Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta národohospodářská

PRIVATIZACE A TRANSFORMACE ŽELEZNIC

BRITSKÝ A ČESKÝ MODEL PŘÍSTUPU JEDNOTLIVÝCH PROVOZOVATELŮ DOPRAVY NA ŽELEZNICI

bakalářská práce

Autor: Štěpán Růt
Vedoucí práce: Ing. Josef Montag
Rok: 2008

Prohlašuji na svou čest, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

Štěpán Růt
V Praze, dne 15. 1. 2008

Abstrakt

Cílem práce je vysvětlit rozdíl v přístupu jednotlivých provozovatelů osobní železniční dopravy na dopravní cestu ve Velké Británii a České republice. V britském modelu privatizovaných železnic je veškerá osobní železniční doprava zajišťována soukromými dopravci. V České republice pro soukromé dopravce existují bariéry vstupu na trh. Studie se snaží odhalit jejich příčiny a s využitím britského modelu najít řešení na zlepšení situace.

Abstract

The work proposes to explain the difference in approach to particular operators of passenger rail service in the United Kingdom and the Czech Republic. In the british model of privatized railways passenger rail service is completly provided by private operators. There are some barriers in entry to the market for pritvate operators in the Czech Republic. The study tries to discover causes and finds solutions which would improve the situation.

Klíčová slova

privatizace, transformace, železniční doprava, výběrová řízení, franšíza, přirozený monopol

JEL klasifikace

L330, L920, R400

Obsah

Úvod 1

1. Ekonomické pojetí železnice 3

1.1 Je železnice přirozený monopol? 3

1.2 Teorie vybojovatelných trhů 4

1.3 Úspory z rozsahu v železničním sektoru a x-neefektivnost 6

2. Privatizace železnic ve Velké Británii 7

2.1 Stav britských železnic před privatizací 7

2.2 Privatizace má zelenou 8

2.3 Hatfield a vznik Network Rail 10

2.4 Vývoj počtu cestujících v osobní železniční dopravě 11

2.4 Vývoj spokojenosti se železniční dopravou 12

2.5 Vývoj nákladů a dotací 16

2.6 Je možné si vzít britského modelu příklad? 17

3. Transformace železniční dopravy v České republice 19

3.1 Situace v české dopravě v 90. letech 19

3.2 Vývoj počtu cestujících prostřednictvím železniční dopravy 21

3.3 Kam až sahají dotace 21

3.4 Legislativní vývoj 23

3.5 Výběrová řízení na provozovatele dopravy 26

3.6 Jak dál? 29

Závěr 31

Použitá literatura 33

„Dej člověku do vlastnictví holou skálu

a on jí promění v kvetoucí zahradu.“

John Stuart Mill[1]

Úvod

Téma privatizace a transformace železnic jsem si zvolil z důvodu, poněvadž si myslím, že v současné době se drážní doprava v České republice nachází z ostatních druhů dopravy v nejhorší situaci, na druhou stranu je v ní ukryt velký potenciál, a proto očekávám její rozvoj. Např. v silniční dopravě může situaci zlepšit výstavba nových dálnic, ale ve výrazném zvyšování rychlosti jsem poněkud skeptický. Když k tomu připočítám, že je stále větší problém vyhnout se dopravní zácpě způsobené rostoucím počtem automobilů zvláště v období začátků a konců prázdnin, ranních špiček či pátečních odpolední, vidím právě šanci pro kvalitní osobní železniční dopravu.

V době vzniku práce probíhala v Parlamentu jednání o reformě veřejných financích. Zatímco všude čteme o zefektivňování daňové soustavy, ozdravných balíčcích pro české zdravotnictví, doprava jakožto jedna ze základních služeb a potřeb člověka, zůstává poněkud v pozadí. Při pohledu do alespoň nedávné minulosti mi připadá, že problémy v české železniční dopravě, kterým se chystám věnovat, jsou neustále odsouvány do pozadí. Jednou ročně se objeví zmínka o úpravě jízdního řádu a s ním spojené změny v cenách jízdného, občas proběhne zpráva o zprovoznění další části koridoru či o požadavku železničářů na zvýšení platů, který by mohl v případě nesplnění vyvrcholit až stávkou. A protože k ní v minulosti už jednou došlo, tak se vždy k nějaké dohodě nakonec dojde. Naposledy vyvolalo větší rozruch nasazení „rychlovlaků“ Pendolino. A přestože se jednalo o trapas, to nikoho vlastně ani moc nepřekvapilo. Již dopředu nějak počítáme s tím, že dráhy budou mít zpoždění, a když na toaletě teče voda, považujeme to za vrchol komfortu. Přitom lze cestovat daleko pohodlněji a bez zpoždění i vlakem.

[1] http://www.euroekonom.cz/citaty.php

Jedním z důležitých kritériích je poskytovatel služby. Zda-li jím je stát nebo soukromý subjekt. Druhým, kolik takových subjektů tuto službu poskytuje. Je vůbec možné, aby železniční dopravu poskytovalo efektivně více provozovatelů? Tuto otázku se pokouším řešit v první části práce.

