

Poskytování služeb veřejné dopravy očima dopravce

Konference

Integrované dopravní systémy

20. května 2014



ASOCIACE, DOPRAVNÍCH, SPEDIČNÍCH A SERVISNÍCH
SPOLEČNOSTÍ STŘEDNÍCH ČECH



Předvídatelnost objednávky veřejné dopravy

- zákon o veřejných služeb sice formálně stanoví povinnost dopravního plánování, fakticky však z nejrůznějších důvodů dopravní plán není naplňován,
- vývoj rozsahu objednávaných služeb v čase (výkyvy v rozsahu výkonů způsobují dodatečné jednorázové náklady),
- vývoj rozsahu kompenzací v čase, mnohdy nejsou naplňovány ani existující kontrakty,
- předvídatelnost požadavků na vozidla včetně požadavků na odbavovací systém,
- předvídatelnost zvyšování tarifu – skokové zvýšení vede ke skokovému propadu poptávky,
- otevírání trhu – dodržování harmonogramu předvídaného dopravním plánem, dopady do existujících objednávaných služeb
- vztah k dopravě na obchodní riziko dopravce – nepřiměřeně velký vliv správního uvážení dopravního úřadu, nekoherence rozhodovací praxe v rámci státu



ASOCIACE, DOPRAVNÍCH, SPEDIČNÍCH A SERVISNÍCH
SPOLEČNOSTÍ STŘEDNÍCH ČECH



Brutto / netto smlouvy

- objednatel se snaží přenést většinu smluv na dopravce (=> netto smlouva), současně však chce mít absolutní kontrolu nad objednávanou službou – dopravce povinen akceptovat jízdní řád, požadavky na vozidla, tarif IDS včetně slev, takže fakticky není schopen ovlivnit výnosy ani dominantní část nákladů,
- netto smlouvy (i v případě tarifní volnosti a volnosti v části dopravního řešení) výrazně zvyšují riziko dopravce, nutno toto riziko zohlednit v ceně (tržby v drážní dopravě činí cca 30% CDV, v bus dopravě cca 50% CDV),
- brutto smlouvy – dopravce zcela ztrácí zájem o cestujícího, soustředí se na nákladové položky, smluvní sankce nejsou řešením, dopravce je promítá do předpokladu požadované kompenzace (tj. při jejich skokovém zvýšení dojde k promítnutí do kompenzace v dalším cyklu).



ASOCIACE, DOPRAVNÍCH, SPEDIČNÍCH A SERVISNÍCH
SPOLEČNOSTÍ STŘEDNÍCH ČECH

Přechod na soutěže

- v případě plošného přechodu na zadávací řízení nutno vyřešit nasazení stávajících vozidel, která jsou průběžně obnovována – hrozí zastavení investic v rámci přímého zadání, dopravce nemá jistotu využití vozidla po převážnou dobu jeho životnosti,
- vhodné koordinovat postup v rámci celého státu, jinak strukturální problémy při soutěžích v rámci celého státu po skončení stávajících smluv v roce 2019 (konec přechodného období),
- přímé zadání velmi zkomplikováno vyhláškou č. 296/2010 Sb. – omezení výše zisku na 7,5% z provozních aktiv nutí využívat vlastní zdroje (v současnosti nejdražší řešení), v případě cizích zdrojů nelze krýt ziskem rizika nákladů ani výnosů, roční posouzení v rozporu s projektovým hodnocením za celou dobu trvání kontraktu,
- v případě přechodu na soutěže nutno zajistit odpovídající úroveň znalostí na straně objednatele (objednatel by měl být schopen vypracovat stínovou nabídku fiktivního dopravce, aby dokázal zhodnotit rizika pro dopravce promítaná do ceny)



Vybrané zkušenosti ze soutěží

- propad cen je velmi obtížné srovnávat s předchozím stavem – výrazně vyšší proběhy vozidel, nasazení menších vozidel atd.,
- časový rámec – objednatel musí respektovat doby nezbytné pro přípravu dopravce (zejména pořízení vozidel) – například vázanost nabídkou v Ústeckém kraji končí 2 měsíce před zahájením plnění při požadavku na nová vozidla,
- střet zadávací dokumentace a právní regulace – zejména problematika průměrného stáří vozidel (podle nařízení vlády č. 63/2011 Sb. maximální průměrné stáří 9 let, u soutěží na 10 let při požadavku na nová vozidla dopravce v 10. roce nebude tento požadavek plnit,
- vhodné nastavit délku soutěžených smluv na dobu životnosti vozidla – stávající tendry na 8-10 let znemožňují další reálné využití vozidel v případě neexistence přímého zadání, jediným řešením je pak odprodej do zahraničí, nemusí být vhodné výkony pro uvolňovaný typ vozidla,
- indexace ceny dopravního výkonu (zohlednění složek ceny / kompenzace),
- hodnotící kritéria – nutno harmonizovat jejich relativní váhu vůči sobě navzájem.



ASOCIACE, DOPRAVNÍCH, SPEDIČNÍCH A SERVISNÍCH
SPOLEČNOSTÍ STŘEDNÍCH ČECH



Zadávací podmínky

- nutno zajistit srovnatelné objektivní informace pro všechny zájemce – v případě, že dopravce na daném trhu nepůsobí, může být znevýhodněn – u netto smluv existující tržby, průměrná roční výše uplatňovaných pokut / kontrol,
- netto smlouvy – nutno zveřejnit v zadávací dokumentaci mnohem vyšší rozsah poptávkových dat (nejen stávající počty cestujících a tržby) – zahraniční příklady (Švédsko, Velká Británie),
- riziko přemrštěných požadavků objednatele (objektivně nespelnitelných) pod sankcí – vytváří prostor pro účelovou diskriminaci „nehodného“ dopravce (například požadavky na teplotní pohodu v autobusech) – umožňuje objednateli zásadně zvýšit sankce pro dopravce bez možnosti reálné nápravy ze strany dopravce,
- často blanketní povinnost, která bude specifikována objednatelem v budoucnosti – zcela netransparentní, není možno zohlednit realisticky v nabízené ceně (například požadavky na odbavovací systém).



ASOCIACE, DOPRAVNÍCH, SPEDIČNÍCH A SERVISNÍCH
SPOLEČNOSTÍ STŘEDNÍCH ČECH

Děkuji Vám za pozornost.

Jiří Nálevka

Arriva Transport ČR

Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8

jiri.nalevka@arriva.cz

tel. +420 728 865 241



ASOCIACE, DOPRAVNÍCH, SPEDIČNÍCH A SERVISNÍCH
SPOLEČNOSTÍ STŘEDNÍCH ČECH

