

Poněkud přehlížená dopravní infrastruktura stále čeká na osvěžující příliv soukromého kapitálu

Dopravní prostředky veřejné osobní dopravy

Je nutné liberalizovat instituci Eurofima, respektive změnit ji ve standardní banku.

Igor Chovanec

Již několik let řeší Česká republika, její regiony a obce problematiku zkvalitnění své dopravní infrastruktury (transkontinentálních železnic, dálnic) tak, jak to vyplývá z geografické polohy uprostřed kontinentu, ze členství v Evropské unii i z požadavků plynulosti transkontinentální dopravy. Obraťme ovšem pozornost k poněkud opomíjenému a nezmíněnému druhu dopravní infrastruktury – dopravním prostředkům.

V případě dopravních prostředků (na rozdíl od dopravní cesty) mnohem více vstupuje (resp. má větší praktické možnosti zasáhnout) do hry privátní kapitál. S ohledem na fakt, že v ryze privátních odvětvích dopravy je díky tomu situace již stabilizovaná, bude následující text věnován problematice, kde jsou nůžky mezi skutečným a žádoucím stavem, jakož i mezi stavem dopravní cesty a stavem vozidel, jež ji používají, otevřeny nejvíce. Jedná se zejména o problematiku vozidel železniční osobní dopravy (kde je situ-

ace zdaleka nejhorší), ale i vozidel městské a příměstské hromadné dopravy.

Situace s vozidly pro městskou a příměstskou hromadnou osobní dopravu je složitá a náročná tím, že odráží celkovou situaci této dopravy, kterou nelze provozovat na ryze obchodní bázi. S tím souvisí i fakt, že na rozdíl od dálkové osobní dopravy je tak region ze zákona zavázán zajistit tzv. základní dopravní obsluhu. Aby však tato veřejná objednávka vůči dopravcům a současně nabídka vůči cestujícím byla smysluplně využita, musí být zajímavá nejen svou cenou, rychlostí a četností dopravy, ale i kulturou cestování, z velké míry založenou na kvalitě vozidel.

Podle pravidel

V roce 2005 proto již platila pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci Programu podpory obnovy vozidel městské hromadné dopravy a veřejné linkové autobusové dopravy, podle nichž byla výše podpory na obnovu vozového parku autobusů poskytována formou fixní částky do výše třiceti procent pořizovací ceny autobusů. Stanovené fixní částky se navyšovaly u autobusů se zabudovaným zařízením umožňujícím přístup osob se zdravotním postižením (plošina pro nástup osob na invalidním vozíku) a rovněž u autobusů na plynový pohon.

V případě odůvodněného nákupu nízkopodlažního autobusu pro veřejnou linkovou dopravu se používaly částky shodné jako u kategorie autobusů městské hromadné dopravy. Výše podpory na obnovu vozového parku vozidel městské hromadné dopravy byla poskytována rovněž formou fixní částky, která byla stanovena u standardních vozidel také do výše třiceti procent pořizovací ceny, u nízkopodlažních vozidel a vozidel se zabudovaným zařízením umožňujícím přístup osob se zdravotním postižením dalším, nejvýše dvacetiprocentním podílem a u modernizace tramvají a trolejbusů do výše třiceti procent ceny elektrické výzbroje. Stanovené fixní částky se zvyšovaly za elektrickou výzbroj a u autobusů standardního provedení, do kterého je zabudována plošina pro nástup osob na invalidním vozíku, a rovněž u autobusů na plynový pohon. V rámci tohoto programu bylo v roce 2005 realizováno 35 žádostí dopravců s požadavky na podporu v celkové výši 433 500 tisíc Kč, a to viz tabulka.

Program podpory pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel se odvíjí od již zaběhnutého programu podpory pořízení autobusů a rovněž počítá s podporou do výše třiceti procent pořizovací ceny vozidla v členění podle druhu vozidla a dále s navyšením o dalších až dvacet procent u vozidel závislé trakce. Stanovené částky se dále navyšují o sumy, které představují cca dvacet procent u vozidel se zabudovaným zařízením umožňujícím přístup osob se zdravotním postižením (plošina pro nástup osob na invalidním vozíku) nebo vozidel i částečně nízkopodlažních.

Vozidla pořízená s dotací ze státního rozpočtu musí být zpravidla využívána na zabezpečení dopravní obsluhy po dobu minimálně šesti let. Podpora nesmí být poskytnuta na vozidla nebo jejich modernizaci, která byla pořízena

prostřednictvím úvěru od společnosti Eurofima; na podporu není právní nárok.

