

Konkurencia vo verejnej osobnej doprave na Slovensku

Prezentácia súčasnej situácie
z pohľadu dopravnej spoločnosti

László Ivan
Generálny riaditeľ skupiny ARRIVA na Slovensku

Bratislava
18. mája 2016

Obsah

- **Predstavenie spoločnosti Arriva**
- Liberalizácia dopravy v Európe a v regióne
- Liberalizácia – kde je správna miera?
- Slovensko a konkurencia na trhu osobnej dopravy
- Optimálny scenár na Slovensku

O nás

14
krajín



60,000
zamestnancov



+2.2 **bilióna**
prepravených
cestujúcich ročne



- Sme jedným z najväčších poskytovateľov osobnej dopravy v Európe.
- Každý rok prepravíme viac ako 2.2 miliardy cestujúcich naprieč 14 krajinami Európy.
- Sme súčasťou koncernu Deutsche Bahn (DB) a zodpovedáme za prepravu cestujúcich mimo Nemecka.
- Máme jedinečné skúsenosti s prepravou cestujúcich v Európe.
- Dodávame dopravné riešenia pre miestnych a regionálnych objednávateľov, a pre spoločnosti zabezpečujúce zdravotnú starostlivosť.
- Sme odborníci na vytváranie dopravných riešení, ktoré spájajú ľudí, komunity a ekonomiky.

Naše služby

Náš rozsah služieb a skúseností nám umožňuje prevádzkovať rôznych dopravných módov naprieč našou skupinou:



Autobusy

- Lokálne, komerčné služby
- Zmluvná doprava
- Školské autobusy
- Tendrové služby



Vlaky

- Vidiecke a mestské linky
- Diaľkové linky
- Manažment staníc
- Podzemné a nadzemné trate
- Údržba



Vodné autobusy

- Kanálové a prístavné vodné autobusy
- Kontaktované služby



Električky a metrá

- Spoločné podniky
- Zmluvy
- Manažment staníc
- Podzemné a nadzemné trate
- Údržba



Autá a sanitky

- Doprava pacientov (mimo rýchlej záchrannej pomoci)
- Doprava v rámci špeciálnych vzdelávacích potrieb
- Doprava v rámci sociálnej starostlivosti

Kde sú naše prevádzky?

Pracujeme v rôznych prostrediach a máme bohaté skúsenosti z rôznych trhov:

Veľká Británia

- UK Bus (autobusy)
- UK Trains (vlaky)

