

RIZIKO V HROMADNEJ OSOBNEJ DOPRAVE

RISK IN PUBLIC PASSENGER TRANSPORT

Miloš Poliak¹

Abstrakt: Príspevok obsahuje analýzu rizík, ktoré ovplyvňujú primeraný zisk. Riziká sú rozdelené na dve skupiny: nákladové a výnosové riziká. Príspevok popisuje možnosti rozdelenia rizík medzi zmluvné strany zabezpečenia dopravnej obslužnosti. V ostatnej časti príspevku je definovaný vzťah medzi primeraným ziskom a rizikom v hromadnej osobnej doprave.

Kľúčové slová: riziko, objednávanie, dopravná, obslužnosť

Summary: The paper deals with an analysis of risks which affect reasonable profit. These risks are divided into two basic groups: cost risk and income risk. The paper describes ways of dividing risks between contractual sides. In the last part, the relationship which expresses the functionality between reasonable profit and risk in public passenger transport is discussed.

Key words: risk, ordering, transport, serviceability

JEL Classification: R41, C13

ÚVOD

V súčasných podmienkach, z hľadiska všeobecného hospodárskeho záujmu, nemôžu byť na komerčnom základe poskytované všetky služby v osobnej doprave. Verejná moc, musí zabezpečiť dopravnú obslužnosť aj v čase nízkeho dopytu. 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. Z uvedeného dôvodu správne orgány uzatvárajú s dopravcami zmluvy o službách vo verejnom záujme, na základe ktorých dopravcovia zabezpečujú dopravnú obslužnosť aj nad rámec vlastného záujmu a obstarávateľ uhrádza dopravcovi príspevok na zabezpečenie tejto dopravnej obslužnosti.

V roku 2007 bolo prijaté nariadenie (ES) č. 1370/2007 platné v celej Európskej únii, ktoré stanovuje podmienky obstarávania dopravnej obslužnosti (Didier van de Velde, 2008). Nariadenie požaduje stanovovať výšku poplatku uhrádzaného dopravcovi v závislosti od riziká, ktoré na sebe dopravca pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti preberá.

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., 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

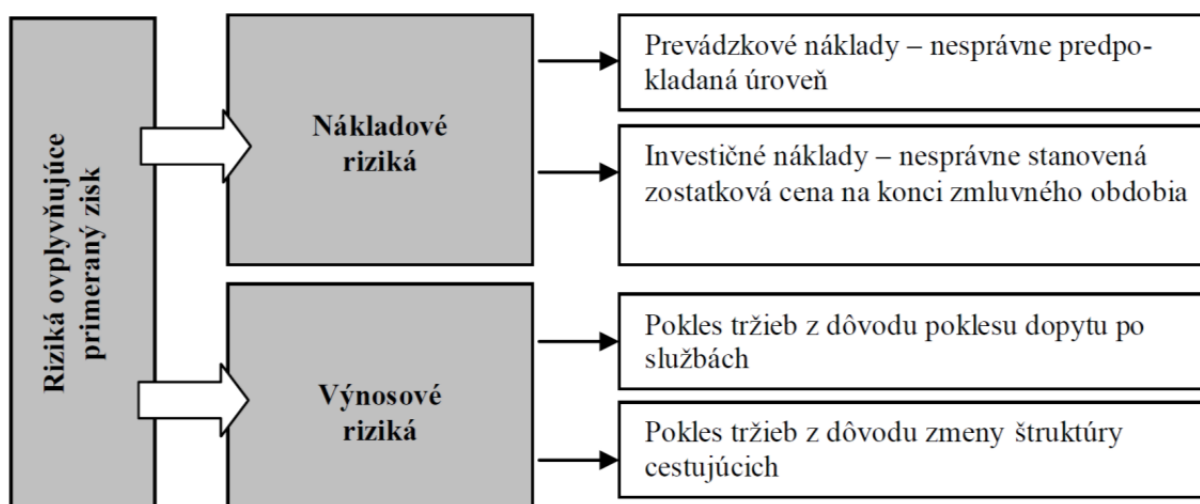
V Slovenskej republike sa uzatvárajú zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, podľa ktorého sa výška primeraného zisku a metodika jeho stanovenia ponechávajú na zmluvné strany – objednávateľa dopravnej obslužnosti (orgán verejnej moci – samosprávny kraj alebo mesto) a prevádzkovateľa. Vo všetkých zmluvách uzatvorených v SR do roku 2011 je primeraný zisk stanovený v rozmedzí od 3,5 % do 5,0 % z ekonomicky oprávnených nákladov. Podobný problém je aj v ostatných členských štátoch EÚ. Napríklad v Maďarsku zmluva medzi prevádzkovateľom a obstarávateľom (mesto Budapešť) obsahuje ustanovenia, podľa ktorých úroveň primeraného zisku je maximálne 4 % z ekonomicky oprávnených nákladov (BKV, 2008).