V další části nahlédnu na britský systém fungování železniční dopravy. V privatizovaném systému ostrovních železnic se objevuje plno zajímavých prvků, na které je dobré upozornit. Cílem je najít jeho klady i zápory a především najít instituty využitelné pro českou železniční dopravu.

V závěrečné části se pokusím analyzovat český transformující se železniční systém. Záměrem je nalézt příčiny současného stavu a s využitím britského modelu navrhnout určitá řešení, která by mohla zefektivnit financování české osobní železniční dopravy, a tím zvýšit i komfort cestování.

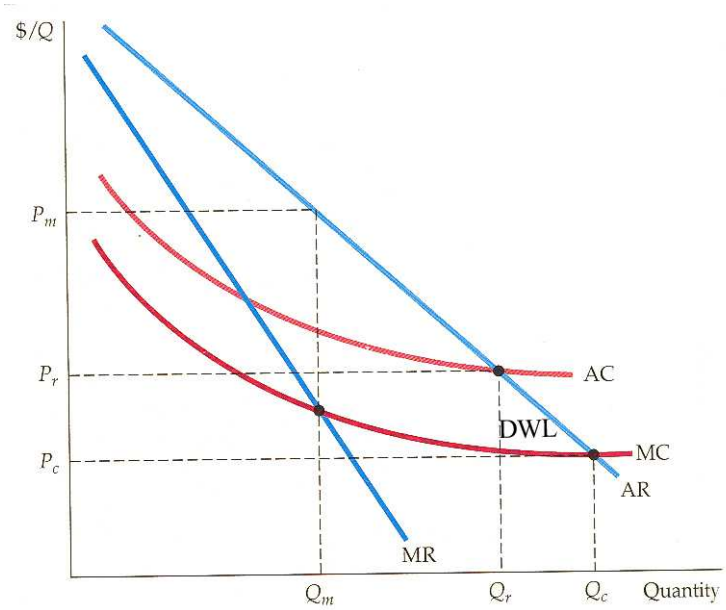
Předpokládal jsem, že ke zpracování závěrečné části nebude problém získat relevantní informace, ovšem opak byl pravdou. Železnice je svým způsobem velice uzavřeným prostředím a hovořit o ní s někým, především z orgánů státní správy, není jednoduché. Nikdo se příliš k dané situaci vyjadřovat nechce. Proto bych tímto chtěl jmenovitě poděkovat ing. Radimu Jančurovi ze Student Agency, ing. Jiřímu Schmidtovi z Veolie Transport a JUDr. Janu Šporcrovi z Ministerstva dopravy ČR, kteří byli ochotni mi zodpovědět několik otázek a jejichž poznámkami je práce doprovázena.

1. Ekonomické pojetí železnice

1.1 Je železnice přirozený monopol?

„*Přirozený monopol vzniká z důvodu přirozených bariér vstupu na trh. Tato situace nastává tehdy, když jsou dodávky zboží či služby vázány na určitou přenosovou síť jako je potrubí, kabelové vedení nebo koleje. Vybudování takové sítě bývá drahé a tvoří přitom podstatnou část nákladů*,“ uvádí Holman (1999). Dále definici rozvíjí o tezi, že přirozený monopol se vztahuje pouze k dané síti, nikoli k výrobě či službám. Do této sítě může mít přístup více podniků a není důvod proč by je majitel přenosové sítě do ní nepustil. Pouze kdyby se jeden z provozovatelů stal zároveň i majitelem přenosové sítě, mohl by ostatní provozovatele omezovat ve vstupu do této sítě, a tím by mohl svůj monopol na přenosovou (železniční) síť rozšířit i na poskytování přepravních služeb.

R. Pindyck – D. Rubinfeld (2001) dodávají, že „*přirozený monopol je taková firma, která dokáže vyprodukovat celkový výstup na trhu za náklady nižší, než kdyby zde působilo více firem. Důležitá pro přirozený monopol je existence úspor z rozsahu. V případě, že je taková firma rozdělena na dvě soutěživé jednotky, z nichž každá obsadí polovinu trhu, průměrné náklady každé budou dohromady vyšší než u původního monopolu*.“



Graf 01. Přirozený monopol. Zdroj: Pindyck – Rubinfeld (2001, s. 350).

Jak vidíme z výše uvedeného grafu přirozeného monopolu, úspory z rozsahu jsou vyjádřeny klesajícími průměrnými a mezními náklady. Protože však křivka průměrných nákladů je klesající v celé své délce, křivka představující mezní náklady se tak nachází pod linií nákladů průměrných. Jestliže se firma nachází v neregulovaném prostředí, bude produkovat množství Q_m a prodávat za cenu P_m.