Severná Európa

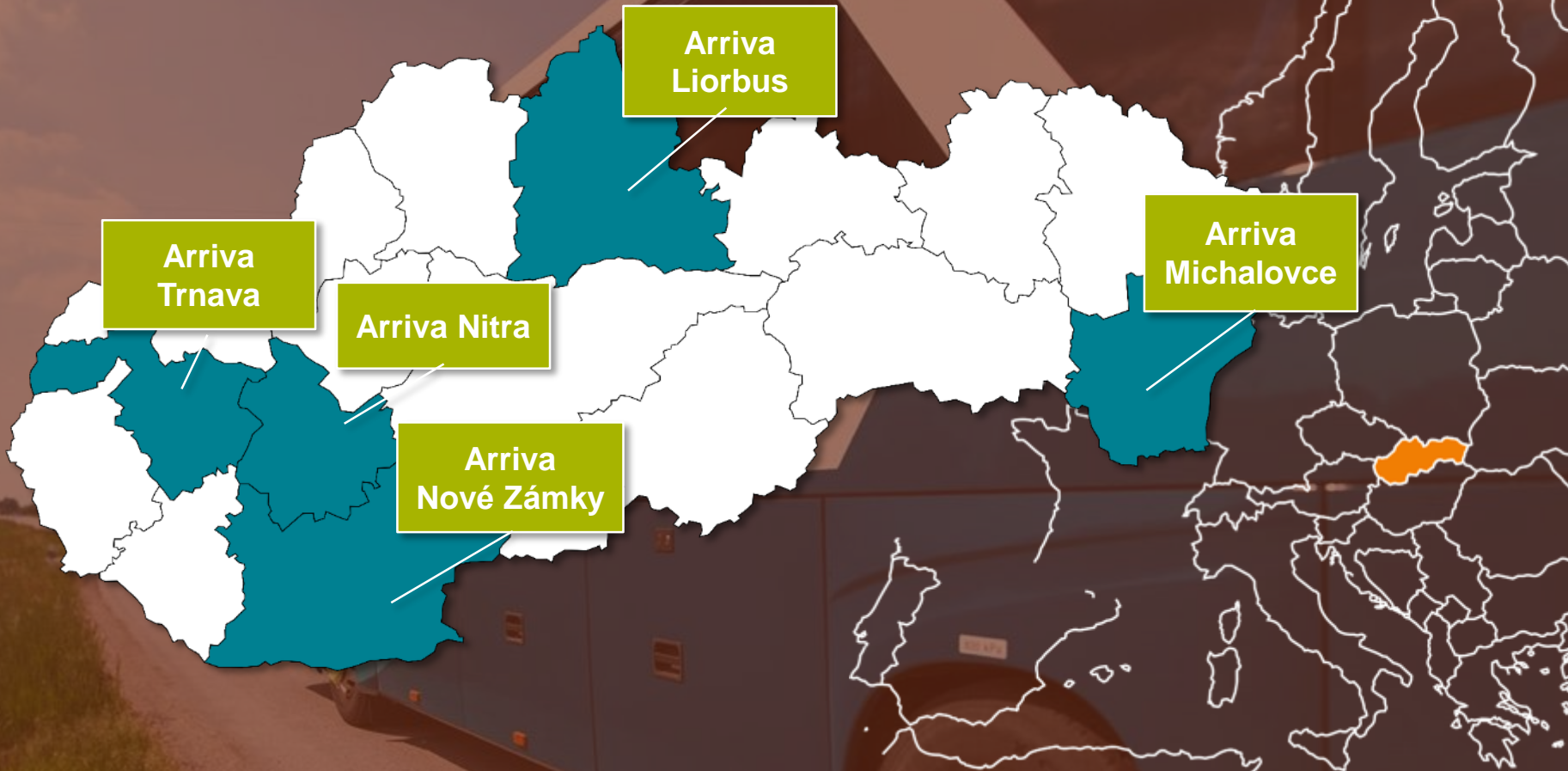
- Dánsko
- Holandsko
- Švédsko

Južná, Stredná a Východná Európa

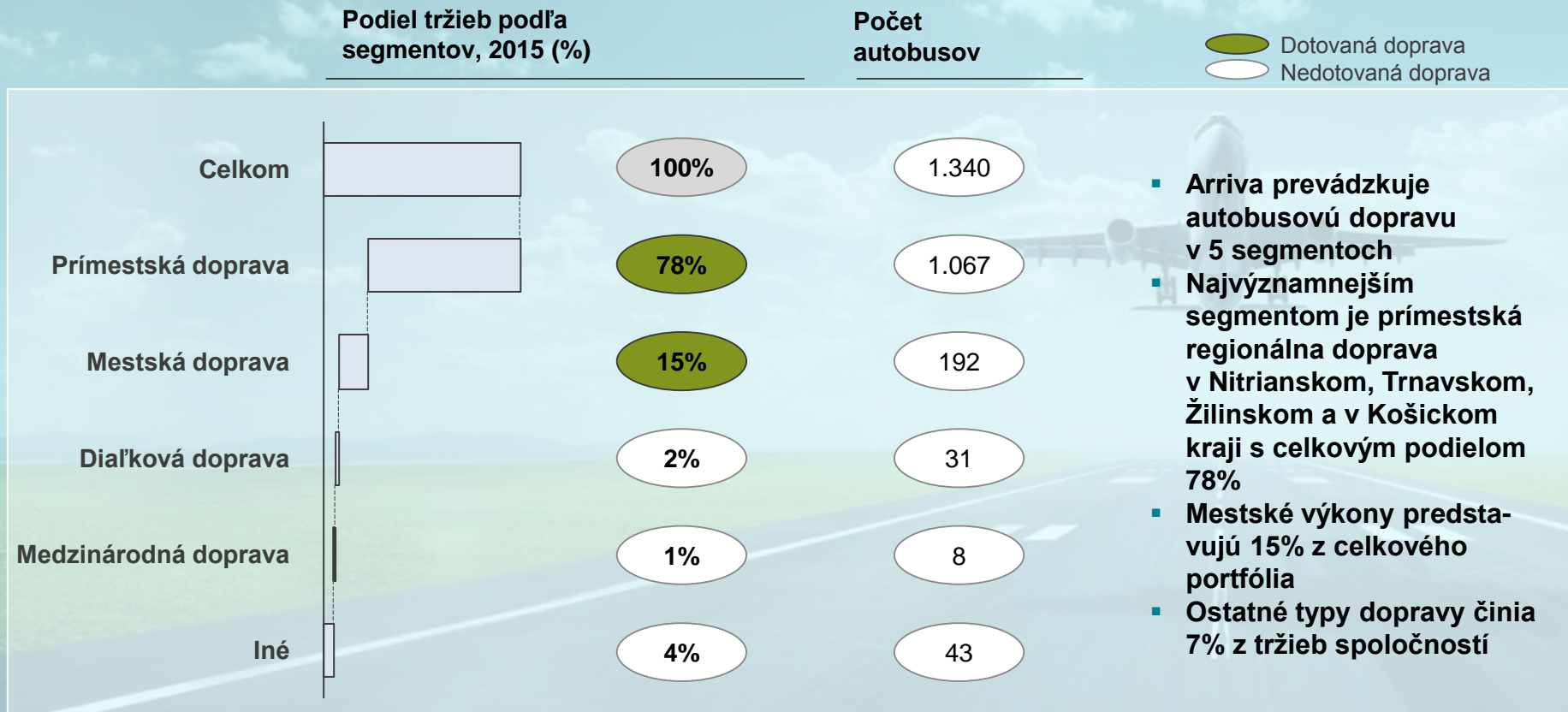
- Česká Republika
- Chorvátsko
- Maďarsko
- Poľsko
- Portugalsko
- Slovensko
- Slovinsko
- Srbsko
- Taliansko
- Španielsko



