

VYBRANÉ ASPEKTY KVALITATÍVNYCH PARAMETROV SLUŽIEB ŽSR

Eva Nedeliaková¹¹

Anotácia: Príspevok sa zaoberá aktuálnou problematikou riešenia kvalitatívnych parametrov služieb ŽSR a úrovňou železničnej infraštruktúry na Slovensku. Táto oblasť je jedným z predmetov výskumnej úlohy VEGA 1/1236/04 „Metodika identifikácie a analýzy prvkov kvality v dopravných službách“, riešenej na Katedre železničnej dopravy.

Kľúčové slová: železničná doprava, infraštruktúra, kvalita

1. ÚVOD

Vytvorenie jednotného európskeho trhu pre železničnú dopravu je v Slovenskej republike veľkou výzvou. Železnice Slovenskej republiky (ďalej ŽSR) sú manažérom železničnej infraštruktúry. Je to spoločnosť vo vlastníctve štátu, ktorá je v súčasnosti jedinou spoločnosťou spravujúcou železničnú infraštruktúru na Slovensku. Kvalitná a efektívne fungujúca dopravná infraštruktúra má zásadný význam nielen pre rozvoj železničnej dopravy, ale aj pre riadne fungovanie spoločnosti a národného hospodárstva.

Železničná doprava, ako dopravný systém, je v našich podmienkach environmentálne aj ekonomicky najpriateľnejším systémom pozemnej hromadnej dopravy osôb a nákladov. I napriek tomu bola, od vzniku samostatnej SR, uprednostňovaná cestná doprava. V osobnej doprave je trendom automobilová doprava a v nákladnej kamiónová doprava. S trendom sa vyvíja i štátna dopravná politika, ktorá postavenie cestnej dopravy posilňuje i relatívne vysokými štátnymi dotáciami do budovania mimoriadne nákladnej novej diaľničnej siete, čo je na úkor výstavby a modernizácie existujúcich, väčšinou technicky zastaralých tratí ŽSR.

Takýto trend a vývoj dopravnej infraštruktúry nie je z dlhodobého hľadiska udržateľný.

Do popredia vystupujú otázky týkajúce sa liberalizácie a harmonizácie dopravného trhu, modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry, zvyšovania kvality služieb, zvyšovania kvalitatívnych parametrov dopravnej infraštruktúry a spoplatňovania železničnej dopravnej cesty.

¹¹ Ing. Eva Nedeliaková, PhD., Katedra železničnej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, Tel. +421-41-5133414, E-mail: eva.nedeliakova@fpedas.utc.sk

2. DOPRAVNÁ POLITIKA

Z úrovne Európskej únie bola v septembri 2001 vydaná Európskou komisiou nová spoločná dopravná politika v Bielej knihe pod názvom: „Dopravná politika EÚ do roku 2010 – Čas rozhodnúť“ (COM 2001/370), z ktorej vyplýva, že dosiaľ nedošlo k harmonizovanému a liberalizovanému vývoju spoločnej európskej dopravnej politiky.

Štátna dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 bola schválená uznesením vlády č. 445 z 8. júna 2005. Je dôležité, aby základné ciele smerovania európskej dopravnej politiky boli zohľadnené aj v podmienkach SR, a to predovšetkým v oblasti harmonizovaného rozvoja jednotlivých zložiek dopravy, revitalizácie železníc, odstraňovania úzkych miest, orientácie na užívateľa a zvládnutie globalizácie dopravy.[1]

3. HLAVNÉ STRATEGICKÉ ZÁMERY ŽSR

Stratégia ŽSR vychádza zo snahy minimálne zachovať doterajší podiel železničnej dopravy SR na celkovom objeme prepravného výkonu. Dôležitým aspektom je tiež riešenie štruktúry ceny za použitie železničnej dopravnej cesty, poskytovanie kvalitnej dopravnej cesty, bezpečnosť, skracovanie jazdných dôb, presnosť dopravy, presadenie plnej harmonizácie legislatívy SR a EÚ.

4. LIBERALIZÁCIA TRHU

Cieľom liberalizácie prepravného trhu SR je zachovanie súčasného podielu železničnej dopravy do roku 2015, ktorý tvorí cca 21 % z celkového objemu prepravených tovarov a osôb, pričom snahou je vytvárať podmienky pre ďalší rast železničnej dopravy a dosiahnutie minimálne 22 percentného podielu na prepravnom trhu.

