

Ekonomické dopady liberalizace železniční dopravy

Emanuel Šíp

předseda Dopravní sekce

sip@komora.cz

Hospodářská komora České republiky

www.komora.cz

Seminář LIBERALIZACE OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

11. prosince 2018 – Státní akta, Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky

Liberalizace osobní železniční dopravy v ČR – stručná historie

- 1993-1995 první pokus – železniční reforma, zastavena; jediným pozůstatkem zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
- 1997-1998 soukromé železnice jako důsledek pokusů ČD s.o. o zastavení provozu (JHMD, Trutnov – Svoboda n. Úpou, Železnice Desná)
- 2003 vytvoření Správy železniční dopravní cesty jako zárodku nezávislého manažera infrastruktury, do roku 2011 získala všechny prostředky pro svou činnost
- 2005 první nabídkové řízení (Karlovarský kraj, vítězem Viamont)
- 2011 první komerční dálkový spoj – RegioJet: Praha – Ostrava
- 2011 Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy (nedodržen, stálá zpoždění)

Liberalizace na postupu – podíly menšinových dopravců rostou

Osobní doprava	Měrná jednotka	2010	2017	Nákladní doprava	Měrná jednotka	2010	2017
Přeprava cestujících celkem	tis. osob	164 802	183 024	Přeprava věcí celkem	tis. t	82 900	96 516
- z toho České dráhy	tis. osob	162 690	174 669	- z toho ČD Cargo	tis. t	65 710	55 226
- ostatní dopravci	tis. osob	2 112	8 355	- ostatní dopravci	tis. t	17 190	41 290
Podíl ostatních dopravců	%	1,28	4,56	Podíl ostatních dopravců	%	20,74	42,78
Přepravní výkon celkem	mil. oskm	6 591	9 498	Přepravní výkon celkem	mil. čtkm	13 770	15 843
- z toho České dráhy	mil. oskm	6 553	7 778	- z toho ČD Cargo	mil. čtkm	11 301	9 554
- ostatní dopravci	mil. oskm	38	1 720	- ostatní dopravci	mil. čtkm	2 469	6 289
Podíl ostatních dopravců	%	0,58	18,11	Podíl ostatních dopravců	%	17,93	39,69

Poznámka:

Hodnoty ostatních dopravců zjištěny rozdílovou metodou (Ročenka dopravy ČR – Statistická ročenka skupiny ČD). Ministerstvo dopravy údaje o ostatních dopravcích neuvádí (a bylo by dobré údaje *pro futuro* členit ukazatele na ČD / zahraniční státní dopravci / soukromí dopravci)

Převod z ttkm (tarifní tunové kilometry) na čtkm (čisté tunové kilometry) proveden formálním koeficientem 0,95)

Konkurence mezi dopravci zvyhodňuje cestující, ale zhoršuje hospodářské výsledky

Cenové nabídky ve vybraných relacích (dospělý, stav ke dni prezentace)

Relace	Tarifní vzdálenost v km	ČD základní tarif (Kč)	ČD SuperAkční jízdenka (Kč)	Leo Express nejlevnější (Kč)	RegioJet nejlevnější (Kč)
Ostrava hl.n. - Praha hl.n.	356	295	159	99	134
Brno hl.n. - Praha hl.n.	255	219	119	x	94
Hradec Králové hl.n. - Praha hl.n.	121	105	95	x	x
Pízeň hl.n. - Praha hl.n.	107	105	95	x	x
Olomouc hl.n. - Praha hl.n.	250	220	139	x	104

Zdroj: webové stránky dopravců

Provozní výsledek hospodaření (mil. Kč)

Společnost	2014	2015	2016	2017
LEO Express a.s.	-73,8	-34,4	-72,5	.
RegioJet a.s.	-42,1	43,7	-5,7	-12,3
České dráhy a.s. (individuální)	-54	-306	735	624

Zdroj: www.justice.cz, výroční zprávy

Nedodržování harmonogramu otevírání trhu dálkové dopravy

• Důvody:

- Problémy při nabídkových řízeních a protesty neúspěšných dodavatelů (MD se je snaží řešit přímým zadáním po tzv. poptávkových řízeních)
- Snaha MD podpořit existující dominantní postavení ČD a.s.

• Příklady:

Linky zahrnuté v provozním souboru k nabídkovému řízení	Navrhované zahájení plnění 2011	Navrhované zahájení plnění 2018	Časový posun v letech
R 15: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb	2014/2015	2029/2030	15
R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n.L. – Děčín	2014/2015	2029/2030	15
R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	2017/2018	2031/2032	14
Ex 2 + R 18: Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko) / Luhačovice	2015/2016	2028/2029	13
Ex1: Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/ Slovensko	2021/2022	2032/2033	11
...			
R 10: Praha – Hradec Králové (- Trutnov)	2016/2017	2021/2022	5
R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava	2017/2018	2021/2022	4
R 21: Praha – Turov – Tanvald	2018/2019	2022/2023	4
R 24: Praha – Kladno – Rakovník	2018/2019	2022/2023	4
R 26: Praha – Písek – České Budějovice	2020/2021	2022/2023	2
R 11A: Plzeň – České Budějovice	2024/2025	2025/2026	1

Důsledky zpomaleného otevírání trhu v ČR

- Česká železnice se během posledních 10 let posunula z postavení „šampiona“ liberalizace do pozice někde uvnitř evropského pelotonu
- Domácí soukromí dopravci (postrádající silné zázemí mateřské společnosti v zahraničí) nemají možnost vytvořit si dostatečně velké sítě, aby mohli čerpat úspory z rozsahu a posílit tak investice
- To vytváří příznivý prostor pro budoucí nástup zahraničních státních dopravců a jejich dceřiných společností s vynikající kapitálovou výbavou a značným sklonem k expanzi
- V důsledku toho se „dobře“ míněná dosavadní ochrana státního dominantního dopravce může zvrátit v obtíže s udržením dosavadního postavení
- Zvláštní téma: **ČD Cargo**. Ve státních rukou nemá možnost dostatečně velkých investic do vozidel, a zejména do logistických kapacit

Co lze očekávat od liberalizace železniční osobní dopravy?

- Větší obchodní zdatnost, a z toho plynoucí vyšší atraktivitu železniční dopravy – je zjevné, že menšinoví dopravci rozhýbali trh
- Zlepšování služeb cestujícím – zde je systémový rozdíl mezi komerční dopravou a závazkem veřejné služby
- Vyšší investice do vozidlového parku z veřejných i soukromých zdrojů
- Úsporu veřejných prostředků – menšinoví dopravci nenesou historickou zátěž a mají štíhlejší administrativní struktury
- Je nezbytný **nestranný přístup regulačních orgánů** (Ministerstvo dopravy, Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, Drážní úřad) a **pozitivní podpora ze strany Správy železniční dopravní cesty** (odstraňování kapacitních úzkých míst, větší tlak na spolehlivost dopravy, šetrný přístup k výlukám)



Děkuji Vám za pozornost !

Emanuel Šíp

předseda Dopravní sekce

sip@komora.cz

Hospodářská komora České republiky

www.komora.cz