Geografické pokrytie Slovenského trhu Arrivou v roku 2015



Prehľad aktivít spoločností Arriva podľa jednotlivých segmentov



Obsah

- Predstavenie spoločnosti Arriva
- **Liberalizácia dopravy v Európe a v regióne**
- Liberalizácia – kde je správna miera?
- Slovensko a konkurencia na trhu osobnej dopravy
- Optimálny scenár na Slovensku

Prístup EU k liberalizácii je diverzný a nedochádza k zjednoteniu súťažných podmienok v rámci únie

- Pred liberalizáciou
- Blížiaci sa liberalizácia
- V procese
- Zrelý trh

Stav liberalizácie
na autobusovom trhu



Stav liberalizácie
na trhu osobnej
železničnej dopravy



- Zavedenie nariadenia EC 1370/2007 v rámci EU zóny
- Aplikácia po skončení existujúcich zmlúv, čo spôsobilo predĺženie efektívneho využitia nariadenia o 10 až 15 rokov
- Využívanie podmienok pre priame zadania – hlavne železničný trh a MHD

Obsah

- Predstavenie spoločnosti Arriva
- Liberalizácia dopravy v Európe a v regióne
- **Liberalizácia – kde je správna miera?**
- Slovensko a konkurencia na trhu osobnej dopravy
- Optimálny scenár na Slovensku

Môžeme definovať 3 základné modely fungovania súťaže na trhu osobnej dopravy. Platí pravidlo, že žiadny extrém nie je dobrý.

Úplná liberalizácia trhu a absolútna súťaž

- Objednávateľia definujú rozsah služieb, resp. udávajú licencie pre dopravcov
- Dotácie sú iba limitované, alebo žiadne a súťaží sa formou voľnej súťaže
- Ceny, ako aj cestovné poriadky a úroveň kvality stanovujú vo veľkej miere dopravcovia
- Dopyt definuje dopravnú obsluhu a ceny služby

Systém riadenej súťaže

- Objednávateľia definujú presný rozsah služieb, ako aj pravidlá a kvalitatívne očakávania
- Dotácie sa poskytujú na báze cost plus, gross cost, alebo net cost
- Ceny, ako aj cestovné poriadky sú riadené objednávatelom

Žiadna liberalizácia trhu a neprítomnosť súťaže

- Objednávateľia definujú všetky náležitosti služby
- Súťaž nie je potrebná, keďže licencie sú exkluzívne
- Ceny sú tvorené objednávatelom
- Vstup na trh pre iné subjekty nie je možný

Modely a kvalita dopravy sú rôzne v rámci Strednej a Východnej Európy

Dopravný model

Dopad na kvalitu



- Viazané zmluvy - priamo udelené štátnym firmám, bez súťaže.
- Výnimkou je Budapešť, kde sa súťažia gross cost výkony.

- Slabá obnova a inovácia dopravy, cestujúci nie sú stredobodom záujmu.
- V Budapešti - vysoká kvalita na tendrovaných zmluvách.



- Zmluvy priamo zadané privátnym firmám. Prvé súťaže vypísané pre prímestské a mestské zmluvy.
- Diaľková doprava úplne liberalizovaná

- Primerane dobrá kvalita, ktorá sa zvyšuje na tendrovaných územiach.
- Diaľková doprava stále v priebehu konsolidácie, pričom sa rapídne zvyšuje kvalita.