Naopak regulační úřad bude tlačit na firmu pomocí svých opatření, aby monopolní cena klesla na úroveň ceny soutěžní P_c. Ovšem při této výši nebude cena pokrývat průměrné náklady, což povede k odchodu firmy z odvětví. Proto pravděpodobně stanoví cenu na úrovni P_r, kde se průměrné náklady protínají průměrnými příjmy. V takovém případě firma nemá žádný monopolní zisk a produkuje maximální možné množství, které je v souladu s udržením se na trhu. Jak je patrno z obrázku, při této situaci ale vzniká ztráta mrtvé váhy (DWL).

Problémem přirozeného monopolu požadujícího jednotné vlastnictví na bázi železniční sítě a navíc veřejnou kontrolu či vlastnictví provozovatele dopravy se zabývá ve sborníku věnovaném privatizaci železnic C. A. Nash[2] a J. Preston (1993). Uvádějí tři zpochybňující podmínky, proč by tomu tak být nemělo:

1) teorie vybojovatelných trhů (contestable markets)
2) problém úspor z rozsahu v železničním sektoru
3) železniční doprava vede k tomu, co bývá v ekonomii nazýváno x-neefektivnost

1.2 Teorie vybojovatelných trhů

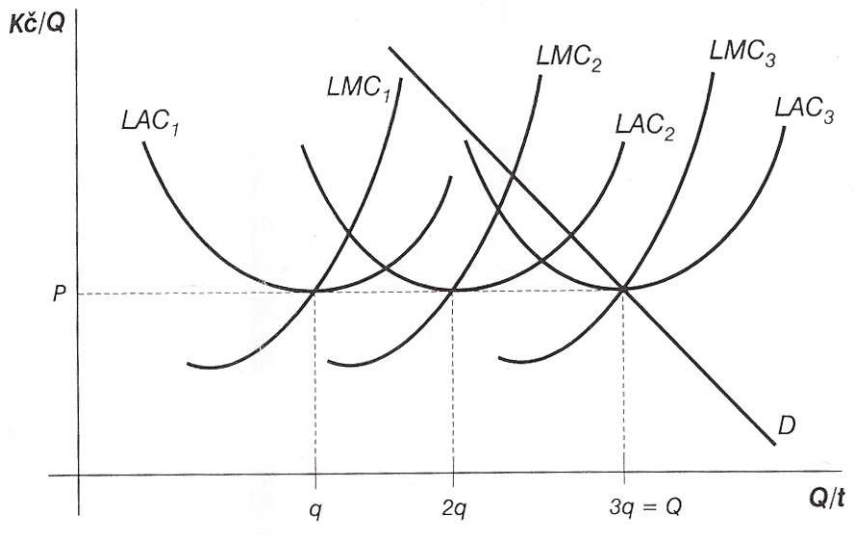
„*Vybojovatelný trh*[3] *je definován jako trh, na který mohou firmy vstoupit nebo z něj vystoupit zcela volně bez vynaložení jakýkoliv nákladů. Je to takový trh, na který nemůže vstoupit žádný potenciální vnější konkurent se strategií snižovat ceny a realizovat přitom zisk. Čím jednodušší je příchod, resp. odchod firmy na daný trh a čím nižší jsou jeho utopené náklady, tím je pravděpodobnější, že jde o vybojovatelný trh.*“(Soukupová a kol., 2006)

Pro teorii vybojovatelných trhů je důležité, jaká je potenciální konkurence před skutečnou. Pouhá hrozba vstupu nové firmy znamená pro stávající firmy chovat se soutěživě, produkovat za nižší náklady, ceny i zisky. Nezáleží přitom na počtu firem na trhu. Může se

[2] Professor of Transport Economics and Director of The Institute for Transport Studies.
[3] Holman (2002) používá terminologii dobyvatelný trh

stát, že na trhu bude efektivně působit jeden přirozený monopol produkující optimální výstup za optimální cenu. *„Jednou z podmínek jsou nulové utopené náklady, které vytvářejí bariéry při vstupu i odchodu z trhu. Tuto podmínku nelze aplikovat na železniční trh jako celek, ovšem lze ji vztáhnout na železniční operátory, protože utopené náklady jsou relevantní pro poskytování infrastruktury. Mimo to, železniční trh čelí potencionální i skutečné konkurenci ostatních druhů dopravy, ostatních aktivit než je cestování (v případě cestujících) a ostatního zboží (v případě nákladu)“*, píší Nash a Preston (1993).

Soukupová (2006) vysvětluje graficky teorii následovně. V důsledku volného přechodu firem mezi odvětvími připomíná teorie dokonale konkurenční trh, kde v dlouhém období bude ekonomický zisk směřovat k nule. V odvětví působí tři firmy. Jejich počet je determinován tržní poptávkou *D* a možnostmi firmy vyrábět s minimálními průměrnými dlouhodobými náklady (*LAC*). Pokud každá z firem bude vyrábět výstup *q* a stanoví cenu *P*, výstup odvětví bude *3q* a firmy budou realizovat nulový ekonomický zisk. Firmy vědí, že by se mohly domluvit a stanovit cenu vyšší, současně si však uvědomují, že by to vedlo k příchodu nových firem, které by prodávaly za cenu nižší. Proto platí, že *P* = *LMC* = *LAC*.



