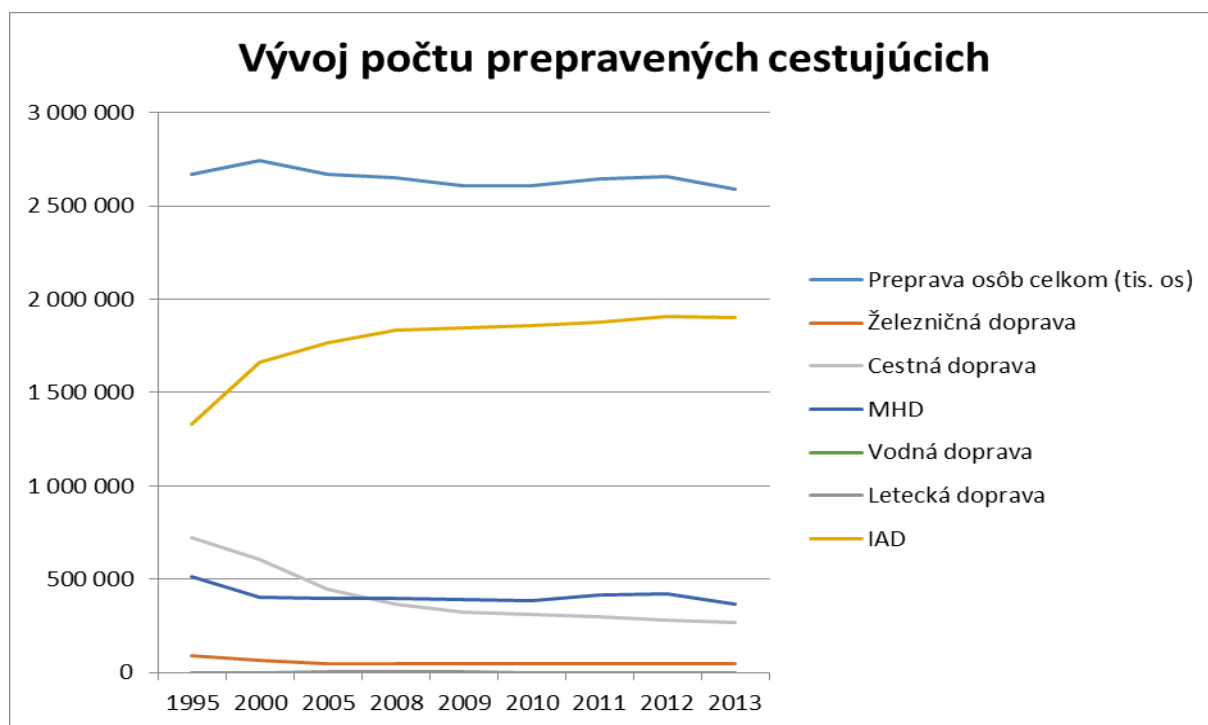
- druhy dráh a pravidiel ich výstavby a prevádzky,
- schvaľovanie typov dráhových vozidiel a povoľovanie ich prevádzky,
- prevádzku určených technických zariadení a oprávnenia na vykonávanie určených činností,
- prevádzku železničnej infraštruktúry, pridelovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie,
- odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť na výkon práce na dráhach,
- interoperabilitu a bezpečnosť železničného systému,
- pôsobnosť orgánov štátnej správy vo veciach dráh.

Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach – upravujúci:

- podmienky poskytovania dopravných služieb na dráhach dráhovými podnikmi,
- práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich vo verejnej osobnej doprave,
- práva a povinnosti dopravcov a odosielateľov a príjemcov vecí v nákladnej doprave,
- certifikáciu rušňovodičov,
- verejnú správu v doprave na dráhach.

Účelom zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obsluhy územia, zohľadniť sociálne a environmentálne faktory, faktory regionálneho rozvoja a požiadavky ozbrojených síl.

Zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvára objednávatel' dopravných služieb s dráhovým podnikom na dopravné výkony, ktoré by ako podnikateľ z hľadiska svojich obchodných záujmov, najmä pre ekonomickú nevýhodnosť, vôbec neposkytoval, alebo neposkytoval v požadovanom rozsahu alebo kvalite, alebo neposkytoval za regulované cestovné, ale ktoré sú potrebné z hľadiska zabezpečenia dopravnej obsluhy územia. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme sa neuzatvára na poskytovanie dopravných služieb miestneho rekreačného, komerčného a turistického charakteru.



Obr. 1: Vývoj počtu prepravených osôb (tis. osôb) v rokoch 1995-2013 v SR (Zdroj: autori podľa MDVaRR, SU SR)

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave sa uzatvára na zabezpečenie dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave a v medzinárodnej doprave po štátnu hranicu Slovenskej republiky, vrátane peážnej dopravy vlakmi verejnej osobnej dopravy, ktoré majú na území Slovenskej republiky najmenej jednu zastávku na vystúpenie alebo na nastúpenie cestujúcich. Objednávatel' dopravných služieb môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave priamym zadaním vybranému železničnému podniku.

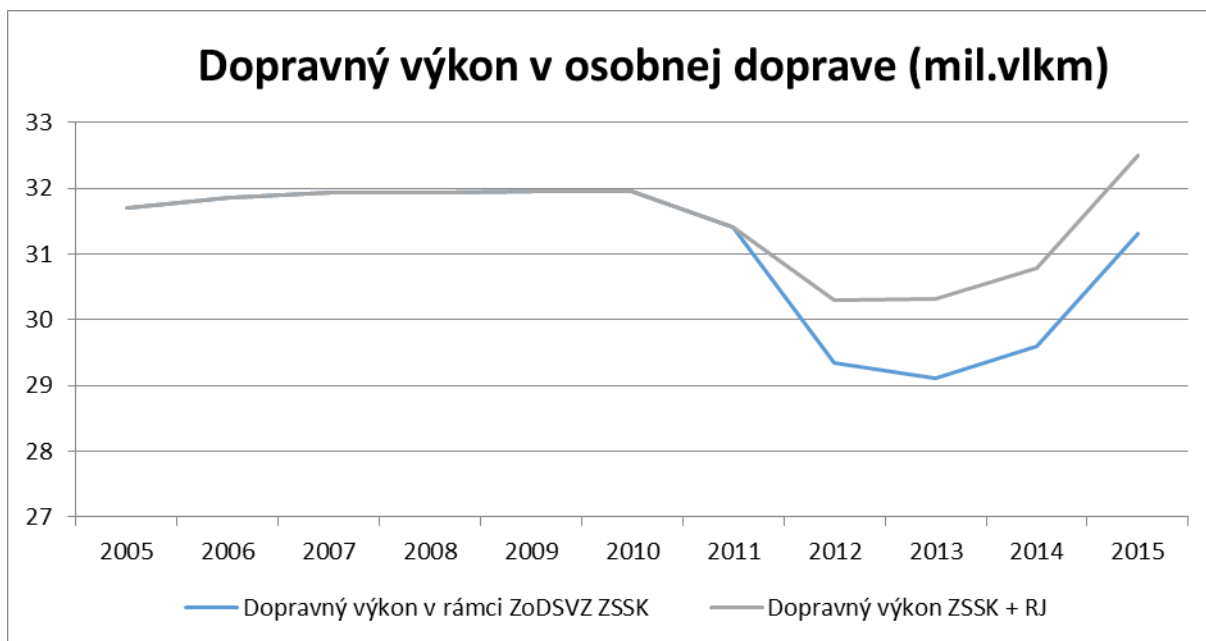
Úhradu za záväzkov zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme tvorí náhrada preukázanej straty z plnenia záväzku od objednávateľa dopravných služieb.

Dráhový podnik je povinný viesť evidenciu nákladov a výnosov z poskytovania dopravných služieb ako záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme oddelene od ostatných poskytovaných dopravných služieb. Preukázateľná strata je rozdiel medzi ekonomicky oprávnenými nákladmi vynaloženými na splnenie záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme vrátane primeraného zisku a tržbami z regulovaného cestovného, vrátane ďalších výnosov dosiahnutých plnením záväzku poskytovať dopravné služby vo verejnom záujme. Náhradu preukázateľnej straty uhradí objednávateľ dopravných služieb podľa podmienok dohodnutých v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme a po skončení roka poskytovateľ dopravných služieb uskutoční celkové vyúčtovanie preukázanej straty. Ak sa v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme nedohodlo inak, výpočet náhrady preukázateľnej straty sa vykonáva za každú dopravnú službu samostatne tak, aby žiadna náhrada nepresiahla sumu potrebnú na pokrytie rozdielu vynaložených nákladov a dosiahnutých výnosov z jej poskytovania a primeraný zisk. Do nákladov železničného podniku na poskytnutie dopravnej služby sa zahrnú najmä náklady na zamestnancov, na energie, náklady za použitie železničnej infraštruktúry, náklady na údržbu, opravy a prevádzku dráhových vozidiel a iných zariadení potrebných na poskytovanie dopravnej služby, fixné náklady podniku a vhodná návratnosť kapitálu. Preukázateľná strata sa vyráta na základe výkazu dopravných výkonov, nákladov a výnosov z poskytovania dopravných služieb ako záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Poskytnutú náhradu za preukázateľnú stratu možno použiť len na plnenie záväzku zo zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme.

SÚČASNÁ ZMLUVNÁ ÚPRAVA VÝKONOV DOPRAVNÝCH SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME

Železničnú osobnú dopravu vo verejnom záujme vykonávajú na Slovensku iba dvaja dopravcovia – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a RegioJet a.s., s výnimkou zahraničných dopravcov v rámci tzv. malého pohraničného styku, ktorého prevádzku upravujú osobitné právne dokumenty.

Financovanie železničnej dopravy sa v súčasnosti uskutočňuje prostredníctvom neinvestičnej dotácie na základe zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme. Túto zmluvu uzatvorilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a obaja osobní dopravcovia.



Obr. 2: Vývoj objednaného dopravného výkonu (mil. vlkm) v rokoch 2005-2013 (Zdroj: autori podľa MDVaRR, DP)

Pravidelnú osobnú železničnú dopravu na trati Bratislava, hl.st. - Dunajská Streda - Komárno prevádzkuje od 4.3.2012 výhradne dopravca RegioJet, a.s., a to na základe zmluvy uzatvorenej s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Táto zmluva bola uzatvorená 27.12.2010 na obdobie 9 rokov. Objednaný dopravný výkon pre celé obdobie cestovného poriadku (CP) má rozsah 1 246 451 vlakových kilometrov (vlkm) za rok. Pre obdobie platnosti CP 2011/2012 bol rozsah stanovený ekvivalentným výkonom zodpovedajúcim začiatku prevádzky 4. 3. 2012 (t. j. 947 743 vlkm). Rozsah objednaných vlakových kilometrov sa upresňuje dodatkami ku zmluve pre obdobie platnosti každoročného CP v závislosti od štruktúry cestovného poriadku. Výška úhrady za 1 vlkm, ktorá je 4,52 €/vlkm, je dohodnutá na celé obdobie platnosti zmluvy.

Dodatkom č. 1 ku zmluve, zo dňa 19.3.2012 sa pre obdobie platnosti cestovného poriadku 2011/2012 stanovil rozsah objednanej dopravy na 947 269 vlkm.

Celková úhrada za obdobie 4. 3. 2012 – 8. 12. 2012 predstavuje podľa dodatku č. 1 sumu najviac 5 485 225 EUR. Úhrada bola realizovaná podľa splátkového kalendára určeného v prílohe č. 5.

Dodatkom č. 2 zo dňa 20.12.2012 sa pre obdobie platnosti CP 2012/2013 dohodol rozsah objednanej dopravy na 1 196 422 vlkm a celková úhrada za zrealizované dopravné služby za obdobie 9. 12. 2012 – 14. 12. 2013 je stanovená maximálne do výšky 7 115 021,13 EUR.

Úhrada sa vypočítava podľa vzorca:

$$\text{Úhrada} = \text{VLKM} \times C \times i + \text{VLKM} \times DC$$

kde:

VLKM = množstvo vlkm na obdobie platnosti CP [vlkm],

C = cena za vlkm - 4,52 [EUR/vlkm] podľa čl. 6, ods. 1 Zmluvy,

i = kumulatívny prírastok indexu spotrebiteľských cien stanovený Štatistickým úradom SR za obdobie platnosti CP,

DC = poplatok za prístup na dopravnú cestu za obdobie platnosti CP [EUR/vlkm].

Pravidelnú osobnú železničnú dopravu na všetkých ostatných tratiach ŽSR (s výnimkou tratí so zrušenou osobnou dopravou) vykonáva Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR zo dňa 27.12.2010. Zmluva bola uzavretá na dobu určitú s účinnosťou od 1.1.2011 na obdobie 10 rokov, pričom zmluva môže byť predĺžená na ďalšie obdobie 5 rokov. Celková dĺžka trvania nesmie prekročiť 15 rokov.

Objednávateľ – ministerstvo, má právo vyňať jednotlivé vlaky z rozsahu zmluvy a zadať ich inému dopravcovi priamo alebo dať do verejnej súťaže. Rozsah celkových dopravných výkonov objednávaných objednávatelom podľa tejto zmluvy môže byť v dôsledku vyňatia vlakov, prechodu originálnych kompetencií v regionálnej železničnej doprave na vyššie územné celky alebo akéhokoľvek iného dôvodu postupne v priebehu účinnosti tejto zmluvy znížený najviac o 35 % a medziročne najviac o 10 % z celkových objednaných výkonov grafikonu vlakovej dopravy 2010/2011.

Závazky dopravcu zahŕňajú prepravný záväzok, prevádzkový záväzok a tarifný záväzok.

Záväzok prepravovať znamená záväzok dopravcu prijať a prepraviť zákazníkov na vopred stanovených prepravných reláciách podľa platného grafikonu vlakovej dopravy.

Prevádzkový záväzok predstavuje povinnosti dopravcu vo vzťahu k železničným koľajovým vozidlám. Dopravca ich prevádzkuje na základe pridelennej licencie, používa, udržiava a obnovuje ich na výkon služby vo verejnom záujme.

Tarifný záväzok je záväzok dopravcu uplatniť cestovné, ktoré neprekročí maximálnu cenu za prepravu vo vzťahu k vopred určeným kategóriám zákazníkov, ktorá je stanovená platným výnosom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy.

V prvom zmluvnom roku (2010/2011) bol dohodnutý garantovaný a objednaný rozsah celkových dopravných výkonov na 30,3 mil. vlakových kilometrov.

V prípade, že skutočné ekonomicky oprávnené náklady dopravcu budú nižšie ako plánované pri dodržaní všetkých zmluvných ustanovení alebo výnosy dopravcu budú vyššie ako plánované pri dodržaní všetkých zmluvných ustanovení, percento primeraného zisku sa zvýši o 1 % za každých začatých uspokojených alebo získaných 30 mil. EUR. Výška primeraného zisku však nesmie prekročiť 7,5 % celkovej výšky úhrady. Výška primeraného zisku sa stanovuje najmenej ako 1 % z ekonomicky oprávnených nákladov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2011 bola dohodnutá na 0 %. Spôsob výpočtu a štruktúry úhrady je podľa zmluvy v prílohe 1 a 2.

Aj so ZSSK objednávatel upravuje rozsah objednaných vlakových kilometrov dodatkami ku zmluve pre obdobie platnosti každoročného CP.

Dodatkom č. 2, ktorý bol uzavretý 23.12.2011, sa v roku 2012 garantoval a objednal rozsah celkových dopravných výkonov na 29,35 mil. vlakových kilometrov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2012 bola dohodnutá na 0%. Zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme boli vyňaté dopravné výkony IC vlakov.

Dodatok č.3 bol uzavretý 20.12.2012 a v roku 2013 bude garantovaný a objednaný rozsah celkových dopravných výkonov predstavovať 29,104 mil. vlakových kilometrov, z toho produktívny dopravný výkon predstavuje 28, 684 mil. vlakových kilometrov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2012 bude stále 0%.

STAV REGIONÁLNEJ OSOBNEJ DOPRAVY NA TRATI BA-DS-KN

Za prvý rok prevádzky prepravil RegioJet, a.s. na trati Bratislava - Dunajská Streda – Komárno cca 1,5 milióna cestujúcich. Na regionálne trate priniesol novú kvalitu regionálnej dopravy, ktorá pritiahla nových zákazníkov. Príklad RegioJetu, a.s. je dôkazom, že kombinácia moderných vozidiel, taktového cestovného poriadku a nových služieb vo vlaku aj na železničných staniciach je možnosťou ako zatraktívniť železničnú dopravu v regiónoch a urobiť z nej nosný druh prepravy osôb, ktorý je zo všetkých hľadísk pre štát, obce a cestujúcich výhodnejší. RegioJet, a.s. denne vypravuje približne 50 spojov, ponúka

moderné klimatizované, nízkopodlažné vozidlá Talent od spoločnosti Bombardier, taktový cestovný poriadok (v špičke s intervalom 30 min.), zrýchlené spoje (cestovný čas BA – DS 38 min.), nové služby vo vlakoch (bezplatný internet, denná tlač) a doplnkové služby na železničných staniciach (záchytné parkoviská P+R) [5].