V Českej republike bola v roku 2010 prijatá vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, ktorá stanovuje výšku primeraného zisku maximálne na úrovni 7,5 % ročne z prevádzkových aktív.

Z uvedených dôvodov je cieľom tohto príspevku identifikovať riziká súvisiace s obstarávaním dopravnej obslužnosti v hromadnej osobnej doprave.

1. RIZIKÁ SÚVISIACE S PRIMERANÝM ZISKOM DOPRAVCU

Rizikami a ich rozdeľovaním medzi prevádzkovateľa a obstarávateľa dopravnej obslužnosti sa zaoberá viacero autorov (napr. Stanley a van de Velde, 2008; Henscher a Stanley, 2003; van de Velde, Veeneman a Shipholt, 2008), podľa ktorých je nutné riziká rozdeliť na dve skupiny – nákladové a výnosové riziká (obr. 1).



Obr. 1 Rozdelenie rizík súvisiacich s primeraným ziskom

Zdroj: autor

2. NÁKLADOVÉ RIZIKÁ

Nákladové riziká súvisia s kalkuláciou nákladov pri uzatváraní zmluvy o službách vo verejnom záujme; v nej je potrebné dohodnúť cenu za realizované výkony, ktorá sa skladá z

nákladov a zisku prevádzkovateľa. V prípade, že prevádzkovateľ preberá na seba nákladové riziká, v zmluve medzi objednávateľom a prevádzkovateľom je potrebné dohodnúť rozsah realizovaných výkonov za zmluvné obdobie a ekonomicky oprávnené náklady na jednotku realizovaného výkonu. Nákladové riziká je možné rozdeliť na dve skupiny (van de Velde, Veeneman a Shipholt, 2008):

- Nákladové riziká prevádzkových nákladov súvisia s rozdielom predpokladaných kalkulovaných nákladov a skutočne zistených nákladov po realizovaní výkonov. Primeraný zisk musí závisieť od rozdelenia tohto rizika. Ak prevádzkovateľ nepreberá riziko a po realizovaní výkonov preukáže oprávnenosť nákladov objednávateľovi na účel ich úhrady zo strany objednávateľa, prevádzkovateľ nepreberá za realizovanie výkonov nijaké nákladové riziká. V prípade, ak dohodnuté jednotkové náklady v zmluve sú konečné, prevádzkovateľ znáša nákladové riziko, čomu by mala byť primerane stanovená úroveň primeraného zisku. Nákladové riziká prevádzkových nákladov je ďalej možné rozdeliť:
 - externé nákladové riziko prevádzkových nákladov – riziko, ktoré prevádzkovateľ vôbec nemôže ovplyvniť (napr. zvýšenie nákladov vplyvom zaplavenia ulíc v prípade prírodných katastrof), alebo je možné sem zaradiť riziko, ktoré môže prevádzkovateľ ovplyvniť len nepriamo a iba v malom rozsahu (zmena ceny energií v priebehu zmluvného obdobia, zmena nákladov na zamestnanca a pod.);
 - interné nákladové riziko prevádzkových nákladov – riziko zmeny úrovne nákladov ovplyvniteľné z pozície prevádzkovateľa; ide napríklad o náklady na údržbu vozidlového parku (prevádzkovateľ môže rozhodovať o procese údržby tak, aby sa zabránilo poruchovosti a vyšším nákladom).
- Nákladové riziká investícií súvisia s rozdielom predpokladanej životnosti dlhodobého majetku prevádzkovateľa. Pri zabezpečovaní hromadnej osobnej dopravy ide predovšetkým o dopravné prostriedky a infraštruktúru (napr. zastávky, električková trať a pod.). Primeraný zisk musí byť závisieť od toho, ktorá zmluvná strana preberá riziko rozdielu predpokladanej zostatkovej ceny dlhodobého majetku na konci zmluvného vzťahu pri porovnaní s predpokladanou zostatkovou cenou.

