

Noví dopravci na železničním trhu

o co usilují
a co mohou nabídnout

Průhonice
12.Ledna 2010

Sdružení železničních společností
Ing. Jiří Schmidt
člen představenstva



Sdružení železničních společností



Sdružení železničních společností

- Založeno v roce 1995
- V současné době 15 členů, provozovatelů drážní dopravy
- Zastupuje zájmy dopravců – jak v rovině provozní (přístup na dopravní cestu, normalizace, regulace) tak v rovině strategické (udělování závazku veř. služby)



Jindřichohradecké místní dráhy



A. O co noví dopravci usilují

1. Transparentní a nediskriminační zadání zakázek v drážní dopravě

- Jako výslednice primárního evropského práva a judikátů ESD: „každý kvalifikovaný subjekt musí mít možnost ucházet se o přiměřenou zakázku“
- Překonaný pohled (jednostranné) dopravní povinnosti - naopak aktivní zájem dopravců službu plnit
- Diskriminace není v současném prostředí obhajitelná (podmíněné výjimky 1370)

2. Řízený, postupný přechod do standardního režimu „regulované soutěže“

- Žádné „lukrativní tratě“ neexistují
- Vždy akcentovaný požadavek postupnosti a následnosti
- Vyžaduje i mechanismus přímého zadání – splnění podmínek primární ev.práva a následné využití 1370, art.6

3. Objektivní a relevantní hodnocení ceny zakázky tam, kde je zadávána přímo

- důsledná aplikace „Altmarku“
- Nákladové analýzy nejsou chiméra – jsou zřejmé, přesné (chybovost 5%) a musí být veřejně dostupné
- Rozpojit spojené nádoby a zamezit tak přelévání
 - Viz tendry MD a Liberec

4. Transparentní dopravní politiku na úrovni krajů i státu

- Přirozená podmínka řízeného rozvoje odvětví
- Doposud naprostá absence vize na úrovni státu i většiny krajů [čestné výjimky: Jihomoravský, Ústecký a Liberecký kraj + podmíněná Praha]

B. O co se noví dopravci opírají

1. Tendrovat LZE

- V ČR jsou vytvořeny obdobné podmínky jako v jiných zemích
- Precedenty předchozích tendrů v ČR
- Vlastnictví infrastruktury je irelevantní (viz Německo)
- Nezbytný reálný časový program

2. Tendrovat je výhodné

- V ČR i v zahraničí: snížení průměrné ceny o více než 20%, výhodnější smluvní podmínky, nová vozidla a služby
 - příklad: MD i Liberec

3. Tendrovat je zdravé

- Regulovaná konkurence podporuje soutěživost, tříbí trh, ale i umožňuje přímé dosažení cílů veřejných objednatelů

C. Co mohou noví dopravci nabídnout

1. Nové investice do vozidlového parku

- Střízlivý (spíše podhodnocený) odhad osmi největších (DB, ÖBB, NL, DSB, Veolia, Transdev, Keolis, Arriva) je 7 mld. Kč ročně pro tuzemský trh

2. Nové zkušenosti z provozování drážní dopravy i souvisejících služeb

- Aktivní zkušenosti z evropských zemí jsou obrovskou hodnotou, o kterou uzavřený trh přichází
- Nové přístupy k politice bezpečnosti a spolehlivosti dopravy

Příklad rozhodování objednatele



- Zadáno z ruky
- Náklady **116** (ÚK) – **136** (LK) Kč/km



- Vysoutěženo (LK, Arriva, 2009)
- Náklady **114** Kč/km

Druhá varianta znamená:

1. Okamžité investice do vozidlového parku
 - Dluhová služba je rozprostřena na více subjektů
 - Podmínky tendru zpravidla stanovují požadavek nasazení nových vozidel okamžitě se začátkem provozu
2. Úspora veřejných prostředků
 - odhad ve všech krajích minimálně 800 mil.Kč ročně,
 - tj. při inflační indexaci za 10 let cca 9,2 mld.Kč
3. Jistota souladu s evropskou legislativou
4. Možnost legálního čerpání EU fondů na podporu obnovy vozidel
5. Gradace kvality, atraktivity železnice, rozšíření nabídky, počtu spojů...
6. Renesance celého odvětví (zaměstnanost, prestiž, navazující obory, ...)