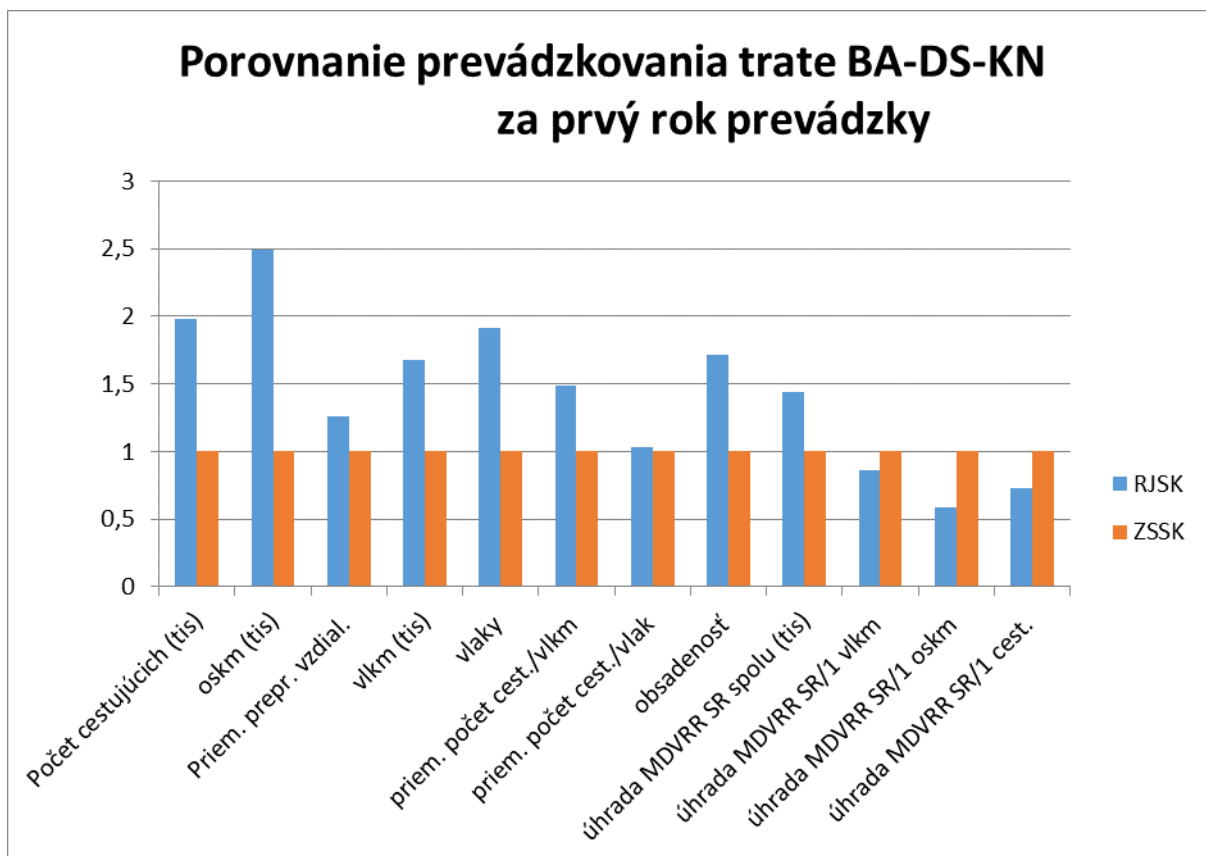
Tab.1. Porovnanie prepravných a dopravných ukazovateľov

12 mes.	RJSK 2012-2013	ZSSK 2011-2012	zmena
Počet cestujúcich (tis)	1 511,161	764,283	98%
Prepravný výkon (tis. oskm)	54 516,027	21 850,851	150%
Priem. prepr. vzdialenosť	36,080	28,590	26%
Dopravný výkon (tis. vlkm)	1 204,473	719,057	68%
Počet vlakov	17 475	9 127	91%
Priem. počet cestujúcich/vlkm	45,260	30,390	49%
Priem. počet cestujúcich/vlak	86,480	83,740	3%
Obsadenosť spojov	0,290	0,169	72%
Úhrada MDVRR SR spolu (tis)	7 014,796	4 875,206	44%
Úhrada MDVRR SR/1 vlkm	5,820	6,780	-14%
Úhrada MDVRR SR/1 oskm	0,130	0,220	-42%
Úhrada MDVRR SR/1 cest.	4,640	6,380	-27%

Zdroj: RegioJet, a.s.

Počet prepravených cestujúcich ZSSK v roku 2011 je možné reálne zvýšiť o 10 – 12% vzhľadom na využívané cestovné výhody cestujúcich na traťovom úseku. Výrazný rozdiel po začatí prevádzky spoločnosťou RegioJet, a.s. je spôsobený najmä [4]:

- neuznávaním režijných výhod zamestnancov na traťovom úseku (ZSSK, ŽSR, ZSSK CARGO),
- rekonštrukcia traťového úseku, ktorá umožnila zavedenie taktovej dopravy (pred rekonštrukciou prevádzkové intervaly väčšie ako 5 minút, dnes do 1 minúty),
- rekonštrukcia – skultúrnenie všetkých železničných staníc a zastávok,
- zdvojnásobenie objednaného dopravného výkonu zo strany objednávateľa.



Obr. 3: Pomerové porovnanie dopravných, prepravných a ekonomických ukazovateľov dopravy (%) RJ SK a ZSSK za prvý rok prevádzky (Zdroj: autori podľa RJ SK)

ZÁVER

Pozitívny vývoj prepravných a ekonomických ukazovateľov (rast prepravených cestujúcich, pokles úhrad) po zmene dopravcu na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je spôsobený nielen zvýšenou úrovňou prepravných služieb, ale najmä značným zvýšením objednaných dopravných výkonov na tejto trati. Liberalizácia v oblasti poskytovania služieb v železničnej osobnej doprave určite prináša zvýšenie kvality prepravy a zníženie verejných výdavkov. Problémom však môžu byť legislatívne opatrenia na zabezpečenie výberu dopravcu a obsahu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Výber dopravcu, by mal prebiehať verejnou súťažou podľa súboru viacerých kritérií. Pridelovanie vlakových kilometrov a železničných tratí by malo byť transparentné a koncepčné a malo by riadiť sa vopred stanovenými pravidlami pre všetkých dopravcov.

Nevyhnutným predpokladom poskytovania pre cestujúcich atraktívnych prepravných služieb je atraktívny cestovný poriadok (CP). Aby bol CP atraktívny, musí vychádzať z požiadaviek cestujúcich a to sa dá dosiahnuť len zahusteným taktovým CP. Ďalšie doplnkové služby sú pridanou hodnotou, ktoré majú spríjemniť čas cestujúcemu počas prepravy, ktorý ináč cestujúci vníma negatívne ako čas stratový. Doplnkové služby bez atraktívneho CP neprinášajú požadovaný pozitívny efekt. Preto by MDVaRR SR malo zmeniť spôsob objednávky výkonov vo verejnom záujme aj pre ZSSK, aby tento dopravca nebol limitovaný dopravným výkonom, čo mu neumožňuje vytvoriť pre cestujúcich atraktívny CP.

Príspevok vznikol v rámci riešenia grantového projektu VEGA 1/0188/13 „Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej služby v doprave v kontexte globalizácie“ na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.

Literatúra

- [1] Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach
Online: http://www.urzd.sk/legislativa/514-09-zakon_o_doprave_na_drahach.pdf
- [2] Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (ZSSK)
Online: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=90706>
- [3] Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno
Online: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=89055>
- [4] Materiály ZSSK, a.s.
- [5] Materiály RegioJet, a.s.
- [6] TOMOVÁ, A.: Modely štrukturálnej reformy železníc, Edis – vydavateľstvo Žilinskej univerzity v Žiline, 2010, Žilina, 978-80-554-0188-1

SKÚSENOSTI S LIBERALIZÁCIOU ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVY VO VYBRANÝCH EURÓPSKÝCH KRAJINÁCH

Martin Střeštík, Martin Kendra, Jaroslav Mašek¹

Abstrakt: V Európe v súčasnosti prebieha liberalizácia železničného trhu s cieľom vytvoriť jednotný železničný priestor a trh. Príspevok sa zaoberá analýzou objednávanie dopravných výkonov vo verejnom záujme vo vybraných európskych krajinách.

Abstract: Nowadays a liberalization of the rail market is done in Europe. The goal of the liberalization is to create a single railway area and market. This paper deals with the analysis of the ordering of the transport services of the public interest in the selected European countries.

Kľúčové slová: dopravné výkony vo verejnom záujme, liberalizácia, objednávanie, otvorený prístup, železničná osobná doprava

Key words: liberalization, open-access, ordering, railway passenger transport, transport services in public interest

JEL Classification: R48 Government Pricing and Policy

ÚVOD

V európskej legislatíve došlo v posledných desaťročiach k zavedeniu troch železničných balíčkov a v súčasnosti sa rokuje o balíčku štvrtom. Týmto legislatívnymi opatreniami postupne dochádza k nastavovaniu podmienok pre procesy liberalizácie železničného trhu.

Tieto procesy otvárajú nové otázky vyvolané konkurenčným bojom medzi dopravcami, či už v priamom súboji na trhu alebo v boji o trh a vyvolávajú potrebu nastavenia jednotlivých účastníkov, teda predovšetkým dopravcov a štátnej správy.

OBJEDNÁVANIE DOPRAVNÝCH VÝKONOV V SR

Objednávanie dopravných výkonov vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave prebieha na Slovensku predovšetkým podľa zákona č. 514/2009 o doprave na dráhach a jeho §21, ktorý sa konkrétne zaoberá zmluvami o dopravných službách vo verejnom záujme.

Zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvára objednávatel' dopravných služieb s dopravným podnikom na dopravné výkony, ktoré by inak pre ekonomickú nevýhodnosť neboli poskytované vôbec, alebo by neboli poskytované v požadovanom rozsahu, kvalite alebo za regulované cestovné, ale ktoré sú potrebné z hľadiska zabezpečenia dopravnej obsluhy územia.

¹ Martin Střeštík, Ing., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 5215/1, 010 26 Žilina
Martin Kendra, doc. Ing. PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 5215/1, 010 26 Žilina, tel.: 041/513 3429, martin.kendra@fpedas.uniza.sk
Jaroslav Mašek, Ing. PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 5215/1, 010 26 Žilina tel.: 041/513 3419, jaroslav.masek@fpedas.uniza.sk

Preukázateľná strata sa vypočíta ako rozdiel medzi ekonomicky oprávnenými nákladmi vynaloženými na splnenie záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme vrátane primeraného zisku a tržbami z regulovaného cestovného vrátane ďalších výnosov dosiahnutých plnením záväzku.

Doba trvania týchto zmlúv je obmedzená na základe Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007, a to na maximálnu dĺžku trvania zmluvy 15 rokov.

V železničnej doprave objednáva všetky výkony štát prostredníctvom Ministerstva, dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR). V súčasnosti sú uzatvorené zmluvy iba s dvoma dopravcami, a to Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. (ZSSK) a so spoločnosťou RegioJet, a.s.

27. decembra 2010 podpísalo MDVRR SR zmluvu so spoločnosťou RegioJet, a.s. na zabezpečenie dopravy na trati Bratislava – Komárno, so začiatkom prevádzky k 4. marcu 2012 a platnosti do decembra 2020, t.j. na 9 rokov. Výber dopravcu neprebehol na základe otvorenej súťaže, ale priamym zadáním. V rovnaký deň bola podpísaná zmluva so ZSSK na zabezpečenie dopravy na zvyšku dopravnej siete s dobou trvania 10 rokov počnúc 1. januárom 2011.

Mimo výkony vo verejnom záujme na vlastné podnikateľské riziko dopravcu sú na Slovensku prevádzkované IC vlaky ZSSK medzi Bratislavou a Košicami (Humenným). Pre tieto vlaky platia osobitné prepravné podmienky a samostatná tarifná politika.

V open-access modeli je taktiež na Slovensku prevádzkovaný jeden pár vlakov spoločnosti RegioJet, a.s. v úseku Martin – Žilina – Čadca – (Česká republika) a jeden pár vlakov Košice – Žilina – Čadca – (Česká republika), ktoré sú súčasťou linky Praha – Ostrava – Žilina – Košice (Martin). Okrem toho spoločnosť RegioJet, a. s. prevádzkuje na vlastné komerčné riziko tri páry IC vlakov na trati Bratislava – Žilina – Košice. V týchto vlakoch taktiež platia samostatné prepravné a tarifné podmienky spoločnosti RegioJet, a.s.

Aktuálnu ponuku vlakov v open-access modeli uzatvára na Slovensku jeden pár vlakov spoločnosti LEO Express na trase Košice – Žilina – Čadca – (Česká republika), kde taktiež platia osobitné prepravné a tarifné podmienky dopravcu.

ČESKÁ REPUBLIKA

V Českej republike je najdôležitejším právnym predpisom v oblasti objednávaní dopravných výkonov zákon č. 194/2010 Zb. o verejných službách v preprave cestujúcich.

Na základe tohto zákona je zabezpečenie dopravnej obsluhy rozdelené medzi štát, kraje a jednotlivé obce. Štát prostredníctvom Ministerstva dopravy zabezpečuje obsluhu vlakmi celoštátnej dopravy, ktoré majú nadregionálny alebo medzinárodný charakter. V praxi ide o vlaky kategórie rýchlík a vyššie. Krajom a obciam prináleží zabezpečovať dopravnú obsluhu vo svojom územnom obvode. V praxi ide o vlaky kategórie zrýchlený a osobný, ktoré si objednávajú kraje na svojom území.

Pre zaistenie dopravnej obsluhy môžu štát, kraje či obce poskytovať verejné služby v preprave cestujúcich samy, alebo uzatvárať zmluvy o verejných službách v preprave cestujúcich s dopravcami. Zmluvu s dopravcami môžu uzavrieť na základe výberového konania alebo priamym zadáním.

Výberové konanie sa začína uverejnením oznámenia o začatí výberového konania. Najneskôr rok pred začatím uverejní objednávatel' informácie o rozhodnutí uzavrieť zmluvu v úradnom vestníku Európskej únie. V zadávacej dokumentácii objednávatel' stanoví objednávané verejné služby tak, aby tvorili ucelené technické a prevádzkové súbory a nenarušovali sieťový charakter železničnej dopravy. Zverejnený musí byť hlavne opis rozsahu požadovaných služieb a taktiež kritéria pre výber dopravcu. Na základe výsledkov výberového konania vyberie objednávatel' toho dopravcu, koho ponuka bola ekonomicky najvýhodnejšia.

Ak sú splnené podmienky nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007, tak je možné uzavrieť zmluvu aj priamym zadáním. Týmito podmienkami sú predovšetkým

veľkosť zákazky menšia ako 1 000 000 € alebo menej ako 300 000 km ročne. Ďalšou výnimkou umožňujúcou priame zadanie je uzatvorenie zmluvy na dobu kratšiu ako 10 rokov.

Ďalším prípadom, kedy je možné uzavrieť zmluvu priamym zadáním, je situácia, keď dôjde k prerušeniu poskytovania verejných služieb v preprave cestujúcich alebo takémuto prerušeniu bezprostredne hrozí.

V zmluve sa stanoví kompenzácia, ktorú poskytuje objednávatel' dopravcovi za poskytovanie služieb. Ak je zmluva uzatvorená priamym zadáním, predloží dopravca objednávatel'ovi finančný model nákladov, výnosov a čistého príjmu. V prípade uzatvorenia zmluvy výberovým konaním dopravca predloží finančný model, pokiaľ zmluva nestanovuje inak.

Všetky linky diaľkovej dopravy objednávané Ministerstvom dopravy ČR (MD ČR) zatiaľ prevádzkujú České dráhy, a.s. (ČD).

Rýchliky na tratiach Pardubice – Liberec a Plzeň – Most sú prevádzkované na základe každoročne obnovovaných zmlúv medzi MD ČR a ČD, ktorých základ leží vo výberovom konaní z roku 2006. Dohodnutá výška kompenzácie je koncipovaná ako maximálna. Dopravca je povinný doložiť výšku kompenzácie výkazom nákladov a výnosov. Ak je doložená výška kompenzácie nižšia, než maximálna, má dopravca nárok na jednu polovicu rozdielu medzi skutočnou výškou straty a maximálnou hodnotou kompenzácie. V prípade, že je doložená kompenzácia vyššia, než maximálna, je uhradená iba do maximálnej výšky.

Na ostatné linky boli do roku 2009 uzatvárané každoročne zmluvy medzi MD ČR a ČD s platnosťou na obdobie jedného cestovného poriadku. Až pre rok 2010 bola uzavretá dlhodobá zmluva s platnosťou do roku 2019.

Rovnako ako u predchádzajúcich zmlúv, musí dopravca doložiť oprávnenosť výšky kompenzácie. V prípade, že skutočná preukázateľná strata je vyššia, tak rozdiel je potom predmetom ďalšieho jednanie medzi objednávatel'om a dopravcom. Ak je skutočná strata nižšia, tak dopravcovi prislúcha rozdiel k úhrade primeraného zisku až do výšky 5% z ekonomicky oprávnených nákladov. [4]

Regionálnu dopravnú obsluhu si na svojom území zabezpečujú samé jednotlivé kraje. V súčasnosti majú všetky kraje podpísanú 10-ročnú zmluvu s ČD na obdobie 2009 - 2019. Tieto zmluvy boli uzavreté bez výberového konania, čím vzbudili kontroverzie, lebo k uzavretiu týchto zmlúv došlo v roku 2009 tesne pred začiatkom platnosti nariadenia 1370/2007, ktoré pre tieto zmluvy výberové konanie vyžaduje.

Okrem už zmienených výkonov v záväzku verejnej služby je v Českej republike prevádzkovaná časť vlakov na vlastné podnikateľské riziko dopravcov v open-access režime. Táto nedotovaná doprava je v súčasnosti prevádzkovaná predovšetkým na linke Praha – Ostrava. V roku 2005 tam začali prevádzku vlaky ČD kategórie SC Pendolino. V septembri 2011 tam začali prevádzku vlaky dopravcu RegioJet, a.s. na linke Praha – Ostrava – Havířov. Neskôr začala časť spojov zachádzať až do Třinca a jeden pár je v súčasnosti vedený až do Martina a jeden do Košíc. V novembri 2012 vstúpil na túto trasu i tretí dopravca Leo Express. Ten následne od cestovného poriadku 2013/14 previedol jeden spoj z tejto linky na trasu Praha – Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště. Z dôvodu konkurenčného boja na tejto linke boli zo záväzku verejnej služby vyňaté i spoje ČD na linke Praha – Ostrava – Žilina v úseku Praha – Ostrava.

Dopravcovia sa nedohodli na žiadnom vzájomnom uznávaní cestovných lístkov a spoje Leo Expressu, RegioJetu a SC Pendolino sú navyše povinne miestenkové. Cestujúci tak stráca flexibilitu výberu spoja a musí plánovať spoj, ktorého konkrétneho dopravcu využije.

NEMECKO

Nemecké železnice prešli významnou zmenou v roku 1994, keď došlo k spojeniu západonemeckých Deutsche Bundesbahn a východonemeckých Deutsche Reichsbahn. Súčasťou tejto reformy bol aj zákon o regionalizácii miestnej verejnej dopravy, čoho dôsledkom došlo v roku 1996 k prevodu kompetencií v tejto oblasti na spolkové krajiny. Prevádzka diaľkovej dopravy ostala na komerčné riziko dopravcov.

Jednotlivé spolkové krajiny pre účely zabezpečenia miestnej verejnej dopravy vytvorili inštitúty organizátorov verejnej dopravy (Aufgabenträger). Územie týchto organizátorov sa nie vždy prekrýva s územím spolkových krajín a veľkosťou sa veľmi líšia.

Nakoľko nie je stanovená jednotná metodika, tak každý z 33 organizátorov dopravy volí svoj prístup. Väčšina zákaziek je stále prideľovaná priamym zadáním, mimo toho však prebehlo aj niekoľko desiatok otvorených či uzavretých výberových konaní. Jednotlivé výberové konania sa medzi sebou veľmi líšia takmer vo všetkých ohľadoch. Veľkosť zákaziek sa pohybuje medzi 0,1 až 6 mil. vlkm/rok s priemerom okolo 2 mil. vlkm/rok. Dĺžka trvania zmlúv sa pohybuje od 2 do 15 rokov s priemerom okolo 10 rokov. [8]

Podmienky výberových konaní väčšinou nenechávajú príliš veľa voľnosti dopravcom a direktívne stanovujú cestovné poriadky, tarifné podmienky či požadované parametre použitých vozidiel. V približne 50% výberových konaní sú požadované nové vozidlá. Nakoľko obstaranie nových vozidiel tvorí okolo 20% celkových nákladov a ich životnosť presahuje dĺžku kontraktu, viaceré spolkové krajiny tak zaisťujú po skončení zmluvy prevod používaných vozidiel na nového prevádzkovateľa. Dodržiavanie stanovených kvalitatívnych požiadaviek je zaisťované systémom bonus/malus.