V SR za účelom postupnej revitalizácie železničnej dopravy, otvorenia trhu a vytvorenia nediskriminačných podmienok došlo 1. januára 2002, na základe Projektu transformácie a reštrukturalizácie železníc, k transformácii ŽSR na dva samostatné subjekty. ŽSR sa stal prevádzkovateľom a správcom železničnej dopravnej cesty a Železničná spoločnosť, a.s. železničným dopravcom. Tým sa oddelila železničná dopravná cesta od dopravnej prevádzky.

Následným krokom v procese komplexnej transformácie došlo 1. 1. 2005 k vzniku ďalších dvoch samostatných subjektov, a to osobného železničného dopravcu – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a nákladného železničného dopravcu – Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s..

Nevyhnutnou podmienkou liberalizácie a zabezpečenia konkurenčného prostredia na prepravnom trhu bolo zriadenie regulačného úradu, ktorý je organizačne,

finančne a právne nezávislý od všetkých vytvorených železničných spoločností. Úrad pre reguláciu železničnej dopravy so sídlom v Bratislave bol zriadený rozhodnutím ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, dňa 1. 11. 2005. Jeho postavenie a pôsobnosť je rámcovo vymedzená zriaďovacou listinou č.: 2340/M-2005, vydanou dňa 28.10.2005 a zákonom NR SR č.164/1996 Z. z. o dráhach a o zmene zákona č.455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov. Úrad je zodpovedný za vydávanie licencií, bezpečnostných certifikátov, rozsah regulácie cien za použitie železničnej dopravnej cesty a je odvolacím orgánom pri prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, pričom rieši i sťažností týkajúce sa prideľovania.

5. HARMONIZÁCIA TECHNICKÝCH PODMIENOK NA DOPRAVNOM TRHU

Predpokladom vytvorenia jednotného európskeho trhu železničnej dopravy je zabezpečenie interoperability v zmysle platných technických špecifikácií pre interoperabilitu na tratiach ŽSR tak, aby bolo umožnené vlakovým súpravám sa pohybovať bez technických obmedzení v rámci celej EÚ.

Európsky železničný systém je z hľadiska interoperability rozdelený na subsystémy, ktoré sú definované technickými špecifikáciami pre interoperabilitu (TSI), ktoré sú nástrojom pre dosiahnutie harmonizácie technických prostriedkov a procedúr subsystémov riadenia a zabezpečenia železničnej prevádzky.

6. ZVYŠOVANIE KVALITATÍVNYCH PARAMETROV DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Kvalitatívne parametre železničnej siete ŽSR nie sú na dostatočnej úrovni. Zvyšovanie dopravných výkonov bolo v minulosti v železničnej doprave realizované na úkor rýchlosti, plynulosti a bezpečnosti dopravy. Železničné trate, nie sú dimenzované na požadované traťové rýchlosti, bežné vo vyspelých štátoch EÚ, čo je problémom predovšetkým v prípade koridorových tratí. Preto v súčasnosti prebieha modernizácia železničnej infraštruktúry na traťovú rýchlosť 160 km/hod. Na účely modernizácie železničných tratí sa vyčleňujú štátne investičné dotácie a granty EÚ. V roku 2005 štátna investičná dotácia nebola schválená, preto boli na realizáciu investičných projektov zameraných na podporu modernizácie železničných tratí použité výhradne prostriedky zo štrukturálnych fondov, Kohézneho fondu a z predvstupových fondov EÚ, a to vo výške 2,8 mld. Sk, pričom celkové investičné výdavky boli zrealizované vo výške 5,0 mld. Sk. Na rok 2006 ŽSR plánuje pre investičné zámery celkovú potrebu prostriedkov vo výške 11, 7 mld. Sk, z toho granty EÚ vo výške 8,1 mld. Sk.

7. MODERNIZÁCIA A ROZVOJ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Rizikom nekvalitnej dopravnej infraštruktúry je úbytok tranzitných preprav, pokles vnútroštátnych preprav a prepravy cestujúcich v regionálnej ako aj v diaľkovej preprave, pričom prednosťou existujúceho stavu je dostatočná hustota tratí, staníc a zastávok (vysoká obslužnosť územia), ponuka vysokých kapacít, dobrá kvantitatívna a štruktúrálna základňa dopravnej infraštruktúry a dobrá nadväznosť železničnej siete ŽSR na sieť susedných štátov.

