

ZMLUVY S UVEDENÍM ČISTÝCH NÁKLADOV PRI OBSTARÁVANÍ DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI

NET COST CONTRACTS IN PROVIDING PUBLIC TRANSPORT SERVICES

Miloš Poliak, Štefánia Semanová¹

Abstrakt: Príspevok rozoberá problematiku zmlúv s uvedením čistých nákladov pri obstarávaní dopravnej obslužnosti z pozície obstarávateľa dopravnej obslužnosti. Prvá časť popisuje aktuálnu situáciu vo vybraných krajinách a formy zmlúv, ktoré je možné uzatvoriť medzi obstarávateľom a dopravcom z hľadiska rizika. Ďalšia časť popisuje vplyv konkrétnej formy zmluvy na kvalitu a rozsah dopravnej obslužnosti.

Kľúčové slová: zmluva, doprava, služba, riziko, zodpovednosť

Summary: The paper deals with an issue of the impact of contract form choice on providing public transport services and its influence on a scope of transport services. The first part describes a current situation in selected countries and then the possible contract forms with identifying existing risks are analysed. Further part of the paper describes an approach of public service operators within individual contract forms.

Key words: contract, transport, service, risk, responsibility

JEL Classification: R48, H40

ÚVOD

V členských štátoch Európskej únie nie je možné na komerčnom základe poskytovať všetky služby v hromadnej osobnej doprave. Verejná moc, musí zabezpečiť dopravnú obslužnosť aj v čase nízkeho dopytu, najmä vo večerných hodinách a počas víkendov. Zabezpečenie dopravnej obslužnosti súvisí so zabezpečením prístupu obyvateľstva k základným potrebám ako je práca, zdravotná starostlivosť a vzdelávanie. Ďalej je potrebné vykonávať dopravnú obslužnosť so zreteľom na sociálne a environmentálne faktory a poskytovať osobitné tarifné podmienky pre niektoré skupiny obyvateľstva ako sú napr. študenti a dôchodcovia, ktorí nemajú inú možnosť prepravy ako hromadnou osobnou dopravou.

V roku 2007 bolo prijaté nariadenie (ES) č. 1370/2007 platné v celej Európskej únii, ktoré upravuje podmienky obstarávania dopravnej obslužnosti v členských štátoch EÚ. Podľa tohto nariadenia je možné dopravnú obslužnosť zabezpečiť priamym zadaním v železničnej doprave a v autobusovej doprave iba v prípade, že prevádzkovateľ je vo vlastníctve obstarávateľa alebo predmetom zmluvného vzťahu medzi obstarávateľom a

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., Ing. Štefánia Semanová, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, Slovenská republika, E-mail: milos.poliak@fpedas.uniza.sk

prevádzkovateľom je dopravná obslužnosť s maximálnym ročným výkonom 300 000 kilometrov alebo maximálnou cenou výkonu 1 milión eur za rok (van de Velde, 2008). V prípade prevádzkovateľa, ktorý prevádzkuje maximálne 23 autobusov je možné priame zadanie dopravnej obslužnosti uplatniť do maximálneho ročného výkonu 600 000 km alebo do maximálnej ceny výkonu 2 milióny eur za rok. Vo všetkých ostatných prípadoch je obstarávateľ povinný verejne obstarávať dopravnú obslužnosť.