Výberové konania sa líšia aj v podmienkach delenia rizika tržieb medzi objednávateľa a dopravcu v takzvaných brutto (riziko nesie objednávateľ) či netto (riziko nesie dopravca) zmluvách. Približne 40% zmlúv bolo uzavretých ako brutto, takmer rovnaký počet ako netto. V ostatných 20% zmlúv sú tieto riziká medzi dopravcu a objednávateľa delené, najčastejšie v pomere 50:50. [1]

Nie vždy vedie výberové konanie k zmene dopravcu. V 45% prípadov zvíťazili Deutsche Bahn. Napriek tomu bolo reformou od roku 1996 dosiahnuté značné zvýšenie kvality služieb a prepravné výkony sa zvýšili o 30%. Úspory nákladov z pohľadu objednávateľov dosiahli 20%. [1] Existujú príklady tratí, kde sa zdvojnásobil počet prepravených cestujúcich. V Bavorsku sa vďaka úsporám dosiahnutých vo výberových konaniach podarilo zvýšiť množstvo objednaných vlakokilometrov z 82 miliónov na 110 miliónov, t.j. o 34%. [7]

Diaľková doprava je v Nemecku prevádzkovaná na komerčné riziko dopravcov. Drvivá väčšina liniek je prevádzkovaná DB. Od roku 1997 prevádzkuje dopravca Thalys vysokorýchlostné vlaky TGV na linke Kolín nad Rýnom – Brusel – Paríž. Neide však o typicky súkromného dopravcu, ale o spoločný projekt, v ktorom 62% vlastní francúzske SNCF, 28% belgické NMBS/SNCB a 10% nemecké DB. Od roku 2002 je pod značkou InterConnex prevádzkovaná linka Lipsko – Berlín – Schwerin – Rostock – Warnemünde. Dopravcom je Ostseeland Verkehr GmbH, dcérska spoločnosť Veolie Verkehr. Ďalším projektom Veolie Verkehr sú víkendové Harz-Berlín-Express na linke Berlín – Magdeburg – Thale/Vienenburg. Najmladším súkromným dopravcom je Hamburg-Köln-Express prevádzkujúci od júna 2012 vlaky na linke Hamburg – Kolín nad Rýnom.

ŠVAJČIARSKO

Železničná doprava je objednávaná na dvoch úrovniach. Štát je zodpovedný za zabezpečenie diaľkovej dopravy. Jednotlivé kantóny nesú zodpovednosť za dopravu regionálnu, na ktorej sa však štát finančne podieľa. Objednávateľia sú povinní zabezpečiť minimálnu dopravnú obsluhu, ktorá je definovaná Nariadením o kompenzáciách, pôžičkách a finančnej pomoci v rámci zákona o dráhach (Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz). Na základe článku 6 tohto nariadenia musí byť zabezpečený hodinový takt a 18 párov spojov denne, ak v najvyťaženejšom úseku linky cestuje viac ako 500 osôb denne. Pokiaľ je na najslabšom úseku linky priemerná vyťaženosť aspoň 32 osôb denne, musia byť zabezpečené najmenej 4 páry spojov denne. Toto nariadenie ďalej stanovuje napríklad proces výberu dopravcu, podmienky kompenzácií a tarifnej integrácie. Zostáva však zachovaná pomerne veľká voľnosť jednotlivých kantónov.

Dominantným železničným dopravcom sú Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Vedľa nich pôsobia v Švajčiarsku takmer tri desiatky ďalších prevažne malých dopravcov

zväčša vo verejnom vlastníctve. Väčšina zmlúv je však uzatváraná na základe priamych zadaní bez výberového konania. Tie sú častejšie v autobusovej doprave. V súčasnosti sa neočakávajú kroky smerom k väčšej liberalizácii, čo je spôsobené hlavne vysokou kvalitou švajčiarskej verejnej dopravy, čo nenúti k zmenám, a taktiež tým, že Švajčiarsko nie je členom EÚ a nemusí sa tak riadiť jej nariadeniami. [5]

Vo Švajčiarsku je vytvorený previazaný a tarifne integrovaný systém všetkých druhov dopravy. Spolu s vysokou celodennou frekvenciou spojov do všetkých kútov krajiny sa tak verejná doprava stáva veľmi atraktívna, čo sa prejavuje aj na neustálom náraste počtu cestujúcich.

Veľký rozsah verejnej dopravy si samozrejme vyžaduje nemalé finančné výdaje z verejného sektora. Tieto výdaje vzrástli medzi rokmi 2000 a 2010 o 25%. To však okrem iného prinieslo 50% nárast v prepravnom výkone železnice a pomer výdajov do verejnej dopravy sa osobokilometer klesol o 20%.

VEĽKÁ BRITÁNIA

Železnice vo Veľkej Británii prešli rozsiahlou reformou a privatizáciou v 90. rokoch 20. storočia, čoho základom sa stal nový zákon o dráhach v roku 1993 (Railway Act 1993). V rámci privatizačných krokov došlo k rozdeleniu do tej doby unitárnych British Railways (BR). Správu infraštruktúry prevzala novo vytvorená spoločnosť Railtrack. Tá fungovala ako akciová spoločnosť a jej akcie boli obchodovateľné na londýnskej burze. Hlavným zdrojom príjmov Railtracku boli poplatky za použitie dopravnej cesty.

Vozidlový park BR prešiel pod Rolling stock operating company (ROSCOs), čo sú spoločnosti zaoberajúce sa prenájom vozidiel dopravcom. V prevádzkovaní dopravy došlo k oddeleniu osobnej a nákladnej dopravy. Nákladná doprava bola rozdelená na 6 spoločností a tieto boli privatizované. Päť z nich však bolo privatizovaných rovnakou spoločnosťou. Osobná doprava bola rozdelená na 25 štátom vlastnených dopravcov, na ktorých prebehli výberové konania, ktorých víťaz prevzal dopravcu formou franšízy. Do týchto výberových konaní sa nemohli prihlásiť dovtedajšie štátne BR. Rozhodujúcim kritériom pre výber bola najnižšia požadovaná subvencia alebo najvyššia ponúknutá suma. Priebeh týchto výberových konaní bol organizovaný Organization of Passenger Rail Franchising (OPRAF). V roku 1997 bola už doprava plne privatizovaná a 25 franšíz bolo rozdelených medzi 13 spoločností, ktoré po zisku franšízy iba prevzali dovtedajšieho dopravcu vrátane jeho vozidiel a zamestnancov. Franšízy boli najčastejšie prideľované na obdobie 7 rokov. Dopravcovia získali právo na výhradné prevádzkovanie dopravy na sieti získané v súťaži a boli tak chránení pred vstupom open-access dopravcov. [6]

Toto usporiadanie však nezostalo stabilné a podľahlo mnohým zmenám. V roku 2001 bol OPRAF premenený na Strategic Rail Authority (SRA) a získal viac právomocí v oblasti prideľovaných franšíz, ako príklad väčšie možnosti špecifikácie požadovaného štandardu služieb a vozidiel. V roku 2006 však bola aj SRA zrušená a jej právomoci prevzalo Ministerstvo dopravy (Department for Transport) a manažér infraštruktúry, ktorým v tom čase však už nebol Railtrack, ale novo vytvorená Network Rail. K tejto zmene došlo v roku 2002. Hlavným impulzom, nie však jediným dôvodom tejto zmeny, bola nehoda u Harfieldu v októbri 2000, keď došlo k vykoľajeniu vlaku, ktoré malo za následok 4 obete a cez 70 zranených. Príčinou nehody bol určený lom koľajnice v dôsledku nedostatočnej údržby trate. To poukázalo na problém, že Railtrack ako akciová spoločnosť je príliš zameraná na zisk a vyplácanie dividend akcionárom a to na úkor investícií do údržby tratí. V dôsledku tejto nehody došlo k rozsiahlej kontrole stavu koľajníc po celej krajine a bolo zavedených veľa pomalých jázd a výlukových prác. To viedlo k vysokým meškaniam, ktoré musel Railtrack dopravcom finančne kompenzovať a to spolu so zvýšenými výdajmi na údržbu zapríčinilo krach Railtracku. Na základe týchto problémov bol novo vytvorený správca infraštruktúry Network Rail založený s odlišnou organizačnou štruktúrou. Ide o neziskovú organizáciu s obmedzeným ručením, ktorá je priamo financovaná vládou. [3]

Jedným z problémov, ktoré sa ukázali pri prideľovaní franšíz, boli nerealisticky nízke požadované subvencie, ktoré následne viedli ku krachu dopravcov MTL a PRISM v roku 2000. Tí boli následne prevzatí inými spoločnosťami – MTL spoločnosťou Arriva, PRISM spoločnosťou National Express. [6] Ďalším dopravcom, ktorý skrachoval kvôli zle nastavenému financovaniu v podanej ponuke bol v roku 2009 National Express East Coast (NEXC) prevádzkujúci od roku 2007 franšízu InterCity East Coast na trati Londýn – Newcastle – Edinburgh – Glasgow/Aberdeen/Inverness. Ministerstvo dopravy sa preto rozhodlo vytvoriť štátom vlastnenú spoločnosť Directly Operated Railways, ktorá následne prevzala túto franšízu.

Prvá vlna franšízovania prebehla medzi rokmi 1995 a 1997, keď bolo v priebehu 2 rokov rozdelených všetkých 25 franšíz. Po vypršaní času, na ktorý boli tieto franšízy pridelené, došlo k ďalším kolám franšízovania. Po kritike nedostatočne stanovených podmienok dochádzalo k sprísňovaniu a upresňovaniu požadovaných štandardov, čo sa týka vozidiel, služieb, cestovného poriadku. Taktiež došlo k zlučovaniu menších franšíz do väčších celkov a tým došlo k zníženiu ich počtu z pôvodných 25 na súčasných 17. Taktiež bola predĺžená doba, na ktorú sú franšízy prideľované z vtedajších 7 na 10 – 15 rokov.

Všetci dopravcovia sú združení v asociácii ATOC (Association of Train Operating Companies), ktorá mimo iného zaisťuje systém National Rail. Tento systém obstaráva predaj cestovných lístkov medzi vlakmi rôznych dopravcov a ich vzájomné rozúčtovanie. V princípe umožňuje kúpiť cestovné doklady pre ľubovoľné železničné spojenie po celej Británii. Cestovné lístky štandardne platia na vlaky všetkých dopravcov, pokiaľ nejde o špecifickú zľavu platnú len u konkrétneho dopravcu, ktorý ju vyhlásil.

Okrem súboja dopravcov o trh vo forme franšíz existuje ešte v Británii aj súboj na trhu vo forme open-access dopravcov. Aj keď konkurenčný boj open-access dopravcov vedie k zvyšovaniu kvality služieb a znižovaniu cien cestovného, tak taktiež odoberá cestujúcich z vlakov dopravcov prevádzkujúcich franšízy. Pre ochranu franšízových dopravcov je preto prístup open-access dopravcom obmedzený a musí byť povolený regulátorom ORR (Office of Rail Regulation). Dopravca so záujmom o vstup na trh musí preukázať, že svojou prevádzkou nepoškodí franšízových dopravcov a bude prínosom ako pre cestujúcich, tak pre štát. Preto je open-access režim často prevádzkovaný medzi mestami, medzi ktorými franšízovaní dopravcovia neponúkajú priame spojenia. Najstarším open-access dopravcom pôsobiacim v Británii je Eurostar prevádzkujúci od roku 1994 spojenie medzi Bruselom, Parížom a Londýnom cez Eurotunel vedúcim pod kanál La Manche. V roku 2000 vstúpil na trh First Hull Train, vlastnený skupinou First. Prevádzkuje 7 párov spojov denne medzi mestami Hull a Londýn. V roku 2007 začal prevádzku dopravca Grand Central Railway, dcérska spoločnosť Arrivy. V súčasnosti prevádzkuje 5 párov spojov denne medzi Londýnom a Sunderlandom a 4 páry medzi Londýnom a Bradfordom. Ďalší dvaja dopravcovia zabezpečujú spojenie medzi Londýnom a letiskom Heathrow.

Zo štatistík vyplýva, že po zavedení reforiem v 90. rokoch došlo k výraznému nárastu prepravných výkonov, ako aj počtu vlakov. V súvislosti s tým sa zvýšil aj príjem z cestovného. To umožnilo znížiť subvencie jednotlivým franšízam a v posledných rokoch dokonca vytvárajú pre štát mierny zisk. Naopak po páde Railtracku v roku 2001 sa infraštruktúra ukázala ako neufinancovateľná z poplatkov za použitie dopravnej cesty a nutnosť dohnať slabú údržbu z obdobia Railtracku viedla k veľkému navýšeniu výdavkov na infraštruktúru, ktoré kulminovalo v roku 2006. Oproti očakávaniam nepriniesla reforma železničného sektora tak výrazné úspory, aké boli očakávané, napriek tomu došlo k výraznému zvýšeniu prepravných aj dopravných výkonov a taktiež k zvýšeniu spokojnosti cestujúcich zo 73,5% v roku 2004 na 83,2% v roku 2012. [2]

ZÁSADY PRI OBJEDNÁVANÍ DOPRAVNÝCH VÝKONOV V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

Európske právo umožňuje vyberať dopravcov ako na základe výberového konania, tak priamym zadáním. Priame zadanie by však malo byť využívané iba v odôvodnených prípadoch. Napríklad u príliš malých prevádzkových súboroch, kde by očakávané úspory

neprevýšili náročnosť výberového konania, u špecifických tratí s muzeálnou či turistickou prevádzkou alebo v mimoriadnych situáciách na preklopenie obdobia medzi koncom prevádzkovania dopravy jedným dopravcom a výberom dopravcu nového.

Pre úspešný priebeh výberového konania na dopravcu je nutná predovšetkým dlhodobá koncepcia objednávateľa. Objednávateľ musí stanoviť plán dopravnej obsluhy svojho územia. V tomto pláne sú definované linky verejnej dopravy, frekvencie spojov na týchto linkách v čase i mimo dopravnej špičky a nadväznosti spojov v uzloch. Pre zaistenie celodennej plošnej obsluhy územia je vhodné zaviesť integrovaný taktový cestovný poriadok.

Objednávateľ v pláne dopravnej obsluhy musí dbať nie len na obsluhu vlastného územia, ale aj na koordináciu väzieb s ostatnými objednávateľmi. To platí pre väzby horizontálne aj vertikálne. Horizontálnymi väzbami sú väzby medzi susednými objednávateľmi na rovnakej úrovni, t.j. napríklad medzi susednými krajmi či susednými štátmi. Vertikálnymi väzbami sú väzby medzi objednávateľmi na rôznych úrovniach, t.j. napríklad koordinácia medzi štátnou objednávkou diaľkovej dopravy a krajskou objednávkou dopravy regionálnej.

Keďže sa verejná doprava nezaobíde bez finančnej podpory z verejných zdrojov, musí byť pre realizáciu zmienenej dlhodobej dopravnej koncepcie zabezpečený aj dlhodobý plán financovania aspoň vo forme výhľadu a tomuto finančnému plánu musí byť prispôsobený plán dopravný.

Základom pre vytvorenie časového harmonogramu výberových konaní je stanovenie vedenia liniek a ich rozdelenie do prevádzkových súborov, ktoré budú následne predmetom výberových konaní. Výberové konania na samotné linky s malými dopravnými výkonmi alebo na príliš malé prevádzkové súbory by mali za následok vysoké fixné náklady k pomeru k nízkym dopravným výkonom. Naopak výberové konania na celú sieť alebo na príliš veľké prevádzkové súbory by viedli k odradeniu malých dopravcov od podania ponúk, lebo by neboli schopní zaistiť takto veľké dopravné výkony.

OPEN-ACCESS

Open-access alebo otvorený prístup je spôsob prístupu na železničnú infraštruktúru, pri ktorom dopravca nezabezpečuje dopravu na základe zmluvy s objednávateľom a jeho finančnej podpory, ale prevádzkuje dopravu na svoje komerčné riziko, najčastejšie v konkurenčnej súťaži s ostatnými dopravcami. Nejde teda o súboj o trh ako v prípade výberových konaní, ale o priamy súboj na trhu. To prináša pre objednávateľa výhody vo zvýšenej kvalite služieb a komfortu cestujúcich a naopak zníženie cien cestovného na linke v dôsledku konkurenčného boja. Okrem toho na danej linke nie je nutné vyplácať dopravcom kompenzácie. Naproti tomu prax ukazuje aj mnohé nevýhody, ktoré tento systém priniesol. Kvôli častejším spojom dochádza k vyťažovaniu kapacity trate, tarifná nekoordinovanosť a povinné miestenky zhoršujú dostupnosť verejnej dopravy. Ďalším problémom je, že dopravcovia nie vždy ponúkajú komplexnú celodennú dopravnú obsluhu danej linky. Dochádza tak k obmedzovaniu spojov v okrajových časoch dňa, teda pred šiestou hodinou rannou a po šiestej večer, čím sa zhoršuje využiteľnosť verejnej dopravy.

Ďalším hroziacim javom je vedenie jedného alebo len niekoľkých párov spojov denne na danej linke alebo v presahu na linky dotované. Toto spôsobuje problém, keď open-access dopravca neponúkne celodennú obsluhu, ale vyberá si len spoje v najlukratívnejších časoch. Plošná celodenná obsluha tak musí byť naďalej podporovaná z verejných financií a open-access dopravcovia len vyťahujú časť zisku mimo systém.

Ďalší problém vzniká pri snahe určiť, na ktorú trasu možno open-access dopravcu vpustiť. Ak by sme umožnili naozaj neobmedzený prístup, mohlo by dôjsť k situácii, v ktorej je dopravca, ktorý linku riadne vysúťažil, ohrozený znížením tržieb po vstupe nového open-access dopravcu. Toto zníženie tržieb potom znáša dopravca alebo objednávateľ podľa zmluvného rozdelenia rizík, čo vedie k navýšeniu vyplácaných kompenzácií v prípade brutto zmlúv. V prípade netto zmlúv možno počítať s navýšením rizikovej prirážky

dopravcu pri navrhovaní zmluvnej ceny. Principiálne hrozí, že z verejných financií budú dotované len stratové linky či spoje, zatiaľ čo zisky budú vytiahnuté zo systému verejnej dopravy do súkromného sektora.

ZÁVER

Ponúkajúcim riešením je úplný zákaz open-access prístupu a prideľovanie prevádzkových súborov vo výberových konaniach na základe najnižšej požadovanej kompenzácie na stratových prevádzkových súboroch a najvyššia ponúknutá platba dopravcu objednávateľovi na prevádzkových súboroch, na ktorých je možné prevádzkovať dopravu v zisku. Týmto možno dosiahnuť to, že zisky z lukratívnych trás zostanú v systéme a uľahčia financovanie verejnej dopravy na ostatných trasách. Na druhej strane je nevýhodou, že pridelením takejto trasy na štandardnú zmluvnú dobu 10 – 15 rokov dôjde v podstate k zakonzervovaniu trhu a víťazný dopravca nebude mať tak silnú motiváciu zlepšovať kvalitu svojich služieb, než ak by bol vystavený priamej konkurencii.