3. VÝNOSOVÉ RIZIKÁ

Výnosové riziká sú spojené s rozdielom medzi očakávanými výnosmi z prevádzkovania hromadnej osobnej dopravy a so skutočne dosiahnutými výnosmi na konci obdobia platnosti zmluvného vzťahu. Výnosové riziká môže znášať buď objednávateľ dopravnej obslužnosti, alebo prevádzkovateľ, a spolu s tým musí byť primerane nastavená úroveň zisku prevádzkovateľa. Ak výnosové riziko preberá obstarávateľ, potom zmluvný vzťah medzi obstarávateľom a prevádzkovateľom, ktorý stanovuje kompenzáciu za realizovanie dopravnej obslužnosti, najčastejšie vychádza zo vzťahu:

$$K = (NJ + PZ) \cdot RV - V$$

kde

- K – kompenzácia objednávateľa prevádzkovateľovi,
- NJ – náklady na jednotku realizovaného výkonu,
- PZ – primeraný zisk pre prevádzkovateľa vyjadrený na jednotku výkonu,
- RV – realizovaný výkon,
- V – výnosy dosiahnuté pri realizovaní výkonu.

Ak prevádzkovateľ a obstarávateľ dopravnej obslužnosti v zmluve o službách majú dohodnuté pevné náklady na jednotku, ktoré sa počas zmluvného vzťahu nemôžu meniť, nákladové riziká v plnom rozsahu znáša prevádzkovateľ. Výnosové riziká znáša obstarávateľ, to znamená v prípade poklesu výnosov prevádzkovateľa sa zvyšuje kompenzácia objednávateľa.

Ak sa výnosové riziko preniesie na prevádzkovateľa, potom v zmluve medzi obstarávateľom a prevádzkovateľom je okrem realizovaného jazdného výkonu za sledované obdobie stanovená absolútna výška kompenzácie, ktorá sa počas zmluvného vzťahu nemôže meniť. Kompenzácia vychádza z predpokladaných nákladov a predpokladaných výnosov, pričom zmeny nákladov a výnosov predstavujú riziko prevádzkovateľa. Súčasťou kompenzácie je aj primeraný zisk prevádzkovateľa za nákladové a výnosové riziko realizovania výkonu.

Nákladové riziká obyčajne nesúvisia so zásahom orgánu verejnej moci (s výnimkou zmeny daňového zaťaženia prevádzkovateľa) a aj v súčasnosti sa spravidla prenášajú na prevádzkovateľov; pri výnosových rizikách je možné definovať vplyv orgánov verejnej moci na výnosové riziká, ktoré je možné rozdeliť na dve skupiny:

- **Výnosové riziko súvisiace s poklesom dopytu** – ide o riziko zníženia výnosov v súvislosti so zmenou počtu prepravených osôb pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti. V prípade, že výnosové riziko bude preberať objednávateľ, je potrebné vhodným spôsobom zainteresovať prevádzkovateľa na dodržaní požadovanej kvality, pretože výška kompenzácie v tomto prípade nezávisí od počtu prepravených osôb (van de Velde, Veeneman a Shipholt, 2008). V Slovenskej republike ide o významné riziko, pretože dopyt po hromadnej osobnej doprave vyjadrený počtom realizovaných osobových kilometrov (oskm) každoročne klesá v autobusovej aj železničnej doprave (Poliak, 2013).
- **Výnosové riziko súvisiace so zmenou štruktúry cestujúcich** – ide o riziko zmeny výnosov z dôvodu zmeny štruktúry cestujúcich. Napríklad ak vybrané skupiny cestujúcich (študenti, dôchodcovia) cestujú za zvýhodnené cestovné, nárastom podielu tejto skupiny cestujúcich, pri zachovaní celkového počtu prepravených osôb, dochádza k poklesu celkových výnosov za zabezpečenie dopravnej obslužnosti. Riešením je vhodné nastavenie cenovej politiky dopravnej obslužnosti. Je však potrebné sledovať vplyv zmeny ceny na dopyt, ktorý sa výrazne mení v prípade jednotlivých skupín cestujúcich (Gnap, Konečný a Poliak, 2006).