Graf 02. Vybojovatelné trhy. Zdroj: Soukupová a kol. (2006, s. 331).

V podstatě se jedná o Bertrandův model, který *„předpokládá, že když se firma rozhoduje o své ceně, vychází z ceny svého konkurenta, kterou považuje za danou. Bertrandův model ústí vlastně do cenové války. Na jejím konci firmy prodávají za cenu rovnající se jednotkovým nákladům a nemají žádný ekonomický zisk“* (Holman, 2002). Pindyck a

Rubinfeld (2001) upozorňují na nedostatky tohoto modelu. *„Předně, když firmy vyrábějí homogenní produkt, je daleko přirozenější, že partner podrží množství než cenu. Za druhé, když firmy umí stanovit cenu a zvolí stejnou cenu (jak model předpovídá), jaký podíl celkových tržeb získá každá z nich? Předpokládáme, že tržby budou rozděleny rovnoměrně mezi jednotlivé firmy, ale není důvod proč by to měl být tento případ“*.

1.3 Úspory z rozsahu v železničním sektoru a x-neefektivnost

„Firma využívá úspor z rozsahu (economies of scale), když je schopna zdvojnásobit svůj výstup za menší než dvojnásobné náklady“ (Pindyck – Rubinfeld, 2001). Ve Velké Británii, kde vznikala v 80. letech 20. století řada studií na téma liberalizace železniční dopravy, se objevuje názor, že takových úspor lze dosáhnout používáním delších vlaků a lepším vybavením lépe než lepším užíváním stabilní železniční tratě. Zvyšování přepravy může být dosaženo nejen delšími vlaky, ale také poskytováním přímých spojů bez nutnosti přestupu.

Nash a Preston (1993) se zmiňují i o úsporách ze struktury (economies of scope), o kterých hovoříme, když je celkový výstup jedné firmy vyšší než výstup, který by byl dosažen dvěma rozdílnými firmami, kde by každá vyráběla jednotlivý produkt zvlášť (Pindyck – Rubinfeld, 2001). Toho může být dosaženo mimo jiné spojením přepravy osob a nákladu. Studie řešící tuto otázku ale došly k závěru, že v tomto případě k úsporám nedochází. Není to však podmínka na vytvoření oddělené sítě osobní a nákladní dopravy, která se v té době také vyskytla (Brown, 1979).

X-neefektivností bývá označován rozdíl mezi efektivním chováním firmy, jak ho předpokládá ekonomická teorie, a odpozorovaným chováním v praxi. Je známo, že řada firem nevyrábí v dlouhém období takový výstup, který odpovídá minimálním průměrným nákladům. Můžeme tento jev vysvětlit pomocí mechanismu nedokonalé konkurence; co však pomocí tradičních ekonomických teorií nevysvětlíme, bývá označováno jako x-neefektivnost.

Prostřednictvím takto upravené teorie o vybojovatelných trzích je přistoupeno k privatizaci a následnému organizování britského modelu osobní železniční dopravy, který je obsahem druhé kapitoly.

2. Privatizace železnic ve Velké Británii

V následující kapitole se chystám zhodnotit britský železniční systém. Privatizace British Rail stále vyvolává rozpaky, podobně jako např. v České republice kupónová privatizace na počátku 90. let. Dle dostupné literatury a konkrétních čísel se pokusím popsat hlavní kroky tohoto procesu a najít myšlenky, které by stály za následování i v české železniční dopravě.

2.1 Stav britských železnic před privatizací

Na počátku byla Margaret Thatcherová[4] a konzervativní vláda, v jejímž čele stála. Vláda shledala, že situace ve veřejném sektoru je neúnosná a je třeba snížit výdaje do veřejných rozpočtů. Byly přijaty řady deregulačních opatření, které umožnily zvýšit podíl privátního sektoru na fungování dosud vesměs státem prováděných činností.

Ne jinak tomu bylo v dopravě. Do roku 1986 se podařilo privatizovat autobusový průmysl s cílem vytvořit místní provozovatele, kteří budou poskytovat integrovaný a zároveň konkurenční dopravní systém.

V železniční dopravě byla situace poněkud složitější. V meziválečném období se postupně vytvořily z menších společností z Viktoriánské éry čtyři hlavní hráči (tzv. Big Four), kteří byli ve čtyřicátých letech zestátněni.[5] Během let vláda investovala nemalé prostředky do modernizace tratí, ovšem železniční doprava se začala dostávat do poklesu na úkor dopravy silniční. Na počátku 80. let došlo k finanční krizi v British Rail[6], jež vedla k vytvoření výboru, který měl zvážit celkový objem financí plynoucích do této společnosti. V tzv. Serpellově zprávě (1983)[7], ve které výbor shrnul své závěry, vidí jako jedinou cestu ve snížení dotačního účtu, ve zvýšení efektivnosti a seškrtání finančních prostředků jdoucích do železniční sítě. Ačkoliv ve skutečnosti nebyly škrty tak drastické, zvýšení investic a reorganizace celého odvětví vedly ke snížení dotací téměř o polovinu. To mělo za následek, že hlasy volající po privatizaci byly na čas utlumeny. Přesto, jak uvádí Nash a

[4] M. Thatcherová působila v úřadu britské premiérky od roku 1979 do 1990.
[5] Ve Velké Británii byla železniční doprava po téměř 150 let financována ze soukromých zdrojů. Tehdejší společnosti byly vlastníky nejen vozového parku ale i infrastruktury.
[6] Státní provozovatel železnic.
[7] Department of Transport: Committee on the Review of Railways. Railway fiances: report of a Committee chaired by Sir David Serpell.