Kompromisným východiskom môže byť open-access prístup s miernou reguláciou objednávateľa. Pokiaľ objednávateľ vo výberovom konaní zistí, že existuje záujem dopravcov o prevádzku linky v režime platby objednávateľovi, je potom vhodné, aby zväžil umožnenie open-access prístupu obmedzeného počtu dopravcov, ktorí budú povinní ponúknuť určitý stanovený počet spojení rozložených v priebehu celého občianskeho dňa. Pokiaľ bude takto regulovaným open-access režimom umožnený prístup len na určené linky a s určeným minimálnym počtom a časovým rozmiestneným spojov, dôjde k zachovaniu plošnej obsluhy verejnou dopravou a zároveň bude umožnené využívať výhody plynúce z priameho konkurenčného súboja dvoch či viac dopravcov na trhu. Otázkou ostáva, či je takto obmedzený a regulovaný prístup ešte možné nazývať otvoreným, teda open-access.

Literatúra

- [1] Breneck, A. – Peter, B.: Experience with competitive tendering in Germany. In *Competitive tendering of rail service*. Paříž : OECD, 2007. ISBN 978-92-821-0143-8, s. 139-165.
- [2] Brown, R.: *The Brown Review of the Rail Franchising Programme*.: Londýn, TSO. 2012. 86 s. [cit. 2014.04.05] Dostupné na internete: <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/49453/cm-8526.pdf> .
- [3] Kain, P.: The pitfalls in competitive tendering: Addressing the risks revealed by experience in Australia and Britain. In *Competitive tendering of rail service*. Paříž : OECD, 2007. ISBN 978-92-821-0143-8, s. 43-126.
- [4] MD ČR: Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/2019. 2009 [cit. 2014.03.18.] Dostupné na internete: <http://www.mdcr.cz/NR/ronlyres/63D544D6-FBB2-4769-A1D4-F7ADC2E4286D/0/SmlouvaMDCDvelkaDlouhodobost.doc>
- [5] Mueller, B.: Tendering in Switzerland. In *2nd European Urban Transport Regulation Forum*. [cit. 2014.04.03.] Dostupné na internete: http://www.energy-regulators.eu/portal/page/portal/FSR_HOME/Transport/Policy_events/Workshops/2012b/2ndUrbanTRF/120521_Mueller_Beat.pdf
- [6] Nash, Ch. – Smith, A.: Passenger rail franchising – British experience. In *Competitive tendering of rail service*. Paříž : OECD, 2007. ISBN 978-92-821-0143-8, s. 7-34.
- [7] Nigrin, T.: Příklady subsidiarity v organizování železniční dopravy v Bavorsku a Sasku. In *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. s. 148–164. ISBN 978-80-210-6425-6.
- [8] Peter, B.: *Railway Reform in Germany: Restructuring, Service Contracts, and Infrastructure Charges* : dizertačná práca. Berlin : Technischen Universität Berlin, 2008. 236 s.

OBJEDNÁVANIE VÝKONOV PRAVIDELNEJ PRÍMESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVY V ŽILINSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

MENA AUTOROV

Richard Staškovan, Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina, tel.: +421 41 5032225, e-mail: richard.staskovan@zilinskazupa.sk

KLÚČOVÉ SLOVÁ

Žilinský samosprávny kraj, výkony vo verejnom záujme, zmluva o službách, dopravná obslužnosť, prímestská autobusová doprava

ABSTRAKT

Žilinský samosprávny kraj (ďalej len „ŽSK“) je v zmysle platnej legislatívy objednávatelom dopravných služieb v pravidelnej autobusovej doprave, čo znamená, že je garantom dopravnej obslužnosti svojho územia. Na základe uzatvorených zmlúv o službách vo verejnom záujme s vybranými dopravnými spoločnosťami financuje vzniknutú stratu z objednaných dopravných výkonov. ŽSK je zároveň nositeľom sociálnej politiky v oblasti stanovenia výšky cestovného, či už základného alebo osobitného – zľaveného cestovného.

The Zilina self – governing region (hereinafter as "ŽSK") in accordance with legislation in force, orders transport services in regular bus transportation, which means, that is a guarantor of transport service in our region. Based on the agreements of service of public interest with selected transport companies it finances the resulted loss of the ordered transport operations. The ŽSK is the bearer of the social policy in the field of transport, it set up fares, whether basic or special – discount fare.

VÝKONY VO VEREJNOM ZÁUJME NA ÚZEMÍ ŽSK

V zmysle **zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave** v znení neskorších predpisov má ŽSK zákonnú povinnosť zabezpečovať dopravnú obslužnosť územia svojho kraja pravidelnou prímestskou autobusovou dopravou. Na základe platnej legislatívy uzatvárajú samosprávne kraje s vybranými dopravnými spoločnosťami zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Dopravná obslužnosť prímestskej autobusovej dopravy je z ekonomického hľadiska vo všeobecnosti vo väčšine krajín EÚ stratová. Z toho dôvodu, že obstarávateľ je zodpovedný za dopravnú obslužnosť, je povinný obstarávať dopravnú obslužnosť nad rámec, ktorý by zabezpečovali dopravcovia iba ako vlastnú podnikateľskú činnosť a na vlastné riziko.

Zákonné povinnosti ŽSK:

- zabezpečuje dopravnú obslužnosť územia kraja
- zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja
- je objednávatelom služieb vo verejnom záujme
- je nositeľom tarifnej politiky v prímestskej autobusovej doprave, ktorú objednáva

HISTÓRIA PRECHODU KOMPETENCIÍ

- **S účinnosťou od 1. apríla 2002 prešla** pôsobnosť na úseku cestnej dopravy na samosprávne kraje (*zákon č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave, zákon č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky, tzv. malý kompetenčný zákon*).
- Prechodom kompetencií na samosprávne kraje v roku 2002 boli aj „prevzaté“ jednotlivé zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave. V prvej etape prechodného obdobia išlo o prenesený výkon štátnej správy. Postupným prechodom na originálne kompetencie dochádzalo k uzatváraniu zmlúv o službách vo verejnom záujme zo strany ŽSK vo vlastnej réžii s pravidla v ročnej periodicite.
- Novela zákona o cestnej doprave v **roku 2007** /v tej dobe zákon č. 43/2007 Z. z., ktorým sa novelizoval zákon č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave/ priniesla povinnosť zostaviť **plán dopravnej obslužnosti** jednotlivým objednávateľom dopravných výkonov. ŽSK v zmysle platnej legislatívy zostavilo plán dopravnej obslužnosti svojho územia /PDO ŽSK /kde pri jeho zhotovovaní prešli všetky linky kompletným posúdením/. PDO ŽSK slúžil ako podklad k výberu autobusových liniek prímestskej autobusovej dopravy vo verejnom záujme a teda aj podkladom k uzatvoreniu zmlúv vo verejnom záujme.

VÝBER DOPRAVCOV A ZADÁVANIE ZMLÚV O SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁUJME

- Problematiku zadávania **zmlúv o službách vo verejnom záujme** v pravidelnej autobusovej doprave priamo upravuje **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007** z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.
- Poskytované dopravné služby musia byť obstarané v zmysle postupov spravodlivej verejnej súťaže a zavesené v **Úradnom vestníku Európskej únie** najmenej rok pred uvedením výzvy na predkladanie ponúk. Samotný proces prípravy verejného obstarávania podľa nariadenia EP a Rady č. 1370/2007 vyžaduje určitý čas, tzv., proces bude musieť ŽSK začať ešte počas platnosti pôvodnej zmluvy, aby sa nestalo, že nebude zabezpečená dopravná obslužnosť. V zmysle uvedeného nariadenia musia byť minimálne rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo pred priamym zadaním uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie tieto informácie: názov a adresa príslušného orgánu, predpokladaný spôsob zadania, služby a oblasti, na ktoré sa zadanie prípadne vzťahuje.

ZMLUVA O SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁUJME

Účelom zmluvy o službách je zabezpečiť verejnosti bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené základné cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obslužnosti územia a zohľadniť sociálne a environmentálne faktory a ciele regionálneho rozvoja, ak nie sú zabezpečené dopravcami pravidelnej dopravy na komerčnom základe.

Povinný obsah zmluvy o službách:

- a) presné vymedzenie záväzku, najmä vymedzenie územia alebo autobusových liniek, rozsah prepráv a ich časové rozloženie počas dňa a týždňa, ako aj povahu a rozsah výlučných práv, ak boli dohodnuté,
- b) prípustnosť plnenia záväzku vykonávaným dopravcom alebo subdodávateľom a vymedzenie jeho podielu na prevádzkovaní autobusovej linky,

- c) tarifu, najmä maximálnu sadzbu základného cestovného a cestovného vybraných skupín cestujúcich,
- d) spôsob výpočtu príspevku a harmonogram jeho postupnej úhrady,
- e) spôsob kontroly plnenia záväzku a spôsob vykazovania jeho plnenia,
- f) nápravné opatrenia a možné sankcie za neplnenie záväzku,
- g) platnosť zmluvy
- h) požiadavky na normy kvality a bezpečnosti pravidelnej dopravy vo verejnom záujme

SÚČASNÝ STAV V RÁMCI UZATVORENÝCH ZMLÚV O SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁUJME

- Zmluva č. 888/2009/OD (SAD LIORBUS, a.s.) – platnosť od 1.12.2009 do 29.11.2019
- Zmluva č. 889/2009/OD (SAD Žilina, a.s.) – platnosť od 1.12.2009 do 29.11.2019

Zmluvy boli uzatvorené priamym zadáním a to v zmysle platnej legislatívy:

Nariadenie EP č. 1370/2007 zo dňa 23.10.2007

Zákon NR SR č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov

Vyhláška MDPaT SR č. 151/2003 Z. z. o preukazovaní predpokladanej straty z poskytovania výkonov vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave

Zákon NR SR č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacou vyhláškou **MF SR č. 87/1996 Z. z.**

Zákon NR SR č. 302/2001 Z. z. o samosprávne vyšších územných celkov v znení neskorších predpisov

Zákon NR SR č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy v znení neskorších predpisov

Zákon NR SR č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy v znení neskorších predpisov

a v zmysle **Plánu dopravnej obsažnosti Žilinského samosprávneho kraja.**

VYBRANÉ ŠTATISTIKY OBJEDNÁVANÝCH VÝKONOV VO VEREJNOM ZÁUJME ZA OBDOBIE ORIGINÁLNYCH KOMPETENCIÍ V RÁMCI ŽSK

Žilinský samosprávny kraj (ŽSK) financuje prímestskú autobusovú dopravu v regiónoch Horného Považia, Kysúc, Turca, Oravy a Liptova.

Naši zmluvní dopravcovia „SAD Liorbus, a. s. a SAD Žilina, a. s. zabezpečujú verejnú autobusovú dopravu na 218 autobusových linkách pre 313 miest obcí kraja.

Vybrané štatistiky dopravnej obslužnosti:

- Doplatok ŽSK na jedného cestujúceho v roku 2005 bol 14 centov, dnes je to už 52 centov
- Doplatok ŽSK v priemere na jednu autobusovú linku vzrástol z 31 tis. € za rok 2005 na 68 tis. € za rok 2014 – nárast o 55%
- Doplatok ŽSK v priemere na jednu obsluhovanú obec vzrástol z 21 tis. € za rok 2005 na 47 tis. € za rok 2014 – nárast o 55%
- Dotácia ŽSK ako objednávateľa výkonov na jeden ubehnutý kilometer za zdvojnásobil - z 30 centov v roku 2005 na 60 centov za rok 2014

Ekonomický princíp objednávaných výkonov vo verejnom záujme v zmysle uzatvorených zmlúv o službách s dopravnými spoločnosťami je založený na jednoduchom základnom vzorci:

$$N - V = S$$

N- náklady /výška závislá od objemu objednaných dopravných výkonov/

V – výnosy /výška závislá od počtu cestujúcich a výšky cestovného/

S – strata za objednané a vykonané dopravné služby

Výška úhrady straty je priamo závislá od nákladov dopravných spoločností vynaložených na realizáciu služieb vo verejnom záujme a výnosov z tržieb v rámci poskytovaných dopravných služieb. Samotná výška tržieb je priamo závislá od prepraveného počtu cestujúcich a od stanovenej výšky cestovného.

Tab. 1 Počet prepravených cestujúcich, výška výnosov a úhrada straty za obdobie rokov 2005 až 2014 za ŽSK

Obdobie (rok)	Počet prepravených osôb (osoby)	Index úbytku	Výnosy -tržby za prepravu (€)	Index úbytku	Úhrada straty za ŽSK	Index rastu
2005	48 022 000		16 485 395		6 657 704	
2006	47 080 000	98,0	15 966 706	96,9	7 803 392	117,2
2007	45 117 000	95,8	16 518 522	103,5	8 166 368	104,7
2008	41 635 000	92,3	16 937 330	102,5	10 118 336	123,9
2009	37 654 000	90,4	16 096 087	95,0	11 450 474	113,2
2010	36 137 000	96,0	16 058 264	99,8	12 109 527	105,8
2011	33 786 000	93,5	16 701 515	104,0	13 294 207	109,8
2012	32 017 000	94,8	17 265 937	103,4	13 458 359	101,2
2013	29 926 000	93,5	16 931 870	98,1	13 795 867	102,5
2014	28 332 000	94,7	15 996 237	94,5	14 730 458	106,8
2005 až 2013	-19 690 000	59,0	-489 158	97,0	8 072 754	221,3

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

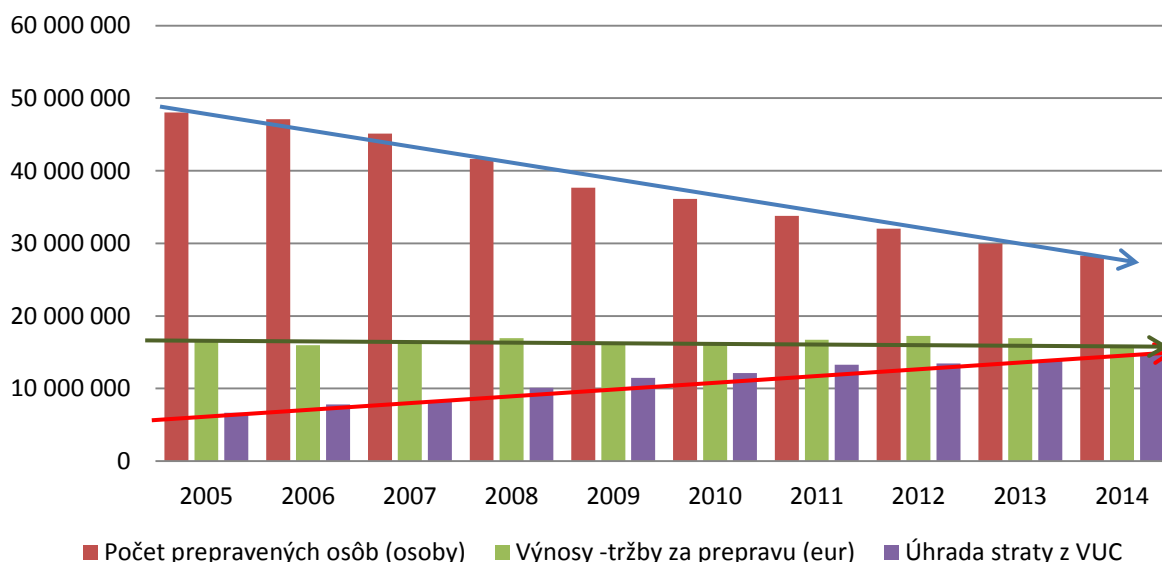


Fig. 1 (Graf) Závislosť výnosov, počtu prepravených osôb a úhrady straty za obdobie rokov 2005 až 2014 za ŽSK

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

Počet tých, ktorí objednávané služby využívajú stále klesá. „V roku 2005 sme prepravili 48 miliónov cestujúcich. V roku 2014 to je 28 miliónov, čo je za 10 rokov pokles o 20 miliónov cestujúcich.

Tab. 2 Počet prepravených osôb za obdobie rokov 2005 až 2014 v ŽSK

Obdobie (rok)	Žiacke	Občianske	Iné	Spolu
2005	16 934 000	26 952 000	4 163 000	48 022 000
2006	16 688 000	25 946 377	4 445 623	47 080 000
2007	16 657 000	24 862 642	3 597 358	45 117 000
2008	16 063 000	22 001 459	3 570 541	41 635 000
2009	15 164 000	19 391 736	3 098 264	37 654 000
2010	14 639 000	18 470 843	3 027 157	36 137 000
2011	13 590 000	17 201 059	2 994 941	33 786 000
2012	12 634 000	16 212 360	3 170 640	32 017 000
2013	12 038 033	14 502 601	3 385 366	29 926 000
2014	11 254 417	13 739 777	3 337 806	28 332 000
Úbytok v absolut. hodnote (2014 - 2005)	-5 679 583	-13 212 223	-825 194	-19 690 000
celkový index poklesu v %	33,54%	49,02%	19,82%	41%

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

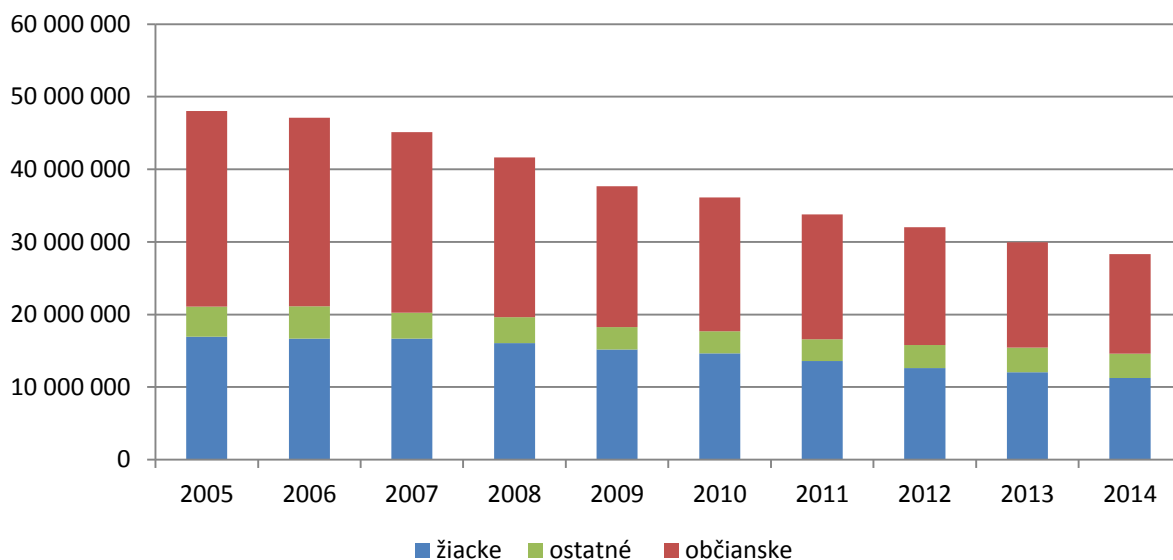


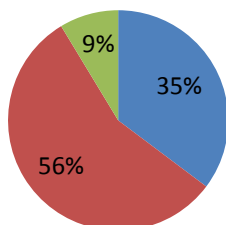
Fig. 2 (Graf) Počet prepravených cestujúcich za obdobie rokov 2005 až 2014 za ŽSK

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

Taktiež je potrebné konštatovať, že sa mení aj štruktúra cestujúcich. Z roka na rok stúpa percento zľavených cestujúcich, teda cestujúcich využívajúcich rôzne druhy osobitného cestovného.