V Slovenskej republike sa akákoľvek dopravná obslužnosť regiónov alebo miest do roku 2009 zabezpečovala bez verejnej súťaže priamym zadaním výkonov konkrétnemu prevádzkovateľovi, najčastejšie formou zmluvy s uvedeným hrubých nákladov, pri ktorých časť nákladových rizík boli prenesené na obstarávateľa. Forma týchto zmlúv je blízka riadiacim zmluvám, pri ktorých obstarávateľ znáša všetky riziká súvisiace so zabezpečením dopravnej obslužnosti. Podľa existujúcich zmlúv obstarávateľ dopravnej obslužnosti prevádzkovateľovi udeľuje výlučné práva zabezpečiť dopravnú obslužnosť a taktiež poskytuje finančnú úhradu prevádzkovateľovi za zabezpečenie dopravnej obslužnosti v prípade, ak tržby z prepravy cestujúcich nepokryjú náklady prevádzkovateľa navýšené o primeraný zisk. Podobný systém zmlúv existuje aj v iných štátoch strednej Európy (napr. Česká republika, Maďarsko a Poľsko). Pri zmluvách medzi obstarávateľom dopravnej obslužnosti a prevádzkovateľom v uvedených krajinách obstarávateľ je povinný znášať všetky ekonomicky oprávnené náklady vykalkulované prevádzkovateľom, pričom z jeho pozície je problematická aj samotná kontrola oprávnenosti jednotlivých nákladov. Podľa zmluvného vzťahu prevádzkovateľovi taktiež prináleží k ekonomicky oprávneným nákladom primeraný zisk, ktorý podľa platných predpisov upravujúcich uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme (zákon č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave), z hľadiska metodiky jeho stanovenia, je ponechaný na zmluvné strany – objednávateľa dopravnej obslužnosti (orgán verejnej moci - samosprávny kraj alebo mesto) a prevádzkovateľa. Vo všetkých zmluvách uzatvorených v SR do roku 2012 je primeraný zisk stanovený v rozmedzí od 3,5 do 5,0 % z ekonomicky oprávnených nákladov. Podobný prístup je aj v niektorých ostatných členských štátoch EÚ, napriek tomu, že percentuálne stanovenie primeraného zisku z nákladov nie je ekonomicky správny postup (Poliak, 2013). Napr. v Maďarsku zmluva medzi prevádzkovateľom a obstarávateľom (mesto Budapešť) obsahuje ustanovenia, podľa ktorých úroveň primeraného zisku je maximálne 4 % z ekonomicky oprávnených nákladov. V Českej republike bola v roku 2010 prijatá vyhláška, ktorá stanovuje výšku primeraného zisku maximálne na úrovni 7,5 % ročne z prevádzkových aktív. Nedostatky takto stanoveného primeraného zisku podrobne rozoberá Poliak (2013) a Fendeková a Fendek (2010).

Obstarávatelia dopravnej obslužnosti v SR majú problémy s finančnými zdrojmi na úhradu preukázateľnej straty prevádzkovateľov, preto sa hľadajú mechanizmy, ako znížiť finančnú náročnosť zabezpečenia dopravnej obslužnosti z pozície obstarávateľov bez znižovania kvality zabezpečenia dopravnej obslužnosti. Požiadavky na kvalitu zabezpečenia dopravnej obslužnosti podrobne spracoval Konečný (2011). Jednou z možností je preniesť časť rizika na prevádzkovateľa dopravnej obslužnosti, pričom existuje aj možnosť preniesť na prevádzkovateľa všetky riziká súvisiace so zabezpečením dopravnej obslužnosti a uzatvoriť medzi obstarávateľom dopravnej obslužnosti a prevádzkovateľom zmluvu o službách

zabezpečenia dopravnej obslužnosti s uvedením čistých nákladov. Cieľom tohto príspevku je analyzovať riziká zmlúv s uvedením čistých nákladov pre obstarávateľa dopravnej obslužnosti.

1. RIZIKO A MOŽNOSTI UZATVORENIA ZMLÚV O SLUŽBÁCH PRI ZABEZPEČENÍ DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI

Financovanie dopravnej obslužnosti nie je možné posudzovať samostatne bez analýzy rizika, ktoré na seba preberá prevádzkovateľ pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti. Existujúce riziká je možné kategorizovať (Valach, 2001; Fotr, 1992):

- Systematické riziko: medzi takéto riziká patria politické riziká (rozhodnutia vlády, zmena vládnej politiky...), medzinárodné riziká (zmeny devízových kurzov...), ekonomické riziká (vývoj cien, kúpna sila obyvateľstva...), zmeny úrokovej miery, riziko inflácie a riziko nepredvídateľných udalostí.
- Nesystematické riziko je riziko spojené s výnosmi firmy a jej schopnosťou plniť záväzky a je možné ho ovplyvniť kvalitou investičných projektov, prostredím implementácie, kvalifikovaným manažmentom a pod.

V súvislosti s obstarávaním dopravnej obslužnosti sa analýze rizík podrobne venuje van de Velde a kol. (2008); Stanley (2008), podľa ktorých je možné riziká rozdeliť na:

- Nákladové riziko: riziko súvisiace s nesprávnou predpokladanou úrovňou prevádzkových nákladov a nesprávne stanovenou zostatkovou cenou na konci zmluvného obdobia investičných nákladov.
- Výnosové riziko: riziko súvisí s poklesom tržieb z dôvodu poklesu dopytu po službách a z dôvodu zmeny štruktúry cestujúcich.