- Zmluvy priebežne tendrované, ale podmienky nepriamo uprednostňujú domácich dopravcov.

- Dlhodobé definované vysoké štandardy dopravy a vysoká kvalita služieb. Rozvoj riadený hlavne objednávateľmi.



- Tvrdé tendrové podmienky a vysoká súťaž - generované objednávateľmi.
- Diaľková doprava úplne liberalizovaná.

- Vysoké štandardy sa ťažko plnia dopravcami kvôli vysokej cenovej súťaži, kým samotný systém sa stále rozvíja.



- Úplne otvorený trh s veľmi nízkym, alebo žiadnym príspevkom objednávateľov. Výnimku tvoria mestské zmluvy.

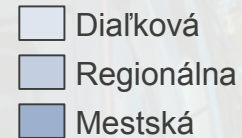
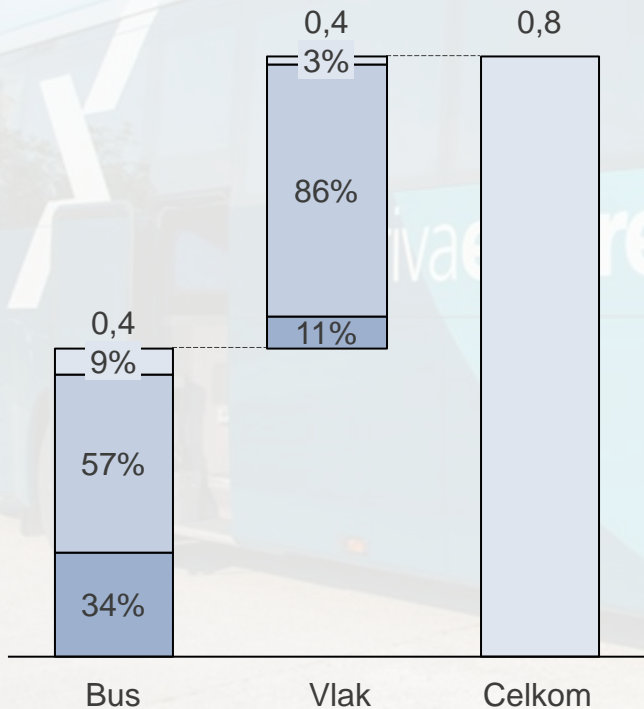
- Súťaž donúti dopravcov neustále znižovať náklady na úkor kvality.

Obsah

- Predstavenie spoločnosti Arriva
- Liberalizácia dopravy v Európe a v regióne
- Liberalizácia – kde je správna miera?
- **Slovensko a konkurencia na trhu osobnej dopravy**
- Optimálny scenár na Slovensku

Prehľad trhu osobnej dopravy na Slovensku

Slovenský trh osobnej dopravy, 2015 [€bn]



- **Regionálna doprava je najpodstatnejšou časťou Slovenského dopravného systému a činí viac než 70% celkového trhu**
- **Mestská doprava je menšia, činí cca 22% celkového trhu**
- **Malá časť tržieb sa realizuje na trhu diaľkovej dopravy na úrovni približne 7%**

Kľúčové trendy v jednotlivých segmentoch dopravy na Slovensku

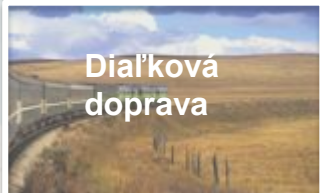
Bus



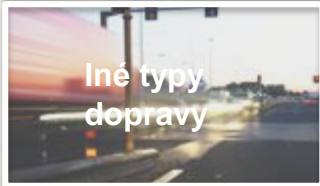
Regionálna
doprava



Mestská
doprava



Diaľková
doprava



Iné typy
dopravy

- Trh sa otvára, ale väčšina zmlúv sa predlžuje o 50%, čo znamená o ďalších 4 – 5 rokov
- Prvá súťaž sa ukončila úspešne v Nitrianskom regióne
- Veľké mestá sú väčšinou prevádzkované mestskými podnikmi, kde by bola možnosť súťaže formou tendrovania subdodávateľskej služby, ale zatiaľ sa nekonajú žiadne kroky
- Malé mestá sa tendrujú aj dnes
- Úplne liberalizovaný trh, veľká súťaž
- Úplne liberalizovaný trh, veľká súťaž