Štruktúra cestujúcich rok 2005

■ žiacke ■ občianske ■ Iné



Štruktúra cestujúcich rok 2014

■ žiacke ■ občianske ■ ostatné

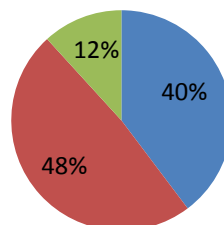


Fig. 3 (Graf) Štruktúra cestujúcich v roku 2005 a v roku 2014 za ŽSK
Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

Nároky „dotovať „ prímestskú dopravu na úkor iných kompetencií z rozpočtu Žilinského kraja sa preto stále zvyšujú. Túto situáciu ovplyvňuje o.i. /demografia, kúpna sila obyvateľstva a pod.../ zvyšujúci sa stupeň motorizácie. Pokým bol v roku 2005 počet evidovaných osobných vozidiel v kraji na úrovni 125 tisíc, v minulom roku to bolo spolu 225 tisíc vozidiel /nárast o 80 %/.

Tab. 3 Stupeň motorizácie v ŽSK v porovnaní s počtom prepravených cestujúcich

Obdobie (k 31.12)	Počet evidovaných vozidiel v ŽSK- osobný automobil (stupeň motorizácie)	Index	Počet prepravených osôb (osoby)	Index
2 005	125 011	0	48 022 000	0
2 006	145 218	1,16	47 080 000	0,98
2 007	158 477	1,09	45 117 000	0,96
2 008	172 233	1,09	41 635 000	0,92
2 009	178 826	1,04	37 654 000	0,90
2 010	188 585	1,05	36 137 000	0,96
2 011	198 556	1,05	33 786 000	0,93
2012	208 055	1,05	32 017 000	0,95
2013	215 092	1,03	29 926 000	0,93
2014	224 472	1,04	28 332 000	0,95
Index 2011/2003	99 461	1,80	-19 690 000	0,59

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

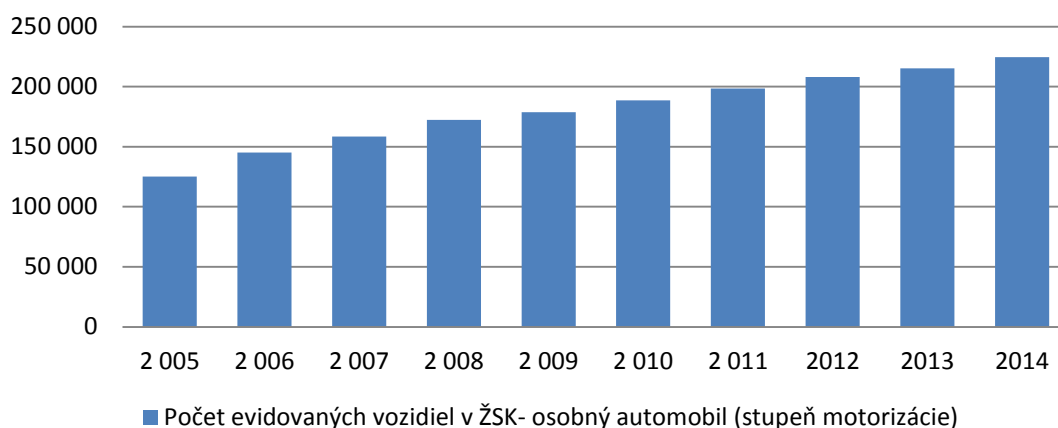


Fig. 4 (Graf) Počet evidovaných vozidiel v ŽSK – osobný automobil (stupeň motorizácie)
Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

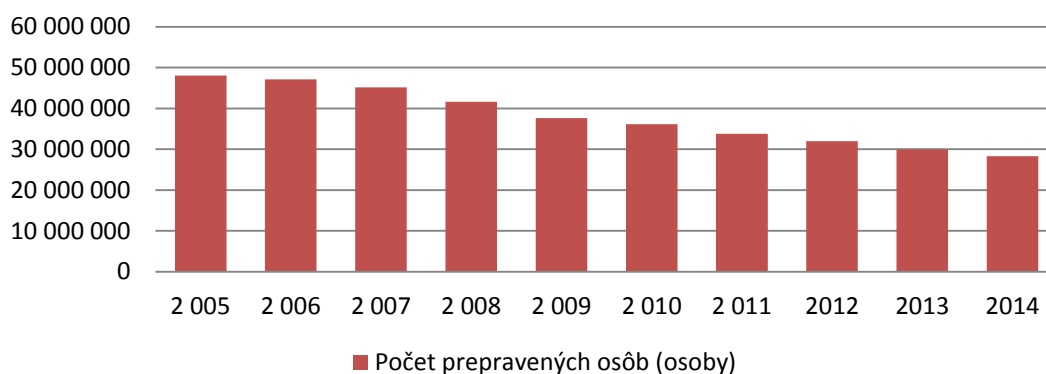


Fig. 5 (Graf) Počet prepravených osôb v prímestskej autobusovej doprave za ŽSK
Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

Vplyvom poklesu cestujúcich sa znižujú tržby z prepravy. Úbytok tržieb je potrebné zmluvným dopravcom však vyrovnať a to buď zvýšením cestovného alebo zvýšením doplatku straty zo strany ŽSK ako objednávateľa. Prípadne kombináciou uvedených možností.

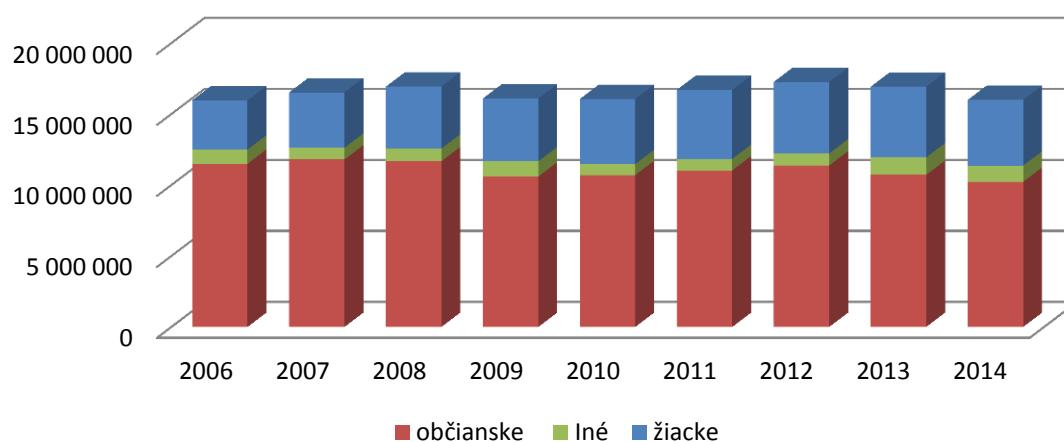


Fig. 5 (Graf) Tržby za prepravnú činnosť v období 2006 až 2014 za ŽSK
Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

Výpadok tržieb vplyvom poklesu cestujúcich sme sa ako objednávatel' snažili riešiť zvýšením cien cestovného, čo deklaruje aj vyššie uvedený graf, kedy je výška tržieb za posledné desaťročie prakticky nemenná.

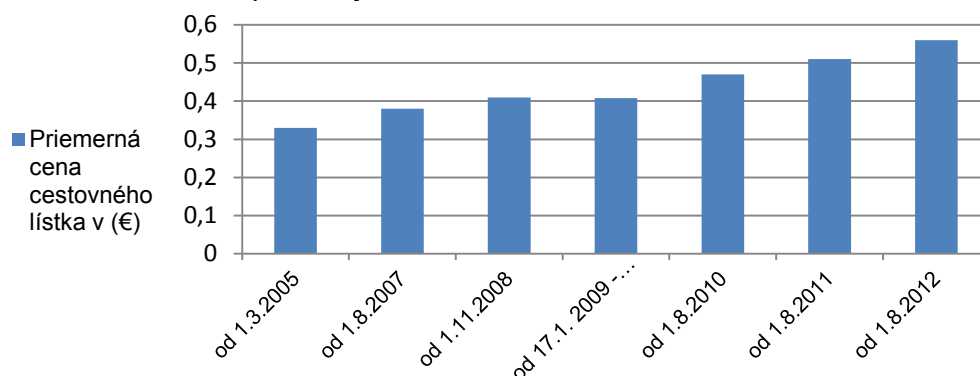


Fig. 6 (Graf) Priemerná cena cestovného lístka za ŽSK

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

Navýšenie nákladovej časti dopravných spoločností, spôsobených v podstatnej miere hlavne zvyšovaním sa mzdových nárokov vodičov a zamestnancov dopravcov a zvýšením odpisov vplyvom rapídnej obnovy zastaraného vozidlového parku, vykrývame ako objednávatel' výkonov z rozpočtu ŽSK.

Tab. 4 Vybrané nákladové položky pre výkony vo verejnom záujme za obdobie rokov 2005 až 2014 za ŽSK

Obdobie (rok)	Náklady na PHM	Náklady na mzdy	Odpisy	Ostatné	Celkové náklady	index rastu
2005	6 647 481	5 445 857	3 621 423	7 319 821	23 034 583	
2006	6 944 666	5 914 393	4 377 846	6 747 660	23 984 565	1,041
2007	6 570 836	6 174 003	4 502 191	7 437 860	24 684 890	1,029
2008	7 207 230	6 686 948	5 194 151	7 971 486	27 059 815	1,096
2009	5 639 009	8 064 003	6 156 979	7 686 695	27 546 686	1,018
2010	5 713 100	8 237 127	6 602 209	7 615 355	28 167 791	1,023
2011	6 644 460	8 719 327	6 522 948	8 108 987	29 995 722	1,065
2012	7 247 490	8 934 131	6 077 285	8 465 391	30 724 297	1,024
2013	6 887 415	9 696 920	5 965 530	8 177 873	30 727 738	1,000
2014	6 357 484	9 953 473	5 881 374	8 534 364	30 726 695	1,000
Celkový nárast za sledované obdobie						1,334

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

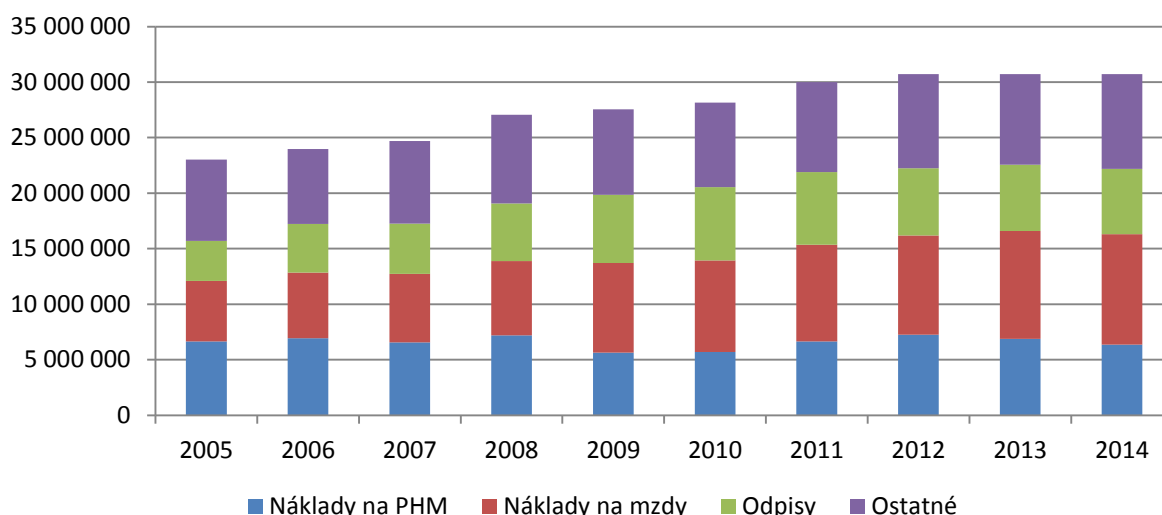


Fig. 7 (Graf) Ročné porovnanie celkových nákladov, v štruktúre vybraných dielčích nákladov, dopravcov v ŽSK

Zdroj: Žilinský samosprávny kraj

Na druhej strane musíme podotknúť, že aj napriek týmto nelichotivým štatistikám sa ŽSK neustále snaží o zlepšovanie kvality poskytovaných služieb. Za posledných 10 rokov sa znížili dopravné výkony len o cca 4%, to znamená, že našou snahou je aj naďalej udržiavať nastavené štandardy dopravnej obslužnosti územia. Ako všetci vieme, dôležitým faktorom mobility pracovnej sily je spoľahlivá a dobre organizovaná verejná doprava, ktorej dôležitou súčasťou je regionálna autobusová doprava a to za prijateľnú cenu. Verejná doprava do a z práce by nemala byť prekážkou pre ľudí hľadajúcich si prácu, pre študentov a žiakov pre dochádzku do škôl a školských zariadení a pod.....

O neustále zvyšovanie kvality a komfortu prepravy cestujúcich sa Žilinský samosprávny kraj stará aj pravidelnou obnovou vozidlového parku autobusovej dopravy /v zmysle zmluvných dohôd o obnove vozidlového parku/, čím prispieva tiež k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej premávky a k ochrane životného prostredia. Z dôvodu zabezpečenia štandardu kvality vozidlového parku vyžaduje Žilinský samosprávny kraj, aby dopravné spoločnosti prevádzkujúce služby vo verejnom záujme, ale aj ostatní komerční dopravcovia nepoužívali pre prímestskú autobusovú dopravu autobusy staršie ako 16 rokov.

SAD ŽILINA, a. s., prevádzkuje v súčasnosti **241 autobusov s priemerným vekom 7,65 roka** a SAD LIORBUS, a. s., prevádzkuje **209 autobusov s priemerným vekom 5,9 roka**. Priemerný vek autobusov prevádzkovaných vo verejnom záujme na území ŽSK sa za obdobie posledného desaťročia 10 znížil takmer o polovicu. Od roku 2006 kúpili dopravné spoločnosti prevádzkujúce služby vo verejnom záujme spolu **323 nových autobusov**, ktoré vrátane vnútorného vybavenia predstavujú investície vo výške viac ako 50 mil. EUR. Obnovu vozidlového parku zahŕňajú dopravné spoločnosti ako ekonomicky oprávnenú nákladovú položku do kalkulácie úhrady straty.

Viac ako polovica prevádzkovaných vozidiel je už v súčasnosti vybavená klimatizáciou. Taktiež je potrebné uviesť, že zákazníci majú možnosť využívať bezkontaktné čipové karty pri platení cestovného, čo je nesporná výhoda pri odbavovaní cestujúcich, kde sa skrátí čas strávený na zastávke a odpadajú problémy pri manipulácii s hotovosťou. Po dohode so zmluvným dopravcom ponúka prímestská doprava v našom kraji od 01.09.2014 u vybraných 30 vozidiel nasadených na autobusové linky vo verejnom záujme bezplatné pripojenie k **wifi**.

Prudkým nárastom individuálnej automobilovej dopravy za posledné desaťročie, dochádza k nárastu externých nákladov (externalít) - kongescie, hluk, znečisťovanie životného prostredia, dopravné nehody, čo má dopad na neustály rast nárokov na verejné financie. Z hľadiska možnosti rozpočtu Žilinského samosprávneho kraja je enormne rastúca výška úhrady straty neudržateľná. Preto je potrebné tento nepriaznivý stav a predpokladaný vývoj verejnej autobusovej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji riešiť a hľadať zdroje a nástroje na jej zlepšenie a udržanie. Jedným z možných nástrojov ako tento negatívny stav a vývoj prímestskej autobusovej dopravy eliminovať je zvyšovanie jej kvality. V súčasnosti len veľmi ťažko dokáže prímestská autobusová doprava konkurovať individuálnej automobilovej doprave, a to najmä z hľadiska flexibility a variabilnosti a komfortu cestovania. Zákazníci sú stále viac vzdelanejší a náročnejší, čo súvisí aj so zmenou životného štýlu a so zvyšovaním životnej úrovne. V prípade zákazníkov verejnej osobnej dopravy treba zohľadniť tiež skutočnosť, že v súčasnosti sa oproti minulosti zmenil aj štýl práce a pracovnej doby v jednotlivých podnikoch a subjektoch súkromného aj verejného sektora. V súčasnosti je dĺžka pracovnej doby v podstate neobmedzená, mnohí pracujú „od rána do večera“ a trendom sa stáva „pružná pracovná doba“. Na trhu práce rastú rovnako zo strany zamestnávateľov nároky na flexibilitu a mobilitu zamestnancov. Navyše z dôvodu nedostatku pracovných príležitostí, mnohí dochádzajú v súčasnosti do zamestnania na väčšie vzdialenosti alebo majú z dôvodu práce prechodný pobyt a cestujú iba v pondelky a v piatky.

Práve preto sa ŽSK snaží udržať čo najpriateľnejšie ceny pre cestujúcu verejnosť. ŽSK financuje zľavy na cestovnom, a tým nesie na pleciach sociálnu politiku v oblasti prímestskej autobusovej dopravy. Znáša všetky náklady spojené s poskytovaním osobitného cestovného „zliav“ študentom, seniorom a hendikepovaným spoluobčanom. Objem poskytnutých „sociálnych zliav“ v podobe osobitného cestovného na území Žilinského samosprávneho dosiahol v roku **2014 sumu cca 6,1 mil. €**, čo predstavuje 42 % celkovej úhrady poskytnutej dopravcom za služby vo verejnom záujme. Je potrebné podotknúť, že bez „dofinancovania“ zo strany ŽSK, by bola skutočná ekonomická cena cestovného za poskytovanú dopravnú obsluhu územia kraja značne vyššia.

INTEGRÁCIA VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V ŽSK

Ďalším možným nástrojom zvýšenia kvality prímestskej autobusovej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji sa javí zavedenie integrovaného dopravného systému a tým uľahčenie cestovania verejnou osobnou dopravou pre cestujúcich. Integrovaný dopravný systém je rozšírený a obľúbený najmä v Českej republike a v súčasnosti je považovaný za rozhodujúci nástroj získania a udržania cestujúcich v systéme verejnej osobnej dopravy.

Integrovaný dopravný systém plánuje v budúcnosti budovať aj Žilinský samosprávny kraj. V súčasnosti sme v štádiu realizácie tvorby pilotného projektu s názvom **„Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK“**. Tento projekt je financovaný s využitím zdrojov európskej únie a o ich ďalšie využitie sa budeme uchádzať pri ďalšom dopracovaní projektu až do fázy jeho implementácie v praxi.

V zmysle naplňovania stratégie tvorby integrácie verejnej osobnej dopravy deklarovanej v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorého súčasťou je aj Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020, prijatom uznesením vlády č. 311 z 25. júna 2014, bola v rámci budúceho fungovania IDS uzatvorená spoločná dohoda v podobe podpisu memoranda o spolupráci na úrovni ŽSK a TSK ako spoločného funkčného regiónu.

REGISTRAČNÉ KONTÁ PRE BEZPLATNÚ PREPRAVU.

