

14. Odpoveď ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky R. Brečelyho na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky M. Ivana podanú 8. júna 2016 vo veci nákladov spojených so zavedením sociálneho balíka tzv. „vlakov zadarmo“

ROMAN BRECELY
minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky

SEKRETARIÁT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania: 14-07-2016		
Číslo spisu: PRED-412/2016		
Listy: 1/3	Prílohy: -	
RZ	ZH	LU

Bratislava 30. 06. 2016
Číslo: 18956/2016/C360-SŽDD/42524-M
Stupeň dôvernosti: Verejný

Vážený pán poslanec,

zvýhodnené cestovanie pre študentov a dôchodcov vo vlakoch je jedným zo spôsobov, ako im tento štát pomáha v určitom období ich života. Dlhodobo tvrdíme, že dobrý štát má slúžiť ľuďom a ak to vieme urobiť tak, že popri pomoci ľuďom ešte aj podporíme ekologickú, bezpečnú a v Európe preferovanú koľajovú dopravu, tak podľa nás ide o zmysluplné opatrenie.

Súhlasím s ekonómami, ktorí tvrdia, že obed zadarmo neexistuje a všetko niečo stojí. Rovnako to je aj pri tomto type opatrenia. Od môjho nástupu na pozíciu ministra veľmi pozorne sledujeme ukazovatele vplyvajúce na hospodárenie predovšetkým štátneho dopravcu Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len ZSSK), ktorá má na starosti až 96 percent výkonov vo verejnom záujme na železnici. Tak ako každý rok, aj v roku 2016 sme vyhodnocovali fungovanie tejto spoločnosti v rámci Protokolu o vyhodnotení plnenia Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme za rok 2015, ktorý bol definitívne schválený 30. júna 2016. Ekonomika železníc je mimoriadne komplikovaný systém a je veľmi ťažké presne rozdeliť jednotlivé náklady medzi štandardný chod a sociálnu prepravu. Ťažko napríklad presne rozdelíte platy opravárenských čiat alebo výpravcu, ktorý je na stanici celý deň bez ohľadu na to, či do vlaku nastúpi niekto s nulovým lístkom alebo nie.

Pri vyhodnocovaní je tak prvou logickou voľbou pohľad na tržby z cestovného. Tie medziročne poklesli vo vlakoch vedených v zmluve vo verejnom záujme oproti roku 2014 o 14,224 miliónov eur. V roku 2014 dosiahli sumu 79,779 mil. eur, v roku 2015 skončili na 65,555 miliónov eur. Keďže štát ešte za predchádzajúcej vlády odhadoval celkovú dotačnú náročnosť tohto opatrenia pre ZSSK na úrovni 12 miliónov eur, tak z tohto pohľadu bude nutné z titulu bezplatnej dopravy dodatočne rokovať s ministerstvom financií o dofinancovaní v celkovej sume približne 2,3 milióna eur.

V poslednom čase sa veľa hovorí o systéme hodnota za peniaze. Preto sa podľa mňa treba na tomto mieste zastaviť a povedať si, čo za týchto viac ako 14 miliónov štát dostal. Medziročne sme železnicou iba cez ZSSK prepravili o 9,987 milióna ľudí viac, čo je medziročný nárast o približne 21 percent. Ak nechcete tvrdiť, že všetci títo ľudia by celý rok sedeli doma, tak sme výrazne odľahčili dopravu na cestách. Toto je presne ten cieľ, ktorým sa chceme uberať nie len my, ale celá Európska únia. Viac prepravených ľudí pre tohto dopravcu automaticky znamená aj vyššiu produktivitu práce. Ak to prepočítate, tak zistíte, že štát za každého

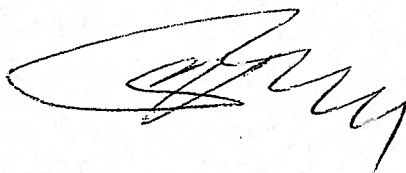
prepraveného pasažiera v minulom roku zaplatil o 14 % menej ako rok predtým. Železnica totiž funguje tým efektívnejšie, čím častejšie jazdia vlaky a čím viac vie vytážiť ľudí a techniku ktorú má k dispozícii. Variabilné náklady súvisiace s dodatočnou prepravou nie sú pri tomto type prepravy dominantným faktorom ovplyvňujúcim ekonomiku.

Pri hodnotení dopadu zavedenia sociálneho balíčka v železničnej osobnej doprave sa často pozornosť sústreďuje na študentov a dôchodcov a zabúda sa na zjednotenie zliav pre dochádzajúcich do zamestnania. Pretože aj to bola dôležitá súčasť uvedeného balíčka, dovoľujem si skonštatovať, že počet cestujúcich na časové predplatné traťové lístky sa medziročne zvýšil z 5 134 985 na 6 387 480 osôb (tzn. o 24,39 %) a s tým spojené tržby narástli o takmer 0,4 mil. eur (presnejšie o 398 345 eur; zo 4 571 595 eur na 4 969 940 eur).

Samozrejme si môžete zvoliť aj širší pohľad pri analyzovaní hospodárenia a pozrieť sa aj na nákladovú čiastku, ktorú však ovplyvnilo pokračujúce budovanie taktového systému dopravy. S tou ministerstvo dopravy začalo už pred štyrmi rokmi a postupne tento systém buduje tak, aby vlaky jazdili v pravidelných intervaloch tak ako je to bežné v Západnej Európe. Cieľom je nastaviť grafikon tak, aby sme mali hodinovým taktom v špičke pokryté všetky väčšie centrá a tento takt ešte zahusťovali v okolí veľkých centier podľa potreby. Aby sme tento cieľ naplnili, tak počas uplynulých štyroch rokov sa dvakrát zvyšoval objem štátom objednaných vlakokilometrov. Tieto vlaky využívajú platiaci cestujúci, ako aj ľudia jazdiaci s nulovým lístkom. Tento rast počtu vlakov a zmluvných vlakokilometrov je vyjadrený v prvom rade zvýšením poplatku za železničnú dopravnú cestu. Musíme si uvedomiť, že tieto peniaze sú príjmom štátneho manažéra koľajovej infraštruktúry ŽSR a v konečnom dôsledku vedú k zvýšeniu efektivity využitia infraštruktúry a budú použité na zhodnotenie štátneho majetku. Väčší počet vlakov mal vplyv aj na zmeny v osobných nákladoch ZSSK a nákladoch na trakčné palivo a energie.

Pri hodnotení vplyvu zavedenia sociálneho balíčka v železničnej osobnej doprave neslobodno obísť dopravcu RegioJet a.s., ktorý obsluhuje trať Bratislava – Komárno. Jeho kompenzácia sa medziročne (2014/2015) zvýšila o 1 193 567,17 eur, treba ale zdôrazniť, že najpodstatnejšia časť tejto čiastky (cca 1 mil. eur) tvorí obstaranie dodatočných dvoch dráhových vozidiel, potrebných pre obsluhu rastúcej frekvencie cestujúcich na trati a ich potreba preukázateľne vznikla ešte pred zavedením sociálneho balíčka, kedy z prieskumov realizovaných začiatkom roku 2014 vyplývalo, že je potrebné navýšiť prepravnú kapacitu na predmetnej trati a preto aj z tohto pohľadu, nejde o primárny dopad zavedenia bezplatnej prepravy.

S pozdravom



Vážený pán
Miroslav Ivan
poslanec NR SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava

Na vedomie:

Vážený pán

Andrej Danko

predseda Národnej rady SR

Národná rada Slovenskej republiky

Bratislava