Nákladové riziko prevádzkových nákladov

Tieto náklady sú charakterizované ako náklady, ktoré vzniknú rozdielom predpokladaných kalkulovaných nákladov a skutočných nákladov po zrealizovaní výkonov. Inak povedané, riziko súvisí s pridelením úhrady tohto rozdielu tomu, kto znáša toto riziko. Ak budú prevádzkové náklady vyššie resp. nižšie ako sa predpokladalo v zmluve, je nutné stanoviť, kto bude zodpovedný za prípadné vzniknuté straty.

Ďalej je možné nákladové riziká rozdeliť na:

- Externé nákladové riziká: ide o riziko, pri ktorom výšku vzniknutých nákladov dopravca nevie ovplyvniť (ako napr. prírodné katastrofy, ktoré spôsobia adekvátne zvýšenie nákladov) alebo ich vie dopravca ovplyvniť len nepriamo a v malom rozsahu (v prípade zmien cien za pohonné hmoty, legislatívne úpravy vzťahujúce sa na výšku mzdy zamestnanca a pod.).
- Interné nákladové riziká: ide o náklady, ktorých výška je ovplyvniteľná dopravcom (náklady na údržbu, opravy a pod, kde je do istej miery regulovateľná výška nákladov). (Kilianová, 2012).

Nákladové riziká investícií

V tomto prípade ide v podstate o stanovenie zostatkovej hodnoty majetku na konci zmluvného obdobia. Inak povedané, stanovenie zodpovednosti rizika súvisiaceho s majetkom a hodnotou aktív (v prípade hromadnej osobnej dopravy je to infraštruktúra, zastávky, vozidlá a pod.).

Výnosové riziko

Výnosové riziko je charakterizované ako riziko poklesu/nárastu očakávaných výnosov. Ide tiež o určenie zodpovednosti v prípade, že výnosy budú nižšie ako sa predpokladalo v zmluve. Toto riziko môže niesť buď objednávateľ dopravnej obslužnosti, ale aj samotný dopravca. Výnosové riziko je možné rozdeliť do nasledujúcich skupín:

- Výnosové riziko súvisiace s poklesom dopytu: riziko zníženia výnosov súvisiacich so zmenou počtu prepravených osôb pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti. Ak toto riziko na seba berie objednávateľ (vyšší územný celok - VÚC, obec), je potrebné vhodným spôsobom zainteresovať dopravcu na dodržaní požadovanej kvality v doprave, z dôvodu, že výška kompenzácie nie je závislá priamo od počtu prepravených osôb.
- Výnosové riziko súvisiace so zmenou štruktúry cestujúcich: riziko zmeny výnosov z dôvodu zmeny štruktúry cestujúcich.

Podľa rozdelenia rizika medzi zmluvné strany je potrebné uzatvoriť zmluvu medzi dopravcom a obstarávateľom dopravnej obslužnosti. Rozoznávame nasledujúce formy zmlúv (van de Velde a kol., 2008):

- Dopravca nenesie žiadne riziko: v princípe ide o tzv. riadiacu zmluvu, kde objednávateľ služieb vo verejnom záujme nesie obe riziká (nákladové aj výnosové riziko) a teda dopravca (ako z názvu vypláva) nepreberá žiadne riziko.
- Dopravca znáša nákladové riziká: tzv. jednoduchá zmluva s uvedením hrubých nákladov. V tomto prípade dopravca nesie riziká realizačných nákladov a obstarávateľ na seba preberá výnosové riziko.
- Dopravca znáša aj nákladové aj výnosové riziko: jednoduchá zmluva s uvedením čistých nákladov, kde dopravca na seba preberá obidva typy spomínaných rizík a obstarávateľ nenesie žiadne riziko.