Jozef Majerčák – Lenka Černá

Abstrakt: Podľa prepravného poriadku platného od 17. novembra do 31. marca 2015 platilo v tomto období prechodné obdobie, počas ktorého mohli záujemcovia o cestovanie zadarmo získať cestovné lístky na bezplatnú prepravu aj bez registrácie a získania špeciálneho preukazu. V nasledujúcom príspevku je podrobne opísaný rámcový postup registrácie záujemcov na bezplatné prepravy a v poslednej časti je spomenutá analýza vývoja počtu prepravených cestujúcich železničnou dopravou v rámci sledovaného obdobia a prehľad počtu registrácií na bezplatné prepravy.

Abstract: By transport regulations in force from 17 November to 31 March 2015 was true in this period transitional period during which those interested could to travel to get free tickets to free transport without registration and obtaining a special license. In this article is described in detail a framework procedure for the registration applicants to free transport and the last part is mentioned analysis of the evolution of transported passengers by rail within the study period and evolution of the number of registrations to free transport.

Kľúčové slová: cestujúci, cestovný lístok, kontá, registrácia, preprava.

Key words: passengers, ticket, account, registration, transportation.

ÚVOD

Na základe Uznesenia vlády SR č. 530/2014 sa s účinnosťou od 17.11.2014 pre vybrané kategórie cestujúcich vo vnútroštátnej preprave vo vlakoch osobnej dopravy vedených v rámci ZoDSVZ (Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme), okrem komerčných IC vlakov, sa zaviedla bezplatná preprava.

Železničná spoločnosť Slovensko spustila na základe rozhodnutia Vlády SR bezplatnú prepravu žiakov, študentov a dôchodcov.

Železničná spoločnosť Slovensko a ministerstvo dopravy podpísali 22. decembra dodatok k 10-ročnej zmluve o prevádzkovaní dopravy vo verejnom záujme na roky 2011-2020. Rozsah objednaných výkonov v roku 2015 sa v nej zvyšuje na 31,304 mil. vlkm.

Ministerstvo dopravy uzavrelo aj dodatok k 9-ročnej zmluve s RegioJetom. Na rok 2015 si uňho objednalo 1,197 mil. vlkm na trati Bratislava – Komárno.

Ďalším dodatkom bude upravený vzorec pre nový výpočet úhrady za jeden vlkm na základe aktualizovanej analýzy výnosov a nákladov, ktorý bude platný od septembra 2015 až do konca zmluvného obdobia v decembri 2020.

So ŽSR podpísalo ministerstvo dopravy dodatok k trojročnej zmluve o prevádzkovaní infraštruktúry na roky 2014-2016.

1. BEZPLATNÉ PREPRAVY OD 17.11.2014

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) v pondelok 17.11.2014 počas prvého dňa bezplatnej prepravy vydala 104 tisíc cestovných lístkov na daný deň, pričom vyše 48 tisíc lístkov bolo na bezplatnú dopravu. Značná časť platiacich cestujúcich si však zakúpila lístky v predstihu a títo cestujúci nie sú zahrnutí v danom počte. Celkovo bolo predaných o 30% viac lístkov ako v nedeľu 17. novembra 2013, kedy sa sa pred rokom končil bežný víkend.

Registrácia za účelom využitia bezplatnej prepravy bola možná od 27. októbra:

- v osobnej pokladnici ZSSK s KVC – registrácia a výdaj preukazu je na počkanie,
- v pokladniciach ZSSK bez KVC – registrácia a výdaj preukazu prebehne do troch pracovných dní,
- na internete (študenti s bezkontaktnou čipovou kartou a dôchodcovia nad 62 rokov).

Registráciou sa vytvorí zákaznícke konto v systéme ZSSK každému cestujúcemu, ktorý má nárok na bezplatnú prepravu vlakom. Po vytvorení tohto konta cestujúcemu je vydaný preukaz s 2D kódom. Pri ďalších nákupoch je povinný sa preukázať týmto

preukazom, prípadne preukázať sa ním vo vlaku. Načítaním 2D kódu pri výdaji lístka sa zabezpečí zrýchlenie vypravenia cestujúcich a automatické priradenie lístka k zákazníkovi kontu.

Možnosť cestovať s bezplatným lístkom sa nevzťahuje na cesty vlakmi kategórie InterCity. Tieto vlaky majú osobitný cenník. Napriek tomu je cestovné pre cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu v IC vlakoch oproti ostatným cestujúcim zvýhodnené.

Rovnako nie je možné bezplatne cestovať na prihraničnom úseku (s výnimkou detí do 6 rokov). Prihraničný úsek je trasa od poslednej stanice / zastávky na území SR (kde vlak pravidelne zastavuje) po štátnu hranicu. V 1. vozňovej triede sa platí cestovné podľa cenníka. Výnimkou sú deti do 6 rokov - na jedného dospelého možno prepraviť dve deti do 6 rokov bezplatne.

Z celkového počtu bezplatných lístkov vydaných v roku 2014 bolo 71 % lístkov pre študentov (len malá časť boli študentské mesačníky, ostatok boli jednorazové lístky na konkrétnu cestu). Stúpol záujem o miestenky, do 90 % boli vypredané miestenky na popoludňajších vlakoch na trase Košice - Žilina - Bratislava, ale na iných trasách to bolo pod 60%.

Okrem 11 novozavedených diaľkových vlakov ZSSK zaviedla v novembri jeden mimoriadny vlak na základe operatívnej situácie na trase Žilina - Bratislava. Reálne do kapacity vlakov pribudlo denne 12 tisíc miest na sedenie, súpravy vlakov sa predĺžili o 60 vozňov, celkovo denne ZSSK po posilnení nasadila 775 vozňov.

V prvý deň bezplatnej prepravy bolo otvorených 240 pokladníc ZSSK počas dňa na 150 staniciach na Slovensku (mimo zmluvných predajcov), reálne boli čakania nad 15 minút len pri pokladniach špecializovaných na registráciu, jedna registrácia trvala tri až päť minút.

Druhý deň od spustenia bezplatnej prepravy na železnici na Slovensku stúpol podiel cestujúcich, ktorí cestovali v rámci bezplatnej prepravy. Z celodenného predaja 110 tisíc lístkov cestujúci využívajúci bezplatnú prepravu tvorili 55 percent, resp. 61 tisíc nulových lístkov. Tento údaj nezahŕňal skorší predpredaj lístkov na daný deň ani počet cestujúcich s týždennými a mesačnými traťovými lístkami.

ZSSK zaviedla viaceré regulácie a opatrenia, aby sa vyhla enormne preplneným dotovaným vlakom od 17. Novembra 2014. Nulové cestovné lístky vydávala len na konkrétny vlak a zároveň v diaľkových vlakoch regulovala počet miest pre bezplatných cestujúcich. Platiacim cestujúcim začala štátna spoločnosť taktiež bezplatne vydávať miestenky k lístku nad desať eur.

2. KATEGÓRIE CESTUJÚCICH NA BEZPLATNÉ PREPRAVY

Pre uplatnenie bezplatnej prepravy je dôležité mať príslušný preukaz na základe ktorého si môže cestujúci zakúpiť nulový cestovný lístok priamo na predajnom mieste alebo vo vlaku. Po dohode s ministerstvom dopravy a ZSSK sa preukazy centrálne vybavujú na predajných miestach ZSSK. Doklady potrebné k registrácii a povinnosť cestujúceho sa preukázať príslušným preukazom sú uvedené v obrázku č. 1.

Typ cestujúceho	Doklady potrebné k registrácii	Typ vydaného preukazu z KVC	Preukázanie sa vo vlaku
Dieťa 6r-15r	Cestovný pas alebo rodný list dieťaťa a preukaz totožnosti jeho zákonn. zástupcu, fotografia	PREUKAZ PRE DIEŤA DO 15 ROKOV	Cestujúci predloží cestovný lístok na bezplatnú prepravu a PREUKAZ PRE DIEŤA DO 15 ROKOV s fotografiou vydaný pri registrácii
Žiak/štvudent bez BČK alebo s BČK bez dopravnej časti do 26r.	Preukaz totožnosti, fotografia, školou potvrdená žiadamka (ak žiak/štvudent má na aktuálny školský/akademický rok vydaný preukaz ZSSK v papierovej podobe, postačuje jeho odovzdanie)	PREUKAZ PRE ŽIAKA/ŠTUDENTA	Cestujúci predloží cestovný lístok na bezplatnú prepravu a PREUKAZ PRE ŽIAKA/ŠTUDENTA s fotografiou vydaný pri registrácii <u>Žiak/štvudent s BČK bez dopr. časti:</u> – len k žiackym časovým CLBP predkladá PREUKAZ PRE ŽIAKA/ŠTUDENTA s fotografiou, – k jednorazovým CLBP predkladá BČK vydanú školou
Dôchodca do 62r (vdovský, invalidný,...)	Preukaz totožnosti, fotografia, potvrdenie o výplate dôchodkových dávok zo sociálnej poisťovne (nie staršie ako 30 dní)	PREUKAZ PRE POBERATEĽA DÔCHODKU DO 62 ROKOV	Cestujúci predloží cestovný lístok na bezplatnú prepravu a PREUKAZ PRE POBERATEĽA DÔCHODKU DO 62 ROKOV s fotografiou vydaný pri registrácii
Občan 62+ / občan 70+	Preukaz totožnosti	PREUKAZ ZÁKAZNÍKA	Cestujúci predloží cestovný lístok na bezplatnú prepravu, preukaz totožnosti a PREUKAZ ZÁKAZNÍKA
Žiak/štvudent držiteľ BČK s dopr. časťou alebo držiteľ BČK bez dopr. časti a nemá záujem cestovať na časové cest. lístky	Preukaz totožnosti a preukaz študenta vo forme BČK vydanú školou	PREUKAZ ZÁKAZNÍKA	Cestujúci predloží cestovný lístok na bezplatnú prepravu, BČK vydanú školou a PREUKAZ ZÁKAZNÍKA

Obr. 1 Prehľad jednotlivých kategórií cestujúcich a príslušných preukazov pre uplatnenie bezplatnej prepravy
Zdroj: regiojet.sk

Registrácia na bezplatné prepravy má dve základné podoby (žiak/štvudent):

1. Ak je študent držiteľom bezkontaktnéj čipovej karty (BČK) vydanéj školou, potrebuje na registráciu okrem tohto preukazu len preukaz totožnosti. V pokladnici ZSSK dostane na počkanie PREUKAZ ZÁKAZNÍKA. Vo vlaku cestujúci predloží cestovný lístok na bezplatnú prepravu a bezkontaktnú čipovú kartu vydanú školou. Zabezpečiť si mesačné lístky na bezplatnú dopravu je v tomto prípade možné len vtedy, ak má BČK aktivovanú aj železničnú dopravnú časť.

2. Ak žiak alebo študent nie je držiteľom bezkontaktnéj čipovej karty (BČK), potrebuje predložiť preukaz totožnosti, fotografiu 2x3 cm (nepoškodenú farebnú alebo čiernobielu) a školou potvrdenú žiadamku. Ak žiak/štvudent má na aktuálny rok vydaný preukaz ZSSK v papierovej podobe, stačí ho odovzdať. V pokladnici ZSSK dostane na počkanie PREUKAZ PRE ŽIAKA/ŠTUDENTA. Tento preukaz môže byť vydaný aj študentovi, ktorý je držiteľom BČK vydanéj školou, avšak nemá aktivovanú vlakovú dopravnú časť a chce využívať v budúcnosti mesačné cestovné lístky na bezplatnú prepravu.

Uvedený preukaz ich oprávňuje zabezpečiť si bezplatné cestovné lístky na jednotlivé cesty – za akýkoľvek účelom na akejkoľvek trati (cesty do/zo školy, súkromné cesty) a bezplatné časové cestovné lístky s platnosťou aj počas voľných dní a prázdnin na dennú dochádzku do/z miesta sídla školy z/do miesta bydliska. Povolené trate (maximálne dve) sú

uvedené v preukaze. Časové cestovné lístky sa dajú využiť len na vzdialenosti kratšie ako 160 km.

Žiakom základných škôl a žiakom 1.-4. ročníka osemročných gymnázií stačí na cestovanie do školy žiacky preukaz ZSSK (nemusia si vyzdvihnúť časový lístok). Žiaci stredných škôl a študenti vysokých škôl si musia zabezpečiť mesačné lístky.

3. REGISTRÁCIA CESTUJÚCICH V SYSTÉME (zákaznícke konto cestujúceho).

Registrácia cestujúcich slúži na identifikáciu cestujúceho a evidenciu požadovaných údajov cestujúceho v systéme KVC, tzn. že každému zaregistrovanému cestujúcemu bude vytvorené zákaznícke konto. Registrácia cestujúcich je možná prostredníctvom KVC, webovej stránky ZSSK a telefonicky v Kontaktnom centre. Registrácia je povinná pre všetkých cestujúcich (občania SR a aj cudzí štátni príslušníci) s nárokom na bezplatnú prepravu, tzn. na výdaj CLBP. Na nasledujúcom obrázku je zoznam pokladníc ZSSK s elektronickým zariadením ZSSK (obr. č. 2).

**Zoznam pokladníc ZSSK s elektronickým zariadením KVC
- bezhotovostný platobný styk**

Banská Bystrica	Kysucké Nové Mesto	Šaľa
Banská Bystrica mesto	Leopoldov	Senec
Bardejov	Levice	Senica
Bratislava hlavná st.	Lipany	Sereď
Bratislava- Hodžovo nám.	Liptovský Hrádok	Sládkovičovo
Bratislava- Klemensová	Liptovský Mikuláš	Snina mesto
Bratislava- Nové Mesto	Lučenec	Spišská Nová Ves
Bratislava- Petržalka	Malacky	Stará Ľubovňa
Bratislava- Vinohrady	Margecany	Starý Smokovec
Brezno	Martin	Štrba
Čadca	Medzilaborce	Štrbské Pleso
Čierna nad Tisou	Michalovce	Štúrovo
Devínska Nová Ves	Nitra	Šurany
Dolný Kubín	Nová Baňa	Tatranská Lomnica
Dubnica nad Váhom	Nové Mesto nad	Topoľčany
Dunajská Streda	Váhom	Trebišov
Fíľakovo	Nové Zámky	Trenčianska Teplá
Galanta	Partizánske	Trenčín
Gelnica	Pezinok	Tmava
Hlohovec	Piešťany	Turčianske Teplice
Humenné	Podhájska	Turzovka
Humenné mesto	Poprad-Tatry	Vranov nad Topľou
Kežmarok	Považská Bystrica	Vrútky
Komárno	Prešov	Žiar nad Hronom
Košice	Prievidza	Žilina
Košice- Železničná 1	Púchov	Zohor
Kraľovany	Rimavská Sobota	Zvolen mesto
Krompachy	Rožňava	Zvolen osobná st.
Kúty	Ružomberok	
Kysak	Sabinov	

Obr. 2 Zoznam železničných staníc s okamžitým výdajom preukazu

Zdroj: slovakrail.sk

Registráciou v osobnej pokladni je cestujúcemu vydaný preukaz, na ktorom bude vygenerovaný, pridelený identifikátor zákazníckeho konta vo forme 2D kódu, ktorým sa preukazuje pri vyzdvihnutí CLBP v pokladnici alebo vo vlaku. Načítanie 2D kódu pri vyzdvihnutí CLBP slúži na urýchlenie vypravenia, avšak prístup do zákazníckeho konta bude umožnený aj manuálnym zadaním jednotlivých osobných údajov cestujúceho, napr. zákaznícke číslo, číslo preukazu totožnosti, číslo preukazu na zľavnené cestovné, dátum narodenia atď., ktoré sa viažu k jeho zákazníckemu kontu. Systém automaticky overí nárok na zľavnené cestovné. Údaje o cestujúcom a CLBP sa zapíšu do 2D kódu CLBP.

Pri kontrole cestovných dokladov vo vlaku je CLBP uznaný na základe vizuálnej kontroly Nárok na zľavnené cestovné sa overí preukazom/identifikačným dokladom oprávňujúcim na bezplatné cestovné (preukaz z KVC, OP, BČK, ...).

4. RÁMCOVÝ POSTUP REGISTRÁCIE ZÁKAZNÍCKEHO KONTA PRE BEZPLATNÚ PREPRAVU PROSTREDNÍCTVOM PRACOVNÍKOV NA ŽELEZNIČNÝCH STANICIACH / V OBCHODNÝCH CENTRÁCH.

Poverení pracovníci vykonávajúci registráciu cestujúcich na bezplatnú prepravu sú na určených priestoroch železničných staníc, príp. obchodných centier viditeľne označení. Ich úlohou je oslovovať cestujúcich oprávnených na bezplatné cestovanie, vysvetľovať všetky podmienky potrebné pre priznanie nároku na bezplatnú prepravu a registrovať cestujúcich za týmto účelom na webovej stránke prostredníctvom prideleného elektronického zariadenia - tabletu.

V rámci informovania o podmienkach bezplatnej prepravy, pracovník podrobne a jasne vysvetlí cestujúcemu, za akých podmienok je možné využívať bezplatnú prepravu, zdôrazní povinnosť zakupovania bezplatných cestovných lístkov pred každou cestou a možné spôsoby zaregistrovania zákaznického konta, ktoré je podmienkou zakupovania si cestovných lístkov na bezplatnú prepravu.

Postup registrácie na bezplatné prepravy na webe:

Ak sa cestujúci ešte nie je registrovaný pre účely využívania bezplatnej prepravy a prejaví vôľu zaregistrovať sa okamžite na mieste prostredníctvom elektronického zariadenia, ktoré má pracovník k dispozícii, pracovník je povinný uplatniť nasledujúci postup:

1. Zistí, či má cestujúci skutočne nárok na bezplatné cestovné a spadá do skupiny cestujúcich, u ktorých je takáto registrácia na mieste možná (musí byť študent – držiteľ BČK alebo občan nad 62 rokov).
2. Informuje cestujúceho, že pre účely registrácie musí mať prístup k aktívnej e-mailovej adrese na webe (v priebehu registrácie sa overuje aktivačný kód v zaslanom e-maile) a je potrebné vytvorenie zákaznického konta na webovej stránke ZSSK. Cestujúci musí mať počas registrácie pri sebe platný občiansky preukaz a v prípade študentov aj platnú BČK.
3. Pracovník zistí od cestujúceho, či už nemá vytvorené konto na stránke www.slovakrail.sk, ktoré využíva pri nákupe cestovných dokladov prostredníctvom internetu. V prípade, že konto na stránke si už cestujúci v minulosti vytvoril, otvorí na tablete stránku <https://ikvc.slovakrail.sk/zk/pages/login.xhtml>, umožní cestujúcemu prihlásiť sa do systému svojimi prihlasovacími údajmi a pokračuje bodom 8 tohto dokumentu.
4. Ak cestujúci ešte nemá vytvorené konto, pracovník na svojom elektronickom zariadení otvorí webovú stránku pre registráciu cestujúcich: <https://ikvc.slovakrail.sk/zk/pages/registration.xhtml>.
5. V prvom kroku pracovník zadá do zobrazenej masky mailovú adresu, ktorú mu cestujúci uvedie a umožní cestujúcemu vytvoriť si a zadať do formuláru heslo pre prístup do konta. Heslo musí obsahovať minimálne 5 znakov, z toho aspoň jedno písmeno a jedno číslo. Na nasledujúcom obrázku (obr. 3) je registračné okno pre prihlásenie užívateľa.