Preston (1993), několik autorů především z akademické oblasti (Adam Smith Institute, Centre for Policy Studies) tlačilo, aby privatizace proběhla.

Změna nastává, jak dále uvádí Nash a Preston (1993), s počátkem 90. let. Nepochybně na tom měly vliv nedávné liberalizace v železničním odvětví provedené v USA, Kanadě a zvláště ve Švédsku, které se tak stalo první evropskou zemí, kde byl provozovatel dopravy oddělen od majitele infrastruktury. Dalším krokem byla změna politiky v oblasti železnic Evropského společenství (Evropské unie), kdy byla v roce 1991 vydána směrnice 91/440 o rozvoji železnic Společenství, která ukládala tehdejším monopolním národním železničním správám oddělit (alespoň účetně) provozování dopravní cesty a vlastní kolejové dopravy. Doporučila mj. stanovit pravidla týkající se plateb za užívání železniční infrastruktury, která musí být v souladu se zásadou nediskriminace mezi železničními podniky.

2.2 Privatizace má zelenou

Po vlekoucích se diskuzích bylo nakonec rozhodnuto, že železniční sektor privatizován bude. Nakonec zvítězila varianta, za kterou stáli ekonomové z již zmiňovaného Adam Smith Institute. K 1. 4. 1994 byl založen majitel a správce dopravní infrastruktury Railtrack jako nezávislá obchodní společnost, jejímž hlavním zdrojem financí měly být poplatky za užití dopravní cesty. Zároveň byl Railtrack povinen zaplatit penále dopravcům za jím způsobená zpoždění vlaků. O dva roky později byly jeho akcie uvedeny do oběhu na burze, poznamenává dr. M. Bent (Železniční magazín 03/2005). K jednotlivým soukromým dopravcům bylo přistoupeno dle již zmiňované teorie o vybojovatelných trzích. Vstoupit na železniční trh ve Velké Británii nečiní velký problém. Je třeba získat licenci, kapacitu a mít vozidla, která však lze, jak bude dále uvedeno, díky relativně dobře nastavenému systému získat daleko snadněji než v České republice.

Nyní je třeba vymezit si jednotlivé funkce a pravomoci úřadů a institucí, které do nově fungujícího systému zasahovaly:

Railtrack byl vytvořen jako monopolní vlastník železniční infrastruktury. Byl zodpovědný za údržbu a rozvoj tratí.

Office of Passenger Rail Franchising (OPRAF) měl fungovat jako dozor nad železniční infrastrukturou. Kontroloval, aby nedocházelo ze strany Railtracku k neúměrným investicím, ale zároveň vypisoval výběrová řízení na jednotlivé licence pro soukromé

provozovatele, která předpokládala zvýšení objemu dopravy. Od roku 1999 byly jeho pravomoci převedeny pod Strategický úřad pro železnici (SRA)[8].

Association of Train Operating Companies (ATOC) je asociace sdružující jednotlivé soukromé železniční provozovatele (TOC). Původní státní British Rail byly úplně zrušeny. Od té doby je železniční doprava ve Velké Británii závislá pouze na soukromých společnostech.

Rolling Stock Companies (ROSCO) jsou komerčně orientovaní pronajímatelé, jež získali původní vozový park po British Rail. V důsledku toho nedošlo k sešrotování vozidel, ale k následnému pronájmu nově vzniklým provozovatelům. Majiteli ROSCO jsou silné finanční instituce (např. Royal Bank of Scotland), díky nimž došlo i k přílivu kapitálu v podobě nákupu nových vozů. V případě, že jeden provozovatel nebude mít o daný vlak zájem, či mu vyprší licence, mohou ho obratem zkusit pronajmout jinému dopravci. Za posledních 10 let investice do vozového parku přesáhly 6 miliard liber a klesá tak průměrná doba jeho stáří. V následující tabulce můžeme zpozorovat tento pokles v období 2000-2004. Průměrná délka stáří vozového parku je brána jako ukazatel komfortu na železnici. (National Rail Trends, 2004)[9]