Tab. 1 Pridelenie nákladového a výnosového rizika dopravcovi

Dopravca preberá	Nákladové riziká	Krakov, Innsbruck, Rím, Dublin, Gifhorn, Londýn, Oviedo, Elmshorn, Frankfurt, Halmstad, Mníchov, Stockholm, Varšava
	Nákladové a výnosové riziká	Amsterdam, Barcelona, Brusel, Budapešť, Dijon, Gifhorn, Londýn, Lyon, Parla, Porto, Santiago, Trieste, Grenland, Haarlem, Manchester, Sondrio, Sundsvall, Wittenberg

Zdroj: van de Velde a kol. (2008) a Poliak a kol. (2012)

V tabuľke 1 sú uvedené mestá, v ktorých dopravca na seba preberá nákladové riziká a to znamená, že obstarávateľ preberá výnosové riziko alebo prípad, kedy dopravca preberá obe z vyššie uvedených rizík.

Riziko je tiež možné prideliť medzi zmluvné strany aj určitým podielom bez ohľadu na to, či ide o nákladové alebo výnosové riziko (van de Velde a kol., 2008):

- Celý rozsah rizika je pridelený len jednej zo zmluvných strán (celý rozdiel rizika medzi očakávanými nákladmi a skutočne vynaloženými nákladmi, rovnako ako rozdiel medzi skutočne dosiahnutými výnosmi a očakávanými výnosmi).
- Percentuálny podiel rizika rozdielu medzi očakávanou a skutočnou výškou nákladov, resp. výnosov, ktorý je rozdelený medzi jednotlivé zmluvné strany.
- Rozdelenie rizika medzi jednotlivé zmluvné strany pomerným spôsobom až od určitej hranice (napr. dopravca znáša výnosové riziko až po úroveň 100 000 € a riziko nad stanovenou úrovňou sa rozdeľuje pomerne - 50 % každá zmluvná strana).

2. PRÍSTUP PREVÁDZKOVATEĽOV PRI JEDNOTLIVÝCH TYPOCH ZMLÚV

Z pozície objednávateľa dopravnej obslužnosti, ktorý vopred plánuje v rozpočte prostriedky na zabezpečenie dopravnej obslužnosti, sa javí ako najvýhodnejšia zmluva s uvedením čistých nákladov. Pri tejto zmluve všetky riziká, nákladové aj výnosové, znáša prevádzkovateľ dopravnej obslužnosti. Obstarávateľ dopravnej obslužnosti uhradí prevádzkovateľovi príspevok pevne vopred stanovený v zmluve. Pri takto obstaranej dopravnej obslužnosti na stanovenom území poskytuje dopravnú obslužnosť prostredníctvom licencie iba vybraný prevádzkovateľ. Takýto prevádzkovateľ, vzhľadom na to, že preberá aj výnosové riziká má možnosť stanovovať aj výšku cestovného.

Zmluva s uvedeným hrubých nákladov je výhodná pre prevádzkovateľa, ktorý neznáša riziko poklesu výnosov, ktoré sú obvyčajne spojené s faktormi, ktoré dopravca nie je schopný ovplyvniť.

Na základe matematického modelovania cenovej regulácie a stanovenia primeraného zisku podniku v sieťovom odvetví Fendeková a Fendek, (2010) matematicky modelujú prístup podniku v regulovanej sfére a definujú dva prístupy takéhoto podniku, ktoré je možné aplikovať aj na zabezpečovanie služieb dopravnej obslužnosti:

- Prístup podniku uplatňujúci návratnosť investícií - prístup stimuluje firmu k využívaniu vysokého objemu kapitálu v záujme dosiahnutia maximálneho povoleného primeraného zisku. Firma nemá motiváciu využívať efektívnejšiu kombináciu vstupov, napr. podporujúcu zamestnanosť pri porovnaní s samoučelnými investíciami do zariadení.
- Prístup podniku uplatňujúci zvyšovanie objemu výstupov - v tomto prípade, ak obstarávateľ nemá možnosť alebo personálnu kapacitu overovať efektívnosť zabezpečenia dopravnej obslužnosti, prevádzkovateľ sa snaží realizovať aj neefektívne výkony.

Matematickému modelovaniu nákladov uplatniteľných pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti sa taktiež venuje Zhanbirov a Kenzhegulova (2012), a Sharma a Swami (2012).