Skracujeme vzdialenosti medzi ľuďmi

ŽELEŽNIČNÁ SPOLUČNOSŤ SLOVENSKEHO

Úvod Internetový obchod Lístok na vlak Preprava osôb Služby Špeciálne ponuky O spoločnosti Výluky Kontakt

Obmedzenie vlakov na trase Bratislava - Viedeň končí Medzinárodné

Registrácia (1/3)

[Prihlásenie](#) | [Zabudnuté heslo](#) | [Chcem sa registrovať](#)

E-mail *

Vaše heslo pre prihlásenie *

Overenie hesla *

* - Povinný údaj

Obr. 3 Registračné okno pre prihlásenie
Zdroj: slovakrail.sk

- Po pokračovaní na ďalší krok registrácie vyžiada pracovník od cestujúceho všetky potrebné osobné údaje, ktoré je potrebné vo formulári vyplniť a prečíta cestujúcemu súhlas so spracovaním osobných údajov. Cestujúci potvrdí správnosť údajov a vyjadrí súhlas s ich spracovaním. Na obrázku č. 4 je registračné okno s identifikačnými údajmi cestujúceho.

Registrácia (2/3)

[Prihlásenie](#) | [Zabudnuté heslo](#) | [Chcem sa registrovať](#)

Meno *

Priezvisko *

Ulica, číslo *

Mesto *

PSČ *

ID preukazu *

Telefónne číslo

Číslo BČK

☐ Súhlasím so zasielaním e-mailových správ o nových ponukách ZSSK na e-mailovú adresu uvedenú v mojom profile.

☐ Súhlasím s Obchodnými podmienkami predaja cestovných dokladov ZSSK prostredníctvom internetu. *

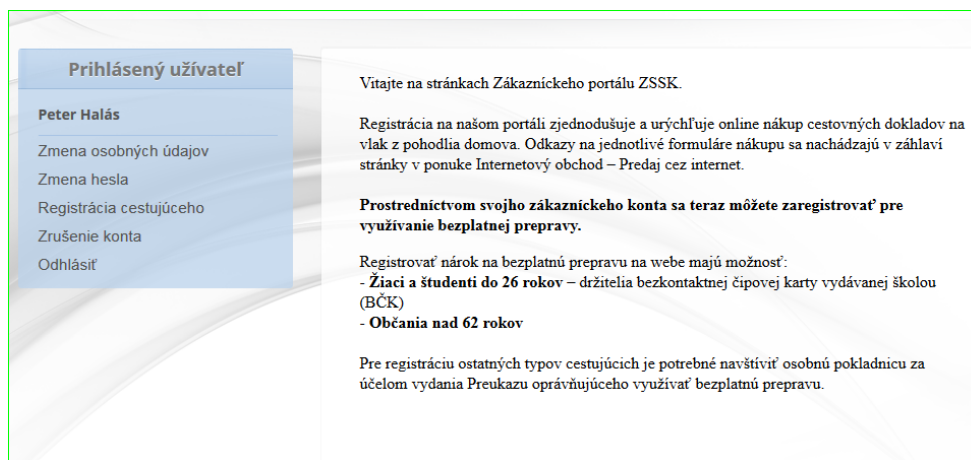
V zmysle ust. § 11 zák. č. 122/2013 Z.z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov poskytujem ZSSK, ktorá je prevádzkovateľom osobnej dopravy, dobrovoľný súhlas bez výhrad so spracovaním mojich osobných údajov za účelom registrácie zákazníckeho konta, vymáhaní dižných súm v súvislosti s porušením prepravných podmienok prevádzkovateľa a štatistiky počas doby archivácie, pričom poskytnutý súhlas udeľujem na dobu plynutia uvedeného účelu. *

* - Povinný údaj

Obr. 4 Registračné okno s identifikačnými údajmi
Zdroj: slovakrail.sk

- Následne umožní pracovník prostredníctvom elektronického zariadenia prístup k elektronickej pošte cestujúceho, ktorú uviedol pri registrácii (otvorenie novej karty prehliadača, zadanie webovej adresy poštového servera, prihlásenie ku mailovej schránke a otvorenie doručeného mailu). Pre úspešné ukončenie registrácie konta je potrebné, aby cestujúci klikol na aktivačný odkaz v doručenom maili zo zákazníckeho portálu ZSSK a aktivoval si tak konto.

8. Kliknutím na aktivačný link systém cestujúceho prihlási do systému. Po prihlásení sa zobrazí úvodná obrazovka, príp. je potrebné vyvolať ju kliknutím na meno cestujúceho v hornom rohu stránky a výberom ponuky Správa konta. Na obrázku č. 5 je zobrazená úvodná obrazovka po prihlásení do systému ZSSK.



Obr. 5 Úvodná obrazovka registrácie
Zdroj: slovakrail.sk

9. Po prihlásení je potrebné v ľavom menu kliknúť na ponuku Registrácia cestujúceho. Zobrazí sa formulár, kde je najskôr potrebné vybrať typ zľavy (Občan 62+ alebo Žiak/študent). Niektoré položky formuláru budú už predvyplnené osobnými údajmi zaregistrovanými pri vytváraní konta. Po doplnení potrebných údajov a kliknutí na registrovať sa vykoná registrácia cestujúceho.

Niektoré údaje cestujúceho sú predvyplnené už zo zaregistrovaných osobných údajov. Hlavný registračný doklad, pod ktorým bude cestujúci vedený v systéme, je jeho BČK. Číslo BČK je potrebné zadať do poľa číslo registračného dokladu. Zadávať platnosť BČK nie je povinné, systém pri registrácii overuje v databáze meno, priezvisko a dátum narodenia držiteľa BČK, ktorej číslo cestujúci zadá. Ako dodatočný doklad (povinný údaj) je potrebné zadávať číslo OP.

Pri registrácii môžu nastať nasledovné prípady:

Systém vypíše Registrácia nie je možná – v prípade, ak bolo zadané číslo BČK nájdené v databáze, avšak nesúhlasí jeden z údajov meno, priezvisko alebo dátum narodenia. Údaje je potrebné skontrolovať a opraviť.

Systém vypíše Registrácia bola úspešná – údaje boli overené v databáze úspešne, cestujúci bude môcť po spustení bezplatnej prepravy zakupovať cestovné lístky na bezplatnú prepravu na túto BČK bez obmedzenia pri dodržaní podmienok PP ZSSK. Pre žiaka/študenta – držiteľa BČK s aktivovanou dopravnou časťou postačuje pri zakupovaní cestovných lístkov v osobnej pokladnici a pre účely kontroly vo vlaku predkladať BČK bez potreby vydávania ďalšieho preukazu. Tým sa identifikuje cestujúci v systéme a priradí sa cestovný lístok k jeho vytvorenému kontu.

Systém vypíše registrácia bola zaevidovaná, ale nepotvrdená (tento prípad nastane, ak má študent BČK bez dopravnej časti, a teda systém nedokáže overiť správnosť údajov v databáze). Na takúto registráciu bude možné po spustení bezplatnej prepravy vydať prostredníctvom internetu iba jeden lístok na bezplatnú prepravu, následne pri kontrole vo vlaku bude registrácia potvrdená a nákup lístkov bude umožnený bez obmedzenia podľa PP ZSSK.

Cestujúcim sa odporúča zakupovať cestovné lístky na bezplatnú prepravu pohodlne prostredníctvom internetu využitím zaregistrovaného konta – vyhnú sa tým čakaniu v rade na stanici pri pokladni. Na obrázku č. 6 je okno s prihláseným užívateľom s možnosťou registrácie zľavy v systéme.

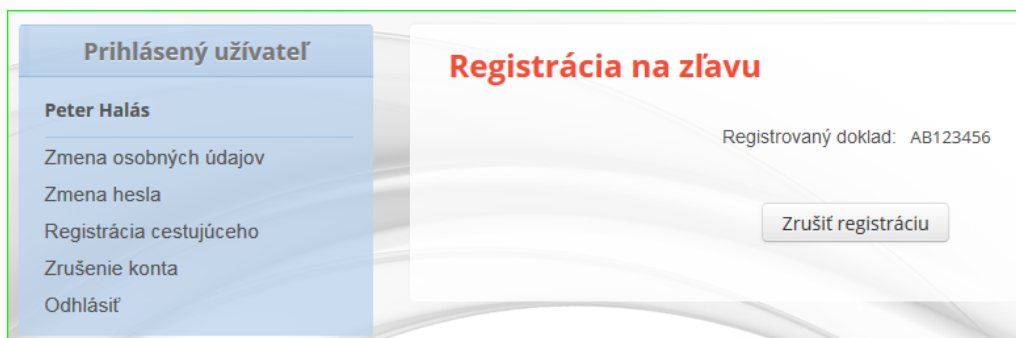
Obr. 6 Registračné okno po úspešnej registrácii, registrácia na zľavu
Zdroj: *slovakrail.sk*

Občan nad 62 rokov výberom položky Občan 62+ v poli typ zľavy sa zmenia polia formulára. Pre občana nad 62 rokov môže byť hlavným registračným dokladom Občiansky preukaz alebo Pas, v ponuke je možný výber jedného z nich. Niektoré údaje sú už takisto predvyplnené z osobných údajov zákazníckeho konta.

V prípade občana nad 62 rokov je možné vybrať krajinu cestujúceho, v ponuke sa zobrazujú štáty EÚ, aj položka „Iné“, v prípade že požadovaná krajina sa v zozname nebude nachádzať (obr. 7).

Obr. 7 Okno pre výber krajiny cestovania
Zdroj: *slovakrail.sk*

10. Po úspešnej registrácii sa cestujúcemu v jeho konte zobrazí číslo dokladu, na ktoré bola registrácia vykonaná (obr. 8).



Obr. 8 Okno s úspešnou registráciou + číslo dokladu

Zdroj: slovakrail.sk

11. Po vykonaní registrácie je nutné odhlásiť cestujúceho z jeho zákazníckeho konta v ľavej časti menu kliknutím na Odhlásiť.

Po vyplnení údajov a registrovaní systém vždy informuje cestujúceho, že registrácia bola zaevidovaná, ale nepotvrdená. Na takúto registráciu bude možné po spustení bezplatnej prepravy vydať prostredníctvom internetu iba jeden lístok na bezplatnú prepravu, následne pri kontrole vo vlaku bude po predložení OP registrácia potvrdená v systéme a zakupovanie cestovných lístkov umožnené bez obmedzenia podľa podmienok PP ZSSK. O tomto je cestujúci po registrácii informovaný hláškou. Registráciu je možné takisto potvrdiť na stanici v osobnej pokladnici, kde mu bude zároveň vydaný 2D kód pre urýchlenie výdaja cestovných lístkov na bezplatnú prepravu v osobnej pokladnici. Cestujúcemu odporúčajte zakupovanie cestovných lístkov po potvrdení registrácie prostredníctvom internetu – pohodlný nákup bez čakania v rade na stanici.

V nasledujúcej tabuľke je súhrn všeobecných zásad na uplatnenie nároku na bezplatnú prepravu.

Tab. 1 Všeobecné podmienky bezplatnej prepravy

Súhrn všeobecných podmienok bezplatnej prepravy	
1	platí na tratiach ŽSR a TEŽ vo vlakoch osobnej dopravy v 2. vozňovej triede
2	platí vo vnútroštátnej preprave, okrem prihraničného úseku
3	platí pre vybrané kategórie cestujúcich
4	bezplatnú prepravu nie je možné uplatniť bez cestovného lístka (CL)
5	cestovné na bezplatnú prepravu sa považuje za zľavnené cestovné
6	cestujúci sa vo vlakoch ZSSK na tratiach so SVS (trate TEŽ, trať Žilina – Rajec) preukazujú len príslušným preukazom
7	viazanosť sa uplatňuje na konkrétny vlak diaľkovej dopravy kategórie R, Ex, EN, EC a SC a konkrétny deň
8	viazanosť na konkrétny vlak sa neuplatňuje vo vlakoch Os, ER, REX a Zr
9	každý CLBP je viazaný na konkrétneho cestujúceho, t. j. CLBP bude neprenosný
10	podmienka viazanosti CLBP na konkrétneho cestujúceho je riešená registráciou cestujúcich
11	jednorazový CLBP platný v konkrétnom čase si môže cestujúci vyzdvihnúť iba jeden
12	vrátenie CLBP alebo jeho výmenu je možné uskutočniť najneskôr do 120 minút po pravidelnom odchode vlaku z nástupnej stanice
13	žiacke časové CLBP platné v konkrétnom čase si môže cestujúci vyzdvihnúť dva (jeden na základnú a jeden na doplnkovú trať)

Zdroj: slovakrail.sk

5. ANALÝZA VÝVOJA POČTU PREPRAVENÝCH CESTUJÚCICH V SLEDOVANOM OBDOBÍ A POČTU REGISTRÁCIÍ OD 17.11.2014

Celkový počet registrovaných cestujúcich v rámci prvého mesiaca odkedy bola možná registrácia na bezplatné prepravy prekročil 292 282 tisíc (študent + dôchodca). Z celkového počtu registrovaných cestujúcich k 28.2.2015 (549 774 tisíc) je najväčší počet registrácií práve v kategórii dôchodca. Z nich je podľa údajov ZSSK okolo 900 občanov Českej republiky, a to najmä seniorov.

Tab. 2 Prehľad počtu registrovaných cestujúcich od 17.11.2014 do 28.2.2015

Počet registrovaných cestujúcich na bezplatnú prepravu	Kategória cestujúceho	November '14	December '14	Január '15	Február '15	CELKOM k 28.2.2015
	Študent	127 495	45 007	33 508	39 990	246 000
	Dôchodca	164 786	58 719	45 376	34 893	303 774

Zdroj: ZSSK

V nasledujúcej tabuľke č. 3 je zobrazený podrobnejší prehľad počtu registrácií v kategórii „dôchodca,“. Najväčší podiel registrácií v rámci tejto kategórie cestujúcich je OBČAN +62 a najmenší DÔCHODCA MANŽEL.

Tab. 3 Podrobnejší prehľad počtu registrácií v kategórii „dôchodca,“

Počet ostatných registrácií na BP (kumulované hodnoty)		2014		2015	
		November	December	Január	Február
DÔCHODCA	DÔCH.MANŽEL.	8	12	14	18
	INVALID.DÔCH.	20 160	28200	34149	38786
	OBČAN 62+	84 892	112692	135483	152836
	OBČAN 70+	44 739	61569	73412	82447
	PRED.STAROB.DÔCH.	1 922	2654	3365	4026
	SIROT.DÔCH.	101	147	173	198
	SOCIÁL.DÔCH.	26	33	41	54
	STAROB.DÔCH.	11 310	15685	19133	21810
	VDOV.DÔCH.	1 628	2513	3111	3599
		164 786	223 505	268 881	303 774

Zdroj: ZSSK

Vývoj počtu prepravených cestujúcich má stúpajúcu tendenciu. Podrobnejší prehľad počtu prepravených cestujúcich a percentuálny nárast/pokles v rámci sledovaných mesiacov je opísaný v tabuľke č. 4. Zmeny v počte prepravených cestujúcich železničnou dopravou bude možné presnejšie vyhodnotiť až s dlhším časovým odstupom, pretože dochádza k zásadným presunom v dopravnom správaní a najmä k zmenám v nakupovaní jednotlivých druhov lístkov. Už v súčasnosti je zjavné, že vývoj má stúpajúci charakter, s výnimkou mesiacov, v ktorých boli sviatky.

Tab. 4 Prehľad počtu prepravených cestujúcich v období január 2014 až február 2015

Obdobie	Počet cestujúcich	Nárast/Pokles	Percentuálny nárast/pokles			
			január '14 január '15	február '14 február '15	október '14 november '14	január+február '14 január+február '15
Január '14	3 725 942	-	+ 16,4%	+ 22,7%	+ 3,8%	+ 19,5%
Február '14	3 602 792	-3,3%				
Marec '14	4 060 491	12,7%				
Apríl '14	3 785 852	-6,8%				
Máj '14	3 828 594	1,1%				
Jún '14	3 842 707	0,4%				
Júl '14	3 512 284	-8,6%				
August '14	3 598 692	2,5%				
September '14	4 219 290	17,2%				
Október '14	4 299 316	1,9%				
November '14	4 464 581	3,8%				
December '14	3 700 059	-17,1%				
Január '15	4 337 345	17,2%				
Február '15	4 420 614	1,9%				

registrácie boli možné od 9.11.2014

Zdroj: ZSSK

Podľa situácie z prvého týždňa možno konštatovať, že dochádza najmä k citeľnému zvýšeniu záujmu o študentské časové lístky/ mesačníky. Pred spustením bezplatnej prepravy na žiacky/ študentský týždenník či mesačník cestovalo priemerne týždenne okolo 9 až 10 tisíc školákov.

ZÁVER

O bezplatné cestovanie vlakmi je na Slovensku obrovský záujem predovšetkým medzi deťmi do 15 rokov, študentmi do 26 rokov a dôchodcami vo veku do 62 rokov. Už po týždni bezplatného cestovania boli vlaky bezpochyby plnšie. O bezplatnú prepravu vlakmi za prvých pár dní prejavilo záujem 650 Európanov, poväčšine sú to penzisti z Čiech. Slovenskými vlakmi sa však zadarmo môžu prevážať aj študenti z Estónska či Dánska.

Nápor záujemcov o cestovanie vlakom zadarmo zatiaľ zvládajú železnice dobre – na najväčších železničných staniciach vytvorili špeciálne pokladnice ("okienka"), v ktorých sa dá bezplatný preukaz vybaviť rýchlo v priebehu piatich minút na počkanie. V menších staniciach, ktoré nemajú potrebné vybavenie, je možné o preukaz požiadať a vydaný vám bude na tej istej stanici do 3 pracovných dní.

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) počas prvého týždňa bezplatnej prepravy vydala 316 tisíc cestovných lístkov na bezplatnú prepravu. Išlo o predaj od pondelka 17. novembra do nedele 23. novembra 2014 (vrátane). Lístky pre cestujúcich na bezplatnú prepravu predstavovali 43 % z celkovo predaných lístkov (vrátane platiacich cestujúcich). Počet predaných lístkov nepredstavuje celkový počet cestujúcich vo vlakoch, ten je vyšší. V aktuálnych číslach nie sú zohľadnené počty lístkov zakupovaných cestujúcimi ZSSK na dlhšie obdobie ako jeden deň pred 17. novembrom 2014. Ide napríklad o robotnícke traťové mesačníky, týždenníky, ako aj ročné, polročné karty MAXIKLASIK a podobne.