Doterajší spôsob zabezpečovania modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry vyvolal, v porovnaní s okolitými štátmi, zaostávanie v rozvoji železničných koridorových tratí, narastanie vonkajšej i vnútornej zadĺženosti v dôsledku nedoriešenia financovania rozvoja železničnej infraštruktúry, znižovanie konkurencieschopnosti a rast cien, najmä v železničnej nákladnej doprave.

Za potenciálne príležitosti možno považovať významnú geografickú polohu SR v strede Európy, zapojenie dopravnej infraštruktúry do siete TEN-T budovaním koridorov a modernizáciou multimodálnych tratí podľa dohôd AGTC a AGC.

8. SPOPLATŇOVANIE DOPRAVNEJ CESTY ŽSR

Ceny za používanie dopravnej cesty boli zavedené na ŽSR od roku 1994 ako vnútro podnikové ceny. Vo vnútroštátnej nákladnej a osobnej doprave sú stanovené na základe rozhodnutia Ministerstva financií SR a sú zaradené do zoznamu tovaru s regulovanými cenami. Rozsah regulácie cien stanovuje Výnos Úradu pre reguláciu železničnej dopravy Z. z. č. 654/2005 z 19. decembra 2005. Ceny sú platné ako maximálne ceny pre všetkých potenciálnych dopravcov oprávnených podnikateľ na území SR a platia pre vlaky osobnej i nákladnej dopravy. Sú trojzložkové (sadzba za vlkm, sadzba za hrtkm a sadzba za prístup vlaku na trať) a závisia od danej kategórie trate, pričom sa uplatňujú i koeficienty zohľadňujúce mimoriadnosti dopravy (prekročená nakladacia miera, nebezpečný tovar, mimoriadny vlak). Kalkulované sú na základe priemerných nákladov dopravnej cesty, vyvolaných požadovanými kapacitami a výkonmi dopravcov, pričom sadzba hrtkm kryje plné variabilné náklady, súvisiace s príslušným druhom dopravy a sadzba vlkm pokrýva podiel fixných nákladov súvisiacich s príslušným druhom dopravy, vo väzbe na využitie dostupnej kapacity. Fixné náklady súvisiace s nevyužitou dostupnou kapacitou hradí vlastník infraštruktúry – ŽSR (§22 zákona č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov). Náklady na trakčnú elektrickú energiu, palivo, na služby informačných systémov, nájomné za priestory v budovách a stavbách ŽSR a náklady na telekomunikačné služby komerčného charakteru nie sú do maximálnych cien za použitie železničnej dopravnej cesty zahrnuté.

System spoplatňovania železničnej dopravnej cesty v SR nie je, v porovnaní s ostatnými štátmi EÚ, dostatočne transparentný. V osobnej doprave je cena za použitie železničnej dopravnej cesty pomerne nízka a v nákladnej doprave neporovnateľne vysoká. Vysoké ceny spôsobujú v nákladnej doprave ŽSR nízku konkurencieschopnosť a to predovšetkým z medzinárodného meradla. Odlišnosť cien je spôsobená predovšetkým značným rozdielom štátnych príspevkov na rozvoj železničnej infraštruktúry, spôsobom kalkulácie nákladov a ich rozvrhovania medzi osobnú a nákladnú dopravu a v samotnej štruktúre cien. ŽSR má ceny stanovené ako globálne ceny za všetky služby, ktoré dopravcom poskytuje a štáty Európskej únie majú ceny stanovené diferencovane ako ceny základného poplatku za minimálny prístupový balík služieb a ceny za doplnkové služby vo forme prírážok k základnému poplatku, stanovené podľa rôznych určených kritérií, v zmysle Smernice č. 2001/14. Okrem toho je odlišnosť cien ovplyvnená i tým, že vo väčšine štátov Európskej únie je váha sadzby poplatku za hrtkm vyššia ako u ŽSR, teda dopravca platí za to, čo naozaj odvezie. U ŽSR tvorí sadzba poplatku za vlkm 80% a sadzba za hrtkm 20%. Súčasná globálna štruktúra ceny je navyše diskriminačná pre dopravcov, ktorí nepoužívajú všetky služby, ktoré sú v poplatku zahrnuté a musia ich platiť. Takýto systém poplatkov je možné označiť i ako porušovanie pravidiel hospodárskej súťaže, pričom tento faktor ovplyvňuje predovšetkým nákladnú dopravu.