Positions at the end of:	Long distance operators	London and SE operators	Regional operators	ALL OPERATORS
2000–01 Q3	25.74	20.51	17.61	**20.67**
2000–01 Q4	25.99	20.70	16.91	**20.64**
2001–02 Q1	25.97	20.36	16.42	**20.34**
2001–02 Q2	25.26	20.43	15.89	**20.13**
2001–02 Q3	24.74	20.35	16.07	**20.07**
2001–02 Q4	24.89	20.40	16.11	**20.14**
2002–03 Q1	23.51	20.48	15.56	**19.86**
2002–03 Q2	22.33	20.50	15.69	**19.67**
2002–03 Q3	22.25	20.36	15.28	**19.49**
2002–03 Q4	22.29	20.01	15.48	**19.36**
2003–04 Q1	22.13	19.89	15.73	**19.33**
2003–04 Q2	21.51	20.08	15.95	**19.35**
2003–04 Q3	21.66	19.90	16.20	**19.34**
2003–04 Q4	19.14	19.33	16.06	**18.54**

Tabulka 01. Průměrná délka stáří vozového parku ve Velké Británii v letech 2000-04. Zdroj: Strategic Rail Authority, (2004, str. 46).

[8] Strategic Rail Authority.
[9] Průměrná délka stáří vozového parku ČD se v jednotlivých kategoriích pohybuje nad 25 lety, uvádí se ve Výroční zprávě ČD (2006).

2.3 Hatfield a vznik Network Rail

Jedním z problémů, na který jsem v literatuře[10] narazil, byl fakt, že vláda převedla práce na údržbu a výstavbu infrastruktury na servisní organizace, které zároveň vytvářely rozpis a kontrolu vlastní práce. To vedlo k tomu, že znalosti o aktivech společnosti se vlastně snižovaly. Railtrack na jedné straně navrhoval dlouhodobé modernizační projekty, na druhé straně zaostávala rutinní údržba tratí. Problémem se stal růst nákladů na jednotlivé infrastrukturní projekty. Zatímco na počátku 90. let se pohybovala cena do dvou milionů GBP na kilometr, v roce 1999 to již bylo milionů pět.[11]

Komplikace Railtracku završila nehoda v Hatfieldu nedaleko Londýna na podzim roku 2000, při níž vykolejil vlak společnosti GNER a o život přišli čtyři cestující. Šetření za příčinu nehody označilo lom kolejnice[12]. V důsledku nehody byly v celé Británii prováděny kontroly kolejnic, což mělo v první fázi za následek množství pomalých jízd a v druhé fázi rozsáhlou obnovu opotřebených kolejnic. Výsledkem bylo, že Railtrack musel platit jednotlivým dopravcům obrovské penále, navíc za situace, kdy došlo k poklesu cestujících na železnici a tím pádem i k nižším tržbám. Hatfield odhalil rozsah zhoršení a nepochopení managementu v jakém stavu se nacházejí aktiva společnosti.[13] Crozier (2001) dodává, že to bylo pravděpodobně nejhorší období v historii britských železnic.

V říjnu 2001 nakonec uvalila vláda Tonyho Blaira na vlastníka a správce železniční infrastruktury – Railtrack nucenou správu. V důsledku velkého zadlužení došlo ke stažení akcií společnosti z trhu, což vyvolalo u akcionářů vlnu protestů. Pro zajímavost uvádím vývoj ceny akcií. Z 3,80 GBP v roce 1996 se cena jedné akcie vyšplhala až k 17 GBP v roce 1998, načež těsně před vyhlášením konkurzu klesla na 2,80 GBP.[14].

V říjnu 2002 převzala zodpovědnost za správu železniční infrastruktury nová společnost Network Rail. S ohledem na neúspěch své předchůdkyně se od ní zásadně odlišuje v několika bodech. Nově se jedná o neziskovou společnost jejíž aktiva jsou vlastněna společnostmi z železničního odvětví (výrobci, dopravci)[15], veřejnými společnostmi, fyzickými osobami a svůj podíl má i Úřad pro dopravu. Výnosy ze správy dráhy jsou, namísto vyplácení dividend akcionářům, znovu investovány.

---

[10] The Future of Rail – White paper 2004,
[11] Železniční magazín 03/2005.
[12] Konkrétně se jednalo o jev nazvaný jako gauge corner cracking, kde gauge corner je zaoblená část kolejnice a slovo cracking označuje nárazy od dvojkolí s plochými koly (Železniční magazín 03/2005).
[13] The Future of Rail – White paper 2004
[14] Železniční magazín 11/2004 a National Audit Office.
[15] Např.: Bombardier Transportation, London Underground, Siemens.

Nově byly zřízeny některé instituce a došlo k přerozdělení pravomocí. Vláda rozhodla o zrušení SRA a převedení jeho pravomocí pod nově vzniklý Office of Rail Regulation (ORR) a Department for Transport (DfT). Úřad drážního regulátora ORR má dle zákona o dopravní bezpečnosti za úkol zajistit, že Network Rail, jakožto vlastník a provozovatel národní železniční infrastruktury, ji spravuje efektivně a tak, aby to vyhovovalo potřebám jejích uživatelů. Kontroluje příjmy Network Rail skládajících se z poplatků za užívání dopravní cesty a z přímých vládních grantů. Úřad je také zodpovědný za regulace přístupu na železniční síť (stanovení kapacity).