LITERATÚRA:

- [1] Interný predpis ZSSK (manuál) - rámcový postup registrácie zákazníckeho konta pre bezplatnú prepravu prostredníctvom pracovníkov na železničných staniciach / v obchodných centrách (2015)
- [2] <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=89042> (2015)
- [3] Slovakrail.sk (2015)
- [4] <http://www.slovakrail.sk/sk/preprava-osob/slovensko/produkty-a-zlavy/bezplatna-preprava-vo-vlakoch-zssk.html> (2015)
- [5] <http://www.preukazstudenta.sk/content/zavedenie-bezplatnej-prepravy-pre-studentov-vysokych-skol-od-17112014> (2015)
- [6] <http://regiojet.sk/novinky/preprava-zdarma.html> (2015)
- [7] http://regiojet.sk/opencms/export/sites/regiojet.sk/novinky/bezplatna_preprava.pdf (2015)
- [8] <http://www.vlakyzadarmo.sk/category/novinky-o-cestovani-vlakmi-zadarmo#.VTZ7nKY5wfk> (2015)
- [9] www.teraz.sk (2014 a 2015)
- [10] www.aktualne.sk (2014 a 2015)
- [11] www.cas.sk (2014 a 2015)
- [12] www.pravda.sk (2014 a 2015)
- [13] www.pluska.sk (2014 a 2015)
- [14] www.regiojet.sk (2015)
- [15] www.sme.sk (2015)
- [16] www.hnonline.sk (2014)
- [17] Informácie od ZSSK na základe žiadosti (2015)
- [18] Hospodárske noviny (2014)
- [19] Televízne noviny JOJ a Markíza (2014)

Legislatívne zmeny a nástup konkurencie ako výzva pre autobusovú VOD

Žilina, 29. apríla 2015

*Ing. B. Jurčišin
riaditeľ TransData*

www.transdata.sk

- **Správny seminár/konferencia – otvorená informačná platforma – výmena informácií, hľadanie riešení, kreovanie platformy**
- Akcent na reálne potreby – aktuálne a strategické ciele definované spoločne
- Otvorenosť, budovanie dôvery
- Je len jedna VOD = VOD, ktorá pozostáva z všetkých relevantných systémov hromadnej prepravy osôb

www.transdata.sk

Aktuálna situácia v segmente :

- Trvalý výrazný pokles cestujúcich v prospech IAD
- Absencia reálne fungujúcich IDS napriek zdrojom z Bruselu
- Nástup konkurencie aj s podporou štátu (BA-KN)
- Nesystémový prístup štátu – delí VOD na konkurenčné systémy a súčasne deklaruje max. podporu IDS (podmienka čerpania OP), ale doprava zdarma je proti záujmom aj nových konkurentov na železnici
- Chýba detailnejší legislatívny rámec bus VOD – spôsob správy licencií, kritéria kvality, štandardy IT, kartové, prevádzkové, ekonomické

Otvorené otázky

- Všeobecná akceptácia porušovania existujúcich právnych noriem – toleruje sa cenový dumping; dva odlišné prístupy – trh je dynamický, neriadený a vyrieši všetko sám a najlepšie alebo centralizácia riadenia, mantinely, regulácia
- Reakcia existujúcich subjektov :
 - Silová - priama, v záujme firiem, výsledok otázný, dlhý čas, agresivita (
 - Komerčná - nepriama, v záujme zákazníka, výsledok vždy pozitívny, asertivita, kratšia doba
 - Kombinovaná
 - Neprijateľná je pasivita = koniec podnikania

Prečo sa treba báť konkurencie – vozí inak, lepšie, rýchlejšie, lacnejšie

Existujúci stav a možnosti riešenia:

- **Komunikačné informačné kanály** – web, mobil, letáky, vývesky, média, zastávky, info tabule – interné, externé, nástupištové, CP v rôznych podobách a obsahoch s interaktívnymi možnosťami, audio systémy na zastávkach, v autobusoch;
- **Predajných distribučných kanálov** – kamenné predajne, automaty, eShopy, mobbapp,
- **Podporné riešenia** – HW doplnky v busoch – WiFi, USB docks, 230V sieť, všetko riešenia za účelom spríjemnenia cesty;
- **Nové riešenia** – dynamická zrozumiteľná tarifa, vernostné a loajalitné systémy, bankové systémy PayPass a SMART city, mestské karty, regiokarty, dopravný pas, kooperácia so ŽSSK/ŽSR, reálne IDS, budovanie novej identity dopravcu, úloha VÚC a VO licencií;

Zmenenú situáciu berú dopravcovia ako výzvu na uskutočnenie takých interných zmien, ktoré si tieto vyžiadali

Príklad relačnej cenovej politiky.

RegioJet vlaky :

KE – RK:	od.: 05.17	cena 08,60 €
KE – Vrútky :	od.: 08.05	cena 10,10 €
KE – ZA :	od.: 05.17	cena 05,60 €

Pozn. :

A cestujúci z RK do ZA ?? Znamená voľný trh rezignáciu na zdravý rozum ? Je jediným meradlom skutočnosť, že víťazom je ten, kto vydrží? Nie ten, kto prvý príde so zmenami. Pokuta 6 mil. KČ potvrdená Zemským soudem Brno má svoju výpovednú hodnotu. A čo ochrana investícií, enviromentálna záťaž a pod.

- Ide o relačnú akciovú ponuku na kľúčovej trase Košice - Žilina mimo dopravnú špičku a snahu nového dopravcu umožniť čo najväčšiemu počtu cestujúcich vyskúšať nové služby RegioJetu.
- Podobnú cenovú politiku sa uplatňuje napríklad v prípade online cestovných lístkov na trase Košice - Praha, kde ceny cestovných lístkov začínajú od 9 eur.
- Takúto politiku uplatňujú napríklad aj nízko nákladové letecké spoločnosti, kde v niektorých prípadoch cena nemusí pri akciovom cestovnom zodpovedať vzdialenosti. V tomto konkrétnom prípade pri cene do Vrútok ide o štandardnú cenu, v prípade ceny do Žiliny ide o akciovú relačnú cenu," uzavrel.

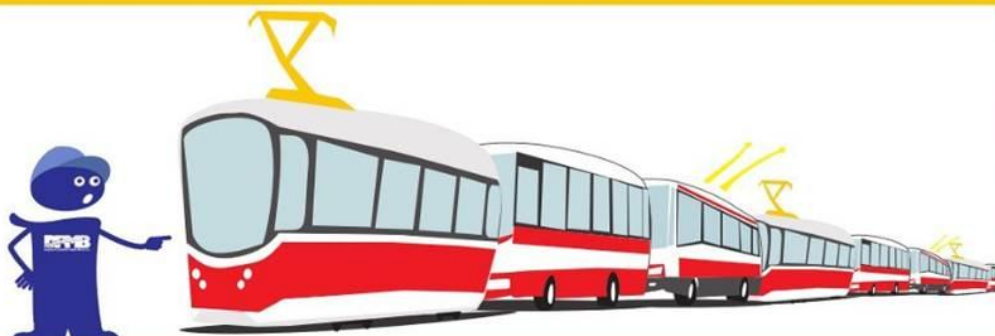


Možná jste nevěděli, že...

Délka všech tramvají DPMB poskládaných za sebou je 6,5 km,
Délka všech trolejbusů poskládaných za sebou je 1,9 km.
Délka všech autobusů poskládaných za sebou 5 km.

*Dáme-li do řady všechna vozidla DPMB,
vznikne fronta dlouhá 13,4 km.
To je dvakrát víc, než délka dosud neotevřeného pražského tunelu Blanka.*

Ing. Jiří Vainíček, provozní ředitel DPMB, a. s.

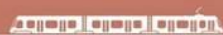


Víte, že...

na 184 světelných křižovatkách
s preferencí dostane tramvaj
dříve zelenou?

Což je více než celkový počet světelných křižovatek
v Brně.

Stav k lednu



Dopravní podnik
hlavního města

www.transdata.sk

Ďakujem za Vašu pozornosť

Branislav Jurčíšin

www.transdata.sk

Možnosti rozvoja ponuky služieb cestujúcim v autobusovej doprave

Marián Chovanec
Transdata s.r.o

Logistický monitor
29.04.2015

...vernostný program ...prečo ?

- **dôvera a lojalita** stálych zákazníkov je vysoko ceneným majetkom každej spoločnosti
- samotný vernostný program **nie je hlavnou motiváciou** zákazníkov pre vernosť a stálu náklonnosť k ponúkaným produktom a službám
- zákazníci sa vracajú **hlavne vďaka kvalite** ponúkaných produktov a služieb
- vernostný program potom slúži ako **dôležitá pridaná hodnota**, ktorá posilňuje chuť zákazníkov utrátiť svoje finančné prostriedky práve u konkrétneho poskytovateľa produktov a služieb s očakávaním výhod, ktoré im z toho plynú
- vernostné programy sú obecné dobrým spôsobom, ako **budovať vzťahy** so svojimi zákazníkmi
- **udržať si zákazníka** je stále výhodnejšie ako zháňať nového

- podstatou vernostných programov je **odmeniť zákazníkov** za ich vernosť
- cieľom je, aby zákazník, ktorý raz nakúpil tovar alebo využil služby, sa stal **trvalým zákazníkom**
- zameriava sa na vytváranie **dlhodobého vzťahu** medzi klientom a značkou
- spotrebiteľ „**zbiera**“ známky, kupóny, ústrižky, čiarové kódy, účtenky, ... = body
- po splnení podmienok herného plánu, môže „hráč“ získať buď darček z katalógu odmien, **čerpať zľavu** alebo inú výhodu
- vernostný program nie je predajný kanál, ale slúži pre **podporu a rozvoj** produktov a predajných kanálov

- posilnenie dobrých vzťahov s existujúcimi zákazníkmi
- budovanie dôvery a trvalých obchodných vzťahov s odberateľmi
- získanie nových zákazníkov, ktorí inak nejavia o ponúkané produkty a služby záujem
- zvýšenie spotrebiteľovej motivácie k nákupu - podpora predaja ponúkaných produktov a služieb
- upevnenie svojej pozície na trhu
- získanie konkurenčnej výhody

- zľavy
 - zľavy na vybrané produkty a služby u partnerov programu
 - zvýhodnený vstup na akcie
- špeciálne aktivity exkluzívne pre členov programu
 - pravidelné aktuálne informácie o novinkách
 - e-mailový klubový časopis (newsletter)
 - ankety a kvízy
 - súťaže o hodnotné ceny
 - špeciálne akciové ponuky
 - odborné poradenstvo

- SL – www.eurolines.sk
 - za každých 0,70 € z hodnoty cestovného je 1 bod
 - 1 nazbieraný bod má hodnotu 0,035 €
- SAD ZA – www.cestujtezadarmo.sk
 - za 10 jász zľava 10% v OC Mirage
- TESCO – www.tesco.sk/clubcard
 - za každý nákup sa zbierajú body, ktoré sa dajú použiť pri nasledujúcich nákupoch (počítajú sa kvartálne)

- **zľavový program** (výška zľavy nie je závislá od predchádzajúcich jazd)
 - tarifná zľava
 - JCL/PCL pre vybrané kategórie cestujúcich – študent, dôchodca, ZŤP, ...
 - komerčná zľava
 - zľava (percento) pri platbe za jednorazový cestovný lístok dopravnou kartou
 - zľava pri prestupe na JCL
 - predplatný cestovný lístok (PCL) – týždeň/mesiac/štvrtrok/rok – cena jednej jazdy je nižšia (v porovnaní s cenou JCL) pri vyššom počte jazd počas obdobia platnosti PCL
 - regionálna zľava pri zakúpení JCL na kartu MultiCard
- **vernostný program**
 - „10-jazdovky“ – desiatu jazdu zdarma (Čechy)
 - zľava na základe počtu jazd za predchádzajúci mesiac
 - zľava v závislosti od výšky vkladu na EP (Poľsko)
 - odmena pre „top“ cestujúcich za predchádzajúci mesiac (Čechy)
- **mestská karta**
 - zľava pri zakúpení PCL na BMK (Bratislava)
- **park & ride**
 - bezplatné parkovanie pri zakúpení JCL
 - uzavreté parkovisko

vernostný systém pre PAD/MHD podobný existujúcim vernostným systémom v iných segmentoch (na ktoré sú ľudia zvyknutí) znamená

- **počítanie bodov**
 - za jazdy podľa zaplatených km
 - napr. 10 km = 1 bod
 - nie je vhodné pre MHD (nie je známa výstupná zastávka, teda nie sú známe km)
 - alternatívou pre MHD je počítanie bodov za jazdu (napr. 1 jazda = 1 bod)
 - rovnako motivuje všetky kategórie cestujúcich
- alebo
- za jazdy podľa zaplatenej ceny lístka
 - napr. 1 € = 1 bod
 - pri počítaní vernostnej odmeny z celkovej precestovanej sumy v back-office sa „nestratia“ ani tržby za lístky na kratšie vzdialenosti, ktoré stoja menej ako 1€
- alebo
- za jazdy podľa počtu jazd
 - napr. 1 jazda = 1 bod
 - nie je vhodné pre PAD (za rôzne dlhé úseky je rovnaká vernostná odmena)
- alebo
- kombinácia niektorých z vyššie uvedených možností
 - napr. 10 km = 1 bod v PAD, 1 jazda = 1 bod v MHD

- „10-jazdovky“
 - „10-jazdovky“ s obmedzením na konkrétne úseky (dvojice zastávok)
 - obmedzenie na konkrétne úseky nie je dostatočne motivačné pre cestujúcich, ktorí cestujú aj na iné trasy
 - „10-jazdovky“ bez obmedzenia na konkrétne úseky (len počítanie jazd)
 - umožňuje „špekuláciu“ pre bezplatnú jazdu (9 platených jazd na kratšie úseky, posledná bezplatná jazda na dlhší úsek)
- špička/sedlo
 - motivácia pre cestujúcich aby cestovali mimo špičky
 - je možné riešiť v tarifnom systéme (rôzne ceny – špička/sedlo)
 - v rámci vernostného systému je možné uvažovať nad rôznym „výmenným kurzom“ za jazdu v špičke a za jazdu mimo špičky

- počítanie bodov za jazdy
 - z ceny lístka sa vypočíta počet vernostných bodov
 - napr. 1 € = 1 bod
- vernostná odmena
 - nazbierané body sa „výmenným kurzom“ zmenia na eurá a vložia na EP – udalosť „vklad vernostnej odmeny“ (5% zľava pri platbe BČK ostáva)
 - napr. 20 bodov = 1 € (takto poskytnutá vernostná odmena je vlastne 5% zľava)
- technické riešenie
 - len pre cestujúcich s BČK
 - počítanie bodov v back-office dopravcu
 - umožňuje používanie vernostného programu nezávisle u jednotlivých dopravcov aj v rámci systému vzájomnej akceptácie kariet
 - umožňuje nezávislé nastavenie parametrov v back-office u jednotlivých dopravcov
 - výmenný kurz pre počítanie vernostných bodov a vernostnej odmeny
 - obdobie pre počítanie odmeny – týždeň/mesiac/štvrtrok
 - minimálna precestovaná suma – 0 €/10 €/20 €
 - akceptované karty – len vlastné karty/všetky akceptované karty
 - nahrávanie získaných bodov ako udalosť „vklad vernostnej odmeny“
 - všetky zariadenia, do ktorých sa nahrávajú udalosti (v rámci systému vzájomnej akceptácie)

- počítanie bodov za jazdy
 - rôzny „výmenný kurz“ – v závislosti od precestovanej sumy za sledované obdobie
 - iný počet bodov pre mestskú, prímestskú a diaľkovú prepravu
 - iný počet bodov v rámci dňa – špička, sedlo
 - iný počet bodov za spolucestujúcich – cieľom je motivovať malú skupinu cestujúcich cestovať verejnou dopravou (nie autom)
 - napr. 1 € = 1 bod
 - body za získanie nového cestujúceho (ktorý doteraz cestoval autom)
 - jednorazová odmena pri vydaní BČK novému zákazníkovi
 - napr. 10 bodov – ak uvedie, komu ich venuje
 - pravidelná odmena pri využívaní BČK novým cestujúcim
 - napr. počet bodov = $0.1 * \text{SUM}(\text{vernostné body nových cestujúcich})$ – ak uvedú, komu ich venujú

- budúcnosť vidíme vo vernostnom systéme, ktorý
 - má jasné pravidlá
 - je transparentný
 - je jednoduchý pre cestujúceho
 - je pre cestujúceho dostatočne motivačný
 - je vhodný pre rôzne druhy dopravy (MHD, PAD, ...)
 - je vhodný pre rôzne kategórie cestujúcich (celý, študent, ...)
 - je vhodný pre pravidelných aj nepravidelných cestujúcich (musia byť registrovaní, t.j. používať BČK)
 - náklady na zavedenie a prevádzku neprevyšujú navýšenie tržby vyvolané vernostným programom

- Návrh prestupných spojov na základe vyhľadania spoločných zastávok a definovaní maximálneho času nevyhnutného na prestup
- Návrh prestupných spojov na základe skutočne zrealizovaných prestupov v rámci jednej spoločnosti, ale aj medzi dopravcami
- Nastavenie prestupných spojov medzi dopravcami

The screenshot displays a software window titled 'Prestupné spoje' (Transfer connections). It contains several overlapping tables and forms. The main table lists various transfer points with columns for 'Dopravca' (Operator), 'Lokalita' (Location), 'Dátum' (Date), and 'Čas' (Time). Some rows are highlighted in red. There are also smaller windows or pop-ups showing additional details or filters for the data.

- Off-line informácie o definovaných prestupoch pre vodiča na palubnom počítači pre vodiča
- On-line informácie o časovej polohe vozidla, ktoré prichádza k prestupnému bodu pre vodiča
- On-line informácie pre cestujúceho dostupné vo vhodnej forme
- On-line informácia o dodržaní definovaného prestupu pre dispečera
- Možná definícia vplyvu definovaných prestupov na cenu cestovného

...d'akujem za pozornosť

LEGISLATÍVNE ZMENY VO VEREJNEJ ŽELEZNIČNEJ OSOBNÉJ DOPRAVE 2015

ODBORNÝ SEMINÁR





NAŠE POČTRAVINY

NUTRIČNÉ HODNOTY
ALERGÉNY
ZLOŽENIE



360° PREZENTÁCIA VÝROBKOV
SPLNENIE NARIADENIA 1169/2011

www.NASEPOCTRAVINY.info

 www.valin.sk
Facility management

UPRATOVANIE A PRANIE		administratívne, obchodné a priemyselné priestory, domy, byty, profesionálne pranie a žehlenie ...
ÚPRAVA ZELENÉ A EXTERIÉROV		údržba areálov, kosenie, parkové úpravy, zimná údržba komunikácií, záhradná architektúra ...
HYGIENICKÉ SYSTÉMY		hygienický systém značky KATRIN zaručuje funkčnosť a hygienu toaliet, pracovísk, škôl, reštaurácií ...
PRIEMYSELNÉ ČISTENIE		čistiaci a upratovací servis pre spracovateľský priemysel, výrobné haly, priemyselné objekty, prevádzky ...
DOPRAVA A LOGISTIKA		preprava osôb osobnými automobilmi podľa požiadaviek v rámci SR i do zahraničia ...

VALIN, s.r.o., Pri Celulóžke 1376, 010 01 Žilina
T: +421 41 500 21 73, M: +421 905 768 494, E-mail: ladislav.funtik@valin.sk

LOGISTICKÝ MONITOR

INTERNETOVÉ NOVINY PRE LOGISTIKU