Prístup prevádzkovateľa pri zmluvách s uvedením hrubých nákladov

Pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti prostredníctvom zmlúv s uvedením hrubých nákladov prevádzkovateľ znáša všetky nákladové riziká, avšak výnosové riziká súvisiace s poklesom počtu cestujúcich znáša obstarávateľ dopravnej obslužnosti. Podklady pre optimalizáciu dopravnej obslužnosti územia má k dispozícii prevádzkovateľ a v prípade, že obstarávateľ nemá dostatočný prístup k dátam o počte prepravených cestujúcich na jednotlivých spojoch, nie je schopný optimalizovať dopravnú obslužnosť. Pri znižovaní počtu prepravených osôb je nevyhnutné nepretržite optimalizovať aj zabezpečenie dopravnej obslužnosti. Prevádzkovateľ, ak neznáša výnosové riziko, z hľadiska svojich podnikateľských záujmov je ochotný prevádzkovať aj spoje bez akéhokoľvek dopytu, pretože obstarávateľ znáša riziko, že spoj nebude využívaný cestujúcimi. Napr. ak by sa zrušil závod, do ktorého prevádzkovateľ zabezpečoval prepravu cestujúcich a obstarávateľ nezmení dopravnú licenciu, pre prepravcu je naďalej výhodné zabezpečovať prepravy na takejto linke, pretože pokles výnosov (v tomto prípade na nulovú úroveň) musí kompenzovať obstarávateľ.

Tento prístup vychádza z predpokladu, že v zmluve o službách uzatvorenej medzi dopravcom a obstarávateľom nákladov je stanovená aj úroveň cestovného. Nedostatok týchto zmlúv je možné riešiť zmluvným ustanovením, aby obstarávateľ mal prístup k elektronickým dátam o počte prepravených cestujúcich v reálnom čase a tak mohol získavať podklady na optimalizáciu dopravnej obslužnosti.

Prístup prevádzkovateľa pri zmluvách s uvedením čistých nákladov

Pri zmluvách s uvedením čistých nákladov prevádzkovateľ dopravnej obslužnosti preberá na seba nielen nákladové riziko, ale taktiež výnosové riziko súvisiace so zabezpečením dopravnej obslužnosti. Obstarávateľ dopravnej obslužnosti udeľuje prevádzkovateľovi licenciu na zabezpečenie dopravnej obslužnosti, ktorá zaručuje prevádzkovateľovi, že dopravnú obslužnosť bude na obsluhovanom území počas platnosti licencie zabezpečovať bez ďalších prevádzkovateľov. Ako vyplýva z analýzy spracovanej van de Velde a kol. (2008) a Hensher (2005), pri zmluvách s čistými nákladmi sa iba výnimočne uzatvárajú zmluvy na linky, pretože prevádzkovateľ sám stanovuje výšku cestovného, takže prevádzkovateľ sa stáva na obsluhovanom území počas platnosti licencie monopolom na poskytovanie dopravných služieb hromadnej osobnej dopravy. Na nasledujúcom matematickom modeli je definovaný postup takéhoto prevádzkovateľa vo vzťahu k zabezpečeniu dopravnej obslužnosti.

Predpokladáme, že prevádzkovateľ je obchodná spoločnosť, ktorej cieľom je dosahovanie zisku. Na základe dopravnej licencie a zmluvy o službách s uvedením čistých nákladov poskytuje rozsah dopravných služieb ohraničený dopytom q . Vychádzajme zo všeobecného predpokladu, akceptovateľného v každom type trhovej štruktúry, a to, že spotreba produktu ponúkaného na trhu je opísaná cenovo–dopytovou funkciou

$$p = p(q) \quad (1)$$

ktorá vyjadruje ochotu spotrebiteľa kúpiť za cenu p práve q jednotiek poskytovanej služby a technologické podmienky poskytovateľa služieb dopravnej obslužnosti sú vyjadrené prostredníctvom nákladovej reálnej funkcie

$$n = n(q) \quad (2)$$

ktorá prezentuje výšku minimálnych nákladov n , ktoré vynaloží výrobca pri produkcii q jednotiek tovaru, pričom budeme predpokladať, že cenovo-dopytová funkcia $p(q)$ sú spojitá a dvakrát diferencovateľné reálne funkcie. Predpokladáme zároveň, že cenovo-dopytová funkcia spotrebiteľa je konštruovaná tak, že jednoznačne motivuje spotrebiteľa kúpiť za trhovú cenu p práve q jednotiek služieb, pretože pri tejto kombinácii ceny a dopytu pocítiť maximálnu mieru užitočnosti z realizácie zodpovedajúcej spotrebnej stratégie. Analogicky predpokladáme, že nákladová funkcia opisuje proces poskytovania služby prevádzkovateľom tak, že kvantifikuje minimálne celkové výrobné náklady n pre optimálnu kombináciu výrobných faktorov potrebných na výrobu q jednotiek poskytovaných služieb.