Naopak Úřad pro dopravu DfT nese odpovědnost za udělování jednotlivých franšíz, kontroluje dlouhodobé strategické plánovaní včetně modernizace tratí.

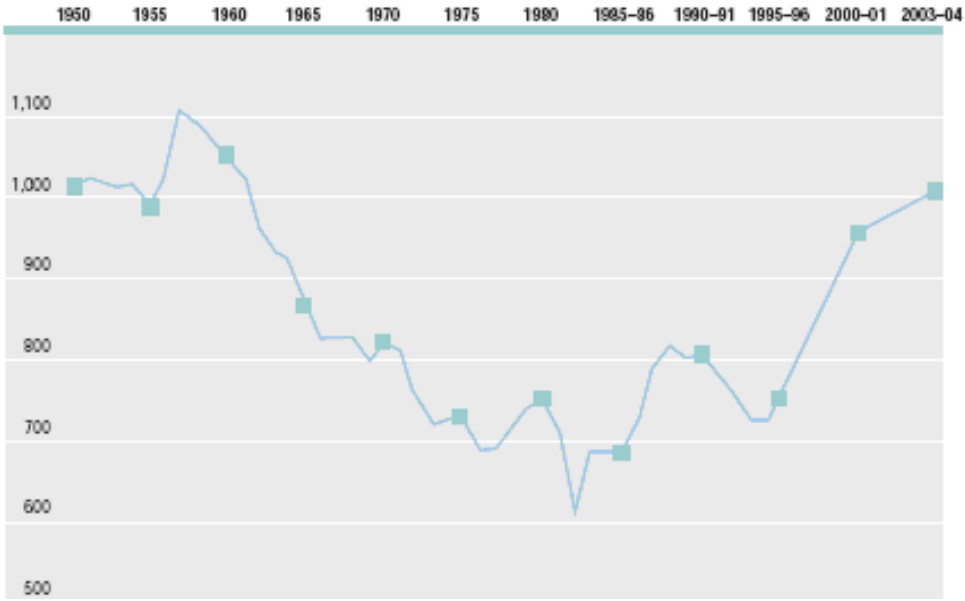
V privatizovaném britském systému si můžeme povšimnout přesně vymezených rolí jednotlivých subjektů. Každý ví, za co přesně nese odpovědnost a při jejím nedodržení je penalizován ve prospěch postiženého. V České republice, jak bude později uvedeno, toto neplatí, stále zde existuje nepřesné vymezení pravomocí.

2.4 Vývoj počtu cestujících v osobní železniční dopravě

Pro jakoukoliv službu je důležitý zákazník. Když počet klientů začne klesat a s ním se začnou snižovat tržby, začne být něco v nepořádku. Ne jinak tomu je v osobní dopravě. Na grafu uvedeném na následující straně vidíme vývoj počtu cestujících ve druhé polovině 20. století. Křivka má klesající charakter od 60. let. Dna dosahuje po roce 1980, před tím než byla provedena reorganizace v rámci British Railway. Počet cestujících se rapidně začíná zvyšovat v půlce 90. let, právě po provedené privatizaci. Zde je třeba upozornit na problém počítání cestujících v rámci liberalizovaného systému, kde působí řada společností. Pramen uvádí, že zde mohou být někteří cestující během jedné cesty započítáni dvakrát. Přesto nárůst cestujících je nezpochybnitelný a v roce 2003-04[16] byla tak překonána miliarda cestujících.

Není velkým překvapením, že podobný tvar má křivka zobrazující nákladní dopravu měřenou v počtu přepravených tun čistého nákladu na kilometr. V 90. letech má shodně rostoucí charakter.

[16] SRA uvádí roční statistiky v rozmezí duben až březen



Graf 03. Vývoj počtu cestujících ve Velké Británii (v milionech). Zdroj: Strategic Rail Authority. 2004.

.

2.4 Vývoj spokojenosti se železniční dopravou

Fakt, že začalo po třiceti letech docházet k růstu počtu cestujících i objemu přepravovaného nákladu, musel být způsoben několika faktory. Pro železniční dopravu je důležitých několik priorit: komfort (chuť jet jako člověk, nikoliv jako živé zboží), rychlost (čas jsou sice peníze, ale uhnat se k smrti není též cíl), cena (ochota za dobré služby platit). Uvedené pořadí je příkladné pro vyspělejší země, jak uvádí Chovanec (Železniční magazín 02/2002).