Asymetrické modely

Pro úplné narovnání asymetrického stavu a umožnění dalšího roz-



voje regionální (městské, příměstské, místní) dopravy je proto dále nutné:

- liberalizovat instituci Eurofima, respektive změnit její charakter na standardní bankovní ústav, byť specializovaný na úvěrování železničních vozidel;
- vyhlášovat soutěže na zajišťování základní dopravní obsluhy, a to i s kvalitativními podmínkami v podobě požadavků na vozidlo (technické a morální vlastnosti vozidla), reprezentované např.:
 - podílem nízkopodlažní části,
 - prostorovým komfortem,
 - klimatickým komfortem,
 - informačním komfortem,
 - hygienickým komfortem.

I v takovém případě bude »rest«, zanechaný zejména v oblasti vozidel železniční dopravy, patrný ještě dlouhá léta.

Na rozdíl od situace s vozidly pro městskou a příměstskou hromadnou osobní dopravu odlišná již svou filozofií přístupu k věci. Zatímco v případě městské a příměstské hromadné osobní dopravy se realističtější předpokládá její ekonomická nesamostatnost (tj. potřeba dotací), v případě dálkové osobní hromadné dopravy by měla mít společnost snahu provozovat ji na ryze obchodní bázi, a to i v případě vlaků celostátní dopravní obsluhy, zatím státem objednávaných, a tudíž dotovaných. S tím souvisí i model pořizování si vozidel pro takovou dopravu, který je založen pouze na obchodních vztazích mezi jejich výrobcem a jejich budoucím provozovatelem (event. leasingovou firmou), a který tak nezatažuje veřejný sektor. Přesto i v tomto případě existují asymetrické modely, kdy:

- dopravcům vlastněným regiony či státem pořizuje vozidla příslušný region či stát (nevýhoda tohoto řešení je nutnost dopravce akceptovat zájem na zaměstnanosti v regionu, a tudíž podmínky nákupu tuzemských výrobků bez ohledu na poměr jejich kvality a ceny);
 - dopravcům privátním žádná podpora nepřísluší.
- Největší slabinou v oblasti vozidel dálkové osobní dopravy je absence kvalitních a moderních vozidel pro vnitrostátní (zatím objednanou) dálkovou osobní železniční dopravu. Zde jsou nůžky mezi potřebami doby a skutečným stavem rozvířeny nejvíce, což je dáno následujícími důvody:
- pořízení komfortních vozidel autobusové dopravy není s ohledem na jejich výrazně

nižší ceny (danou menšími požadavky na aktivní i pasivní bezpečnost provozu) tak náročné jako pořízení odpovídajících vozidel železniční dopravy,

- prosazení pořízení komfortních vozidel mezistátní železniční osobní dopravy je jednodušší s ohledem na existenci argumentu jejich provozu v lukrativnější části železničního podnikání než v případě vnitrostátní dopravy s jejími věcně usměrňovanými cenami přepravy a nutností si jinak taková vozidla pronajmávat.

Možným řešením tohoto neutě-

- vstupu privátního kapitálu i do segmentu dálkové osobní železniční dopravy (i vnitrostátní),
- přefázení hraniční meziregionální části segmentu dálkové osobní železniční dopravy do segmentu místní, městské a příměstské osobní dopravy (některé tzv. rychlíky stejně plní spíše nedálkovou funkci), a tím pádem do oblasti podléhající státní podpoře obnovy vozidlového parku.

Jako uspokojivé řešení přitom postačí modernizace stávajícího vozidlového parku, což je počin ekonomicky i ekologicky přijatelný. Náklady na modernizaci vozidla v polovině jeho ekonomické životnosti (tj. v jeho deseti letech) jsou totiž poloviční proti nákladům na pořízení vozidla nového a současně se mu tím prodlužuje jeho technická životnost o polovinu (tj. o patnáct let na celkovou životnost 45 let, zároveň se šetří energetické a i materiálové zdroje), což je pro dálkovou vnitrostátní osobní železniční dopravu postačující.

Autor je soukromý konzultant, Allied Progress Consultants
Celý článek včetně jeho tabulek najdete na www.allproc.com.

Žádosti dopravců o státní podporu

autobusy linkové dopravy	199 000 tis. Kč
autobusy MHD pro městské dopravní podniky	67 100 tis. Kč
autobusy MHD pro ostatní dopravce	49 600 tis. Kč
tramvaje pro městské dopravní podniky	42 000 tis. Kč
trolejbusy pro městské dopravní podniky	36 600 tis. Kč
elektrobuses	3 800 tis. Kč
navýšení dotace na elektrickou výzbroj	4 500 tis. Kč
navýšení dotace na plynový pohon	29 500 tis. Kč
navýšení dotace na zvedací plošiny	1 400 tis. Kč

Zdroj: MD ČR