4. ROZDELENIE RIZIKA MEDZI OBSTARÁVATEĽA A DOPRAVCU

Existuje viacero možností rozdelenia rizika, ktoré vychádzajú z troch základných foriem zmluvného vzťahu medzi obstarávateľom a prevádzkovateľom (van de Velde, Veeneman a Shipholt, 2008):

- Po prvé, prevádzkovateľ nepreberá žiadne riziko – nákladové aj výnosové riziko preberá obstarávateľ, ktorý formou kompenzácie uhradza prevádzkovateľovi ekonomicky oprávnené náklady, ktoré vyúčtuje na konci obdobia. To znamená, riziko rozdielu predpokladaných a skutočných nákladov znáša obstarávateľ, ktorý znáša aj riziko rozdielu predpokladaných a skutočných výnosov. V tomto prípade by úroveň primeraného zisku prevádzkovateľa mala súvisieť iba s umŕtvením kapitálu pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti, pretože nepreberá nijaké riziko.
- Po druhé, prevádzkovateľ preberá nákladové riziká – pri takto postavenom zmluvnom vzťahu prevádzkovateľ preberá riziká rozdielu predpokladaných a skutočných nákladov na konci zmluvného obdobia, riziko rozdielu výnosov preberá obstarávateľ. Primeraný zisk v tomto prípade musí okrem umŕtvenia kapitálu obsahovať aj odmenu za prebratie nákladového rizika.
- Po tretie, prevádzkovateľ preberá nákladové aj výnosové riziko – v tomto prípade prevádzkovateľ preberá riziká rozdielu predpokladaných nákladov a skutočných nákladov zistených na konci zmluvného obdobia, ako aj rozdiel medzi predpokladanými a skutočnými výnosmi. Pri takto uzatvorenom zmluvnom vzťahu obstarávateľ uhradza prevádzkovateľovi iba kompenzáciu, na ktorej sa dohodli pred realizovaním výkonov, to znamená obstarávateľ nepreberá nijaké riziko zmeny kompenzácie. Primeraný zisk v tomto prípade musí obsahovať zložku súvisiacu s nákladovým rizikom, zložku súvisiacu s výnosovým rizikom a zložku súvisiacu s umŕtvením kapitálu prevádzkovateľa.

ZÁVER

Analýza spôsobu rozdelenia rizika medzi prevádzkovateľa a obstarávateľa dopravnej obslužnosti vo vybraných regiónoch Veľkej Británie, Nórska, Švédska, Fínska, Dánska, Holandska, Talianska, USA, Austrálie a Nového Zélandu poukazuje na to, že v praxi sa používajú všetky uvedené rozdelenia rizika (Hensher a Wallis, 2005). Napríklad riziko je možné rozdeliť medzi zmluvné strany aj určitým podielom bez ohľadu na to, či ide o nákladové alebo výnosové riziko. Možno to realizovať viacerými spôsobmi: buď plným pridelením kompletného rizika jednej zo zmluvných strán, t. j. celý rozdiel rizika medzi očakávanou a skutočnou výškou nákladov alebo výnosov, alebo zdieľaním rizika medzi zmluvnými stranami, t. j. konkrétny podiel rizika rozdielu medzi očakávanou a skutočnou výškou nákladov, resp. výnosov sa prideliť zmluvnej strane (napr. každá zmluvná strana znáša riziko rozdielu nákladov na úrovni 50 %), a napokon zdieľaním rizika medzi zmluvnými stranami pri zohľadnení určených obmedzení, ide teda o rozdelenie rizika pomerným spôsobom až od určitej hranice (napr. prevádzkovateľ znáša výnosové riziko do úrovne 500 000 eur, riziko nad stanovenou úrovňou sa rozdeľuje pomerne – 50 % každá zmluvná strana).

Obstarávateľ dopravnej obslužnosti pri uzatváraní zmluvy o službách vo verejnom záujme musí rozhodnúť, ako primerane rozdeliť riziká medzi zmluvnými stranami (van de Velde, Veeneman a Schipholt, 2008; Wallis, Bray a Webster, 2010). Riziko môže mať negatívny vplyv na výsledok uzatvárania zmlúv, preto by obstarávateľ mal uvažovať s viacerými skutočnosťami, napríklad že so zvyšujúcim sa rizikom sa zvyšuje aj vypočítaný rizikový príplatok primeraného zisku prevádzkovateľa, veľmi vysoká úroveň rizika prenesená na prevádzkovateľa, vyplývajúca z vysokého stupňa neistoty, môže mať za následok vyššie riziko platobnej neschopnosti prevádzkovateľa, a zároveň brať zreteľ na to, čím vyššie je riziko, tým nižší je počet záujemcov o realizovanie dopravnej obslužnosti.