Zatiaľ čo optimálne správanie spotrebiteľa je opísané cenovo-dopytovou funkciou $p(q)$, tak optimálne správanie prevádzkovateľa je v konečnom dôsledku opísané funkciou zisku $\pi(q)$, ktorá je formulovaná ako rozdiel tržieb a nákladov firmy zodpovedajúcim určitému objemu produkcie q takto:

$$\pi(q) = r(q) - n(q) \quad (3)$$

kde spojitá a dvakrát diferencovateľná reálna funkcia tržieb firmy $r(q)$ je definovaná ako súčin ceny a objemu ponuky, t. j. platí, že

$$r(q) = p \cdot q = p(q) \cdot q \quad (4)$$

Firma pôsobiaca v každom type trhovej štruktúry, teda rovnako konkurenčná firma, ako aj monopol hľadajú v rozhodovacom procese takú kombináciu ponuky a ceny svojho produktu, ktorá im garantuje maximálnu úroveň realizovaného zisku. To znamená aj prevádzkovateľ bude realizovať dopravnú obslužnosť takým spôsobom, ktorý mu zaručí maximálny zisk. Analyticky je možné tento prístup vyjadriť nasledovne:

$$\pi(q) = r(q) - n(q) = p(q) \cdot q - n(q) \quad (5)$$

Pre optimalizáciu funkcie zisku nutnou podmienkou toho, aby funkcia dosiahla maximum v určitom bode ponuky q , je to, aby prvá derivácia funkcie zisku bola v tomto bode nulová, čiže musí platiť:

$$d\pi(q)/dq = d(r(q) - n(q))/dq = r_m(q) - n_m(q) = 0 \quad (6)$$

Vo vzťahu (6) potom $rm(q)$ je funkcia marginálnych tržieb prevádzkovateľa a $nm(q)$ je funkcia marginálnych nákladov. Na základe vzťahu (6) vidíme, že firma vo všeobecnosti dosahuje maximálnu úroveň zisku pre taký objem ponuky q , pre ktorý sa jej marginálne tržby rovnajú marginálnym nákladom, takže riešením rovnice

$$rm(q) = nm(q) \quad (7)$$

je možné vypočítať takú cenu pp , ktorá bude maximalizovať zisk prevádzkovateľa pri optimálnej úrovni ponuky qp :

$$pp = p(qp) \quad (8)$$

V prípade prevádzkovateľa, ktorý pôsobí v neregulovanej sfére (napr. diaľková doprava), kde existuje konkurencia sa nedá uplatniť prístup popísaný predchádzajúcimi vzťahmi. Prepravca pôsobiaci v prostredí dokonalej konkurencie totiž nemá dostatok ekonomickej sily na to, aby dokázala ovplyvniť rovnovážnu trhovú cenu, takže svoju cenu pK jednoducho akceptuje na úrovni svojich marginálnych nákladov a za túto cenu ponúka objem produkcie qK (Fendeková a Fendek, 2010). To znamená pre konkurenciu platí vzťah ceny:

$$pK = nm(qK) \quad (9)$$

Na druhej strane monopol v dôsledku svojho dominantného postavenia na trhu môže cenu svojho produktu, pravda v intenciách cenovo-dopytovej funkcie, ovplyvňovať tak, aby dosiahol v porovnaní s konkurujúcimi si firmami vyšší zisk. Optimálnu cenu pM stanoví monopol na základe riešenia optimalizačnej úlohy (5) na základe vzťahov (7), (8), to znamená:

$$pM = p(qM) \quad (10)$$

Na základe uvedeného prevádzkovateľ pôsobiaci v monopolnom postavení pri porovnaní s konkurenciou môže poskytovať menej služieb pri vyššej cene. Prístup je znázornený na obr. 1, na základe ktorého platí:

$$pM > pK \wedge qM < qK \quad (11)$$

Na základe obr. 1 je možné konštatovať, že prevádzkovateľ pôsobiaci na konkurenčnom trhu by poskytoval služby v rozsahu qK pri cene pK . Ak priemerné jednotkové náklady pripadajúce na jednotku poskytovaných služieb zdefinujeme ako:

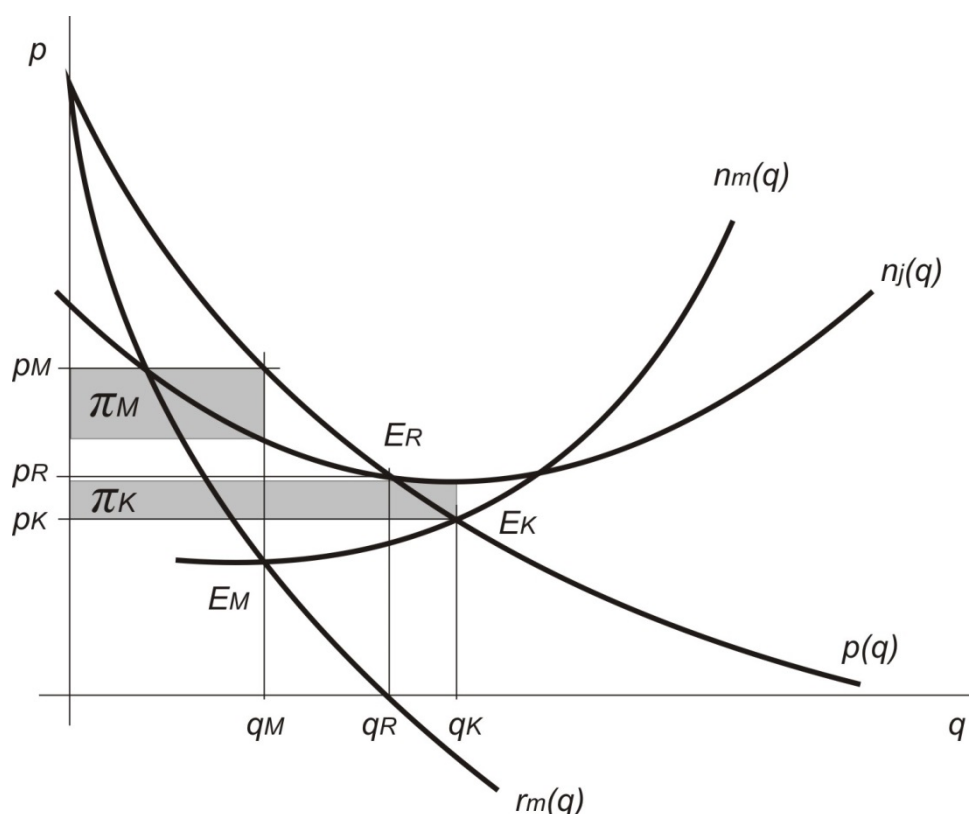
$$nj(q) = n(q)/q, \quad q > 0 \quad (12)$$

potom cena poskytovaných služieb nepokrýva ani priemerné náklady prevádzkovateľa, pretože:

$$n_j(q) > p_K \quad (13)$$

V prípade, že prevádzkovateľ realizoval dopravnú obslužnosť, strata prevádzkovateľa by bola podľa vzťahu (5) vo výške:

$$\pi_K = r_K - n_K = p_K \cdot q_K - n_{jK} \cdot q_K = (p_K - n_{jK}) \cdot q_K, \quad n_{jK} > p_K \quad (14)$$



Obr. 1

Zdroj: spracovanie autormi

Ak by na tom istom trhu ale prevádzkovateľ vystupoval ako monopol, potom podľa obr. 1 by realizoval rozsah dopravnej obslužnosti na úrovni q_M za cenu p_M. Prevádzkovateľ by pri týchto podmienkach podľa obr. 1 dosahoval zisk pi_M vo výške:

$$\pi_M = r_M - n_M = p_M \cdot q_M - n_{jM} \cdot q_M = (p_M - n_{jM}) \cdot q_M \quad (15)$$

pretože pre monopol platí:

$$p_M > n_{jM} \quad (16)$$

ZÁVER

Dopravca pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti v postavení monopolu dosahuje vyšší zisk pri porovnaní s dopravcom, ktorý pôsobí na trhu dokonalej konkurencie. Ak obstarávateľ dopravnej obslužnosti uzatvorí s dopravcom zmluvu s uvedením čistých nákladov, pri ktorej zabezpečenie dopravnej obslužnosti je v kompetencii dopravcu, existuje riziko nižšej kvality, resp. riziko nižších realizovaných výkonov dopravnej obslužnosti pri porovnaní so stavom, keď je uzatvorená zmluva s uvedením hrubých nákladov.