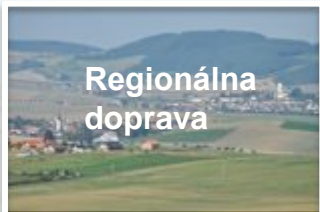
Železnica / Iné

- Trh nie je otvorený, zákon zatiaľ nestanovuje jednoznačnú potrebu vytvorenia súťaže
- Jediná diverzita je trasa Komárno – Bratislava, kde RegioJet dostal zmluvu na 10 rokov priamym zadaním
- Koľajové MHD sú limitované a v budúcnosti nie je predpoklad na tendre (EU dotácie)
- Nedotovaný trh je otvorený
- Diaľkový trh s dotáciami sa otvára (Bratislava – Banská Bystrica)
- Zatiaľ nie sú príklady, zákon nedefinuje prístup

Konkurencia v jednotlivých segmentoch dopravy na Slovensku

Bus

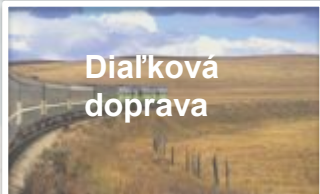
Železnica / Iné



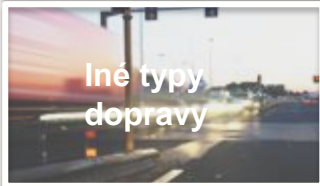
Regionálna
doprava



Mestská
doprava



Diaľková
doprava



Iné typy
dopravy

- Zatiaľ iba latentná konkurencia, očakáva sa zvyšujúci trend v prípade tendrov pre prímestské systémy

- Väčšie tendre na mestskú dopravu môžu vzbudiť záujem stredných a veľkých hráčov na dopravnom trhu

- Silná súťaž, očakáva sa vstup nových subjektov

- Veľká súťaž

- Zatiaľ nízka súťaž, ale silné konkurenčné prostredie v prípade tendrov v budúcnosti

- V prípade súťaže by sa očakával záujem medzinárodných hráčov

- V strednodobom horizonte súťaž na úrovni existujúcich hráčov, keďže veľkosť a potenciál trhu sú limitované

- V prípade tendrov vysoký záujem

- Zatiaľ malý záujem, ale očakáva sa vyšší záujem aj zo strany startupových firiem

Najpodstatnejšie obmedzenia súťaže

Bus

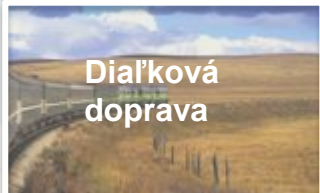
Železnica / Iné



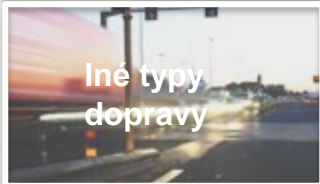
Regionálna
doprava



Mestská
doprava



Diaľková
doprava



Iné typy
dopravy

- EC 1370/2007 umožňuje predĺženie existujúcich zmlúv o 50 %
 - Súčasný stav a riadenie dopravy tiež udávajú princíp budúcich tendrov
 - Potrebný investičný kapitál
 - Priame vlastníctvo miest v mestských dopravných podnikoch
 - Nízka úroveň znalosti objednávateľa moderných systémov dopravy
 - Potrebný investičný kapitál
 - Udeľovanie licencií je jediným formálnym faktorom, slúži ale na riadenie obslužnosti
 - Žiadne
- Priame vlastníctvo štátu umožňuje uprednostniť štátneho dopravcu bez tendra
 - Diverzné rozdelenie EU dotácií zabetónuje štátneho dopravcu na trasách, ktoré sa následne nemôžu tendrovať
 - Ani zákon, ani súčasný stav nepodporuje vytvorenie súťaže
 - Udeľovanie kapacít je definujúcim faktorom
 - V dotovanom segmente je to samotná vôľa Ministerstva Dopravy
 - Žiadne

Obsah

- Predstavenie spoločnosti Arriva
- Liberalizácia dopravy v Európe a v regióne
- Liberalizácia – kde je správna miera?
- Slovensko a konkurencia na trhu osobnej dopravy
- **Optimálny scenár na Slovensku**

Najpodstatnejšie kroky pre optimálnu liberalizáciu dopravného trhu na Slovensku

1. Jasná legislatíva pre určovanie podmienok a dôsledná kontrola plnenia podmienok
2. Definícia schémy súťaže v tých segmentoch, kde sa súťaž v súčasnosti nekoná
3. Jednotné podmienky súťaže (obchodné, komerčné a technologické) v rámci krajiny
4. Dostatočne veľké územia pre tendre prímestskej dopravy (napr. kraj, alebo významná časť kraja)
5. Zladenie autobusovej a vlakovej dopravy

Ďakujem za pozornosť!