Príspevok bol vypracovaný s podporou projektu:

MŠ SR VEGA č. 1/0144/11 POLIAK, M.: Vplyv zmeny kvality poskytovaných služieb verejnej hromadnej osobnej dopravy na zvyšovanie jej konkurencieschopnosti vo vzťahu k individuálnemu motorizmu

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

- (1) BECK, A. (2011): Barriers to Entry in Rail Passenger Services: Empirical Evidence for Tendering Procedures in Germany. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11, č. 1, s. 20 – 41.
- (2) BECK, A. – WALTER, M. (2010): Tender Price in Local Bus Transport in Germany – An Application of Alternative Regression Techniques. [Working Paper Series in Economics, No. 13, s. 1 – 32.] Karlsruhe: Karlsruher Institut für Technologie.
- (3) BKV (2008): Zmluva o službách v mestskej doprave medzi prevádzkovateľom BKV a mestom Budapešť. [Interné materiály.] Budapešť: BKV.
- (4) CIPRA, T. (2006): Pojistná matematika – teorie a praxe. Praha: EKOPRESS, s. r. o. ISBN 80-86929-11-6.
- (5) European Communities (2008): EU Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2007/2008. Luxembourg: Directorate General for Energy and Transport. ISBN 789-92-79-07082-2.
- (6) European Union Road Federation (2008): European Road Statistics 2008. Dostupné na: <http://www.irfnet.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=263%3Aeuropean-road-statitics-2008&catid=17&Itemid=30>.
- (7) FENDEKOVÁ, E. – FENDEK, M. (2010): Modely cenovej regulácie sieťových odvetví. *Ekonomický časopis/Journal of Economics*, 58, č. 10, s. 1039 – 1054.
- (8) GNAP, J. – KONEČNÝ, V. – POLIAK, M. (2006): Elasticita dopytu v hromadnej osobnej doprave. *Ekonomický časopis/Journal of Economics*, 54, č. 7, s. 668 – 684.
- (9) HENSHER, D. A. – STANLEY, J. (2003): Performance based Quality Contracts in Bus Service Provision. *Transportation Research, Part A*, 39, č. 37, s. 519 – 538.

- (10) HENSHER, D. A. – WALLIS, I. P. (2005): Competitive Tendering as a Contracting Mechanism for Subsidising Transport. *Journal of Transport Economics and Policy*, 39, Part 3, s. 295 – 321.
- (11) LALIVE, R. – SCHMUTZLER, A. (2008): Exploring the Effects of Competition for Railway Markets. *International Journal of Industrial Organization*, 26, č. 2, s. 443 – 458.
- (12) LALIVE, R. – SCHMUTZLER, A. (2008): Entry in Liberalized Railway Markets: The German Experience. *Review of Network Economics*, 7, č. 1, s. 37 – 52.
- (13) 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. Dostupné na: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:SK:PDF>>.
- (14) POLIAK, M. (2013): Vzťah primeraného zisku a rizika v hromadnej osobnej doprave na Slovensku. *Ekonomický časopis/Journal of Economics*, 61, č. 2, s. 206 - 220.
- (15) STANLEY, J. – VAN DE VELDE, D. (2008): Risk and Reward in Public Transport Contracting. *Research in Transport Economics*, 22, č. 1, s. 20 – 25.
- (16) VAN DE VELDE, D. – BECK, A. – VAN ELBURG, J. – TERSCHUREN, K. (2008): Contracting in Urban Public Transport. Amsterdam: European Commission, 123 s.
- (17) VAN DE VELDE, D. (2008): A New Regulation for the European Public Transport. *Research in Transport Economics*, 22, č. 1, s. 78 – 84.
- (18) VAN DE VELDE, D. – VEENEMAN, W. – SCHIPHOLT, L. L. (2008): Competitive Tendering in the Netherlands: Central Planning vs. Functional Specifications. *Transportation Research, Part A*, 44, č. 42, s. 1152 – 1162.
- (19) Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Dostupné na: <<http://www.mvcr.cz/soubor/sb110-10-pdf.aspx>>.
- (20) WALLIS, I. – BRAY, D. (2001): Competitive Tendering for Bus Services: The Improved Adelaide Model In: Thredbo 7. [7th conferece on competition and ownership oin land passenger transport.] Dostupné na: <<http://hdl.handle.net/2123/6309>>.
- (21) WALLIS, I. – BRAY, D. – WEBSTER, H. (2010): To Competitively Tender or to Negotiate – Veighing Up the Choices in a Mature Market. *Research in Transport Economics*, 29, č. 1, s. 89 – 98.