Netransparentný systém spoplatňovania železničnej dopravnej cesty v SR si uvedomuje i ŽSR, preto v rámci materiálu „*Koncepcia spoplatňovania dráh v správe ŽSR*“ [4] navrhuje viacero modelových variantov riešenia cenových systémov. Medzi najaktuálnejšie varianty spoplatňovania železničnej dopravnej cesty možno zaradiť:

1. Zmena štruktúry globálnej ceny, v členení: základný poplatok a poplatok za doplnkové služby - posun a VPK,
2. Zmena váhy vlkm a hrtkm zo súčasného pomeru vlkm a hrtkm 80% a 20% na pomer 70% a 30%,
3. Zníženie cien pre nákladnú dopravu o cca 1,2 mld. Sk a zachovaním úrovne cien pre osobnú dopravu, čím by sa zabezpečila konkurencieschopnosť nákladnej dopravy. Veľkou nevýhodou takéhoto variantu je zvýšenie nárokov na dotácie štátneho rozpočtu.

Žiadny z navrhnutých variantov nebol dodnes schválený a problém riešenia spoplatňovania železničnej dopravnej cesty ostáva naďalej otvorený. Dôležitým medzníkom riešenia tejto problematiky je v súčasnosti programové vyhlásenie novej vlády SR, ktoré sa očakáva k 1. augustu 2006.

9. ZÁVER

Železnice Slovenskej republiky, ako manažér infraštruktúry, musia nevyhnutne zvyšovať kvalitu poskytovaných služieb prostredníctvom zabezpečenia dostatku zdrojov, ľudských aj finančných. Keďže Slovensko je členom EÚ, musí sa orientovať nielen na národné, ale aj na európske štandardy, ktoré sú vyjadrené v normách kvality ISO a dostupnosti dopravných služieb z hľadiska ich frekvencie, rýchlosti, presnosti a spoľahlivosti. Nedostatočná kvalita služieb v železničnej doprave prináša množstvo problémov nielen užívateľom, čiže cestujúcej verejnosti a prepravcom, ale aj prevádzkovateľom dopravy a zasielateľským firmám.

Dôležitým faktorom kvality železničnej dopravy je i kvalitný a efektívny spoplatňovací systém dopravnej cesty, ktorý by motivoval manažéra infraštruktúry i dopravcu k efektívnemu využívaniu kapacity infraštruktúry a k zvyšovaniu kvality služieb. Z finančného hľadiska musí systém zabezpečovať efektívne vynakladanie verejných financií, v rámci štátnej pomoci, alebo v rámci kompenzácie neuhradených externých nákladov iných druhov dopravy.

Medzi prioritné úlohy patrí aj neustála spolupráca ŽSR so železničnými spoločnosťami národnými aj medzinárodnými, so zameraním sa na sledovanie a vyhodnocovanie spokojnosti zákazníkov a opatrenia, ktoré pomôžu flexibilne reagovať na ich potreby a požiadavky. Podstatné je tiež vytvárať podmienky pre subjekty na dopravnom trhu železničnej dopravy na kvalitné, cenovo primerané a bezpečné dopravné služby.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- [1] Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015, MDPT SR
- [2] Inforegio panorama, Doprava – hybná sila regionálneho rozvoja, ISSN 1725-826X, Európske spoločenstvo, Bruxelles, 2005, str. 6-14
- [3] Podnikateľský plán na rok 2006, schválený uznesením správnej rady číslo 26/2006, zo dňa 16. 3. 2006
- [4] Stratégia ŽSR do roku 2016
- [5] Tisoňová G.: Koncepcia spoplatňovania dráh v správe ŽSR, č. 070110338-8720, VVÚŽ Žilina, Sekcia ekonomiky a riadenia, Žilina 2006

Recenzent: Ing. Gabriela Tisoňová
Železnice Slovenskej Republiky, Výskumný a vývojový ústav železníc