Pre obstarávateľov dopravnej obslužnosti vyzerá lákavo vydať dopravnú licenciu pre jedného dopravcu na celú dopravnú obslužnosť a následne uzatvoriť zmluvu s čistými nákladmi, pri ktorej rozhodovanie o organizácii dopravy vrátane ceny sú v kompetencii dopravcu. Je potrebné si uvedomiť, že takýmto postupom sa môže znížiť kvalita dopravnej obslužnosti.

*Príspevok bol vypracovaný s podporou projektu:
MŠVVŠ SR - VEGA č. 1/0320/14 POLIAK, M.: Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy
prostredníctvom podpory hromadnej prepravy cestujúcich.*

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

- (1) FENDEKOVÁ, E. – FENDEK, M. 2010. Modely cenovej regulácie sieťových odvetví. Ekonomický časopis. 2010, Vol. 10, pp. 1039-1054.
- (2) FOTR, J. 1992. Podnikateľské riziko I. Moderní řízení 7. 1992, s. 37-41.
- (3) HENSHER, D. A. – WALLIS, I. P. 2005. Competitive Tendering as a Contracting Mechanism for Subsidising Transport. Journal of Transport Economics and Policy. 2005, Vol. 39, Part 3, pp. 295-321.
- (4) Interné materiály spoločnosti BKV (Zmluva o službách v mestskej doprave medzi prevádzkovateľom BKV a mestom Budapešť; rok 2008).
- (5) Interné materiály mesta Bardejov (Zmluva o službách v mestskej autobusovej doprave v meste Bardejov).
- (6) KILIANOVÁ, K. 2012. Pôsobenie činiteľov na vybrané nákladové položky prímestskej autobusovej dopravy a ich štatistická. Doprava a spoje – internetový časopis. 2012, Vol. 1, pp. 213-218.
- (7) KONEČNÝ, V. 2011. The procedure for measurement and evaluation of quality of public transport services. Doprava a spoje – internetový časopis. 2011, Vol. 2, pp. 50-59.
- (8) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.
- (9) POLIAK, M. 2013. Vzťah primeraného zisku a rizika v hromadnej osobnej doprave na Slovensku. Ekonomický časopis. 2013, Vol. 2/61, pp. 206-220.

- (10) POLIAK, M. – FORREST, L. – SEMANOVÁ, Š. 2012. Experiences with application of public procurement in bus transport in the United Kingdom. *Doprava a spoje – internetový časopis*. 2012, Vol. 2, pp. 354-359.
- (11) SHARMA, H. K. – SWAMI, B. L. 2012. Emission and energy consumption characteristics of interrupted over-saturated flow for urban roads with heterogeneous traffic. *Transport Problems*. 2012, Vol. 7, No. 3.
- (12) STANLEY, J. – VAN DE VELDE, D. 2008. Risk and reward in public transport contracting. *Research in Transport Economics*. 2008, Vol. 22 pp. 20- 25.
- (13) VALACH, J. 2001. Investiční rozhodování a dlouhodobé financování. Praha, 2001, ISBN 80-86119-38-6.
- (14) VAN DE VELDE, D. – BECK, A. – VAN ELBURG, J. – TERSCHUREN, K. 2008. Contracting in urban public transport. Amsterdam: European Commission. 2008. http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2008_contracting_urban_public_transport.pdf.
- (15) VAN DE VELDE, D. 2008. A new regulation for the European public transport. *Research in Transport Economics*. 2008, Vol. 22, pp. 78- 84.
- (16) Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.
- (17) Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave.
- (18) Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.
- (19) ZHANBIROV, Z. - KENZHEGULOVA, S. 2012. Road factors to align the economic conditions. *Transport Problems*. 2012, Vol. 7, No. 4.