Vývoj počtu zpožděných spojů

Pro komfort pro nás může být relevantní dříve zmíněné průměrné stáří vozového parku, které ve Velké Británii po privatizaci klesá. K bodu týkajícího se rychlosti uvedu statistiku zpoždění vlaků v posledních osmi letech. Za vlak, který dojel včas, je brán takový, který je v cílové stanici maximálně o pět (v případě regionálních linek) nebo o deset minut (v případě celostátních linek) později, než je uvedeno v jízdním řádu. Při pohledu na graf je patrný nárůst zpoždění v roce 2000, tedy po nehodě u Hatfield, po které následovala řada

oprav a bezpečnostních opatření. Přesnost vlaků se tak vrátila na „předhatfildovskou“, cca devadesátiprocentní, úroveň teprve v roce 2006.[17]

Graf 04. Podíl vlaků jedoucí na čas. Zdroj: Office of Rail Regulation. 2006.

[17] Statistika srovnání s Českou republikou by neměla význam, jelikož data poskytnutá na stránkách Ministerstva dopravy jsou jen pro rychlíky a spěšné vlaky. Navíc se zde objevuje neurčitě definovaná kategorie zpoždění, za která ČD nemohou. Ne přelomu roku se v tisku objevila zpráva o udělení pokuty Olomouckého kraje Českým drahám a chystaná opatření proti zpožděným spojům v Pardubickém kraji.

Vývoj cen jízdného

Statistika tehdejšího Strategického úřadu pro železnici se věnuje i vývoji cen jízdného. V tabulce je zobrazen průměrný nárůst/pokles cen vždy k lednu daného roku. Základem jsou přitom ceny z roku 1995 (=100%). Pro potřeby této práce je důležitý především poslední sloupec, který zobrazuje nárůst cen jízdného v reálných cenách. U první třídy, kde je jízdné deregulované, došlo ke zvýšení cen v průměru o 29,8 procent oproti roku 1995. Ale v oblasti ostatních neregulovaných cen se ceny zvýšily jen do deseti procent a standardní regulované jízdné dokonce pokleslo. Domnívám se, že v tomto případě právě můžeme uplatnit teorii o vybojovatelných trzích.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2003-2004 Average change in price (per cent)	2003-2004 Expenditure weights (per cent of total)	Real terms changes in average price 2004/2003	Real terms changes in average price 2004/1995
London and SE operators														
First class	100.0	103.2	105.2	109.2	113.1	115.4	118.8	118.7	122.4	129.4	5.7	2	3.0	3.3
Standard class regulated	100.0	103.6	105.9	109.6	111.1	111.1	112.1	110.6	113.1	117.8	4.2	28	1.5	-6.0
Standard class unregulated	100.0	103.6	106.0	110.3	114.7	117.7	121.5	123.4	127.0	132.7	4.5	20	1.8	5.8
All standard class	100.0	103.6	105.9	109.9	112.4	113.6	115.7	115.6	118.5	123.6	4.3	48	1.7	-1.4
All tickets	100.0	103.6	105.9	109.8	112.5	113.7	115.8	115.7	118.6	123.8	4.4	60	1.7	-1.2
Long distance operators														
First class	100.0	101.9	104.7	109.5	121.8	136.7	145.8	156.8	166.2	173.7	4.5	8	1.8	38.5
Standard class regulated	100.0	101.2	103.7	107.2	111.1	111.2	109.0	113.0	115.3	120.0	4.1	10	1.4	-4.3
Standard class unregulated	100.0	101.9	104.9	109.2	115.6	123.7	128.3	134.3	140.1	145.8	4.1	17	1.5	16.3
All standard class	100.0	101.7	104.6	108.6	114.4	120.1	122.3	127.6	132.0	137.4	4.1	27	1.5	9.6
All tickets	100.0	101.7	104.6	108.8	115.6	123.5	127.3	133.8	139.2)	145.0	4.2	35	1.5	15.6
Regional operators														
First class	100.0	104.0	105.8	110.8	113.9	120.8	126.5	132.5	136.7	141.3	3.3	1	0.7	12.7
Standard class regulated	100.0	101.2	104.4	107.7	110.5	111.5	113.6	115.3	116.4	120.1	3.2	7	0.5	-4.2
Standard class unregulated	100.0	101.4	104.6	108.0	112.4	115.3	118.8	121.5	124.2	127.6	2.8	8	0.2	1.8
All standard class	100.0	101.3	104.5	107.9	111.6	113.7	116.6	118.8	120.8	124.3	3.0	14	0.3	-0.8
All tickets	100.0	101.4	104.6	108.0	111.6	113.9	116.9	119.3	121.3	125.0	3.0	15	0.4	-0.3
All operators														
First class	100.0	102.3	104.9	109.5	119.4	131.5	139.2	147.6	155.6	162.7	4.6	11	2.0	29.8
Standard class regulated	100.0	102.9	105.3	108.9	111.0	111.2	111.7	111.9	114.1	118.7	4.0	44	1.4	-5.3
Standard class unregulated	100.0	102.5	105.3	109.4	114.6	119.7	123.7	127.3	131.5	136.8	4.0	45	1.4	9.1
All standard class	100.0	102.7	105.3	109.2	112.9	115.6	117.8	119.6	122.8	127.8	4.0	89	1.4	1.9
All tickets	100.0	102.6	105.2	109.2	113.5	117.2	120.1	122.5	126.2	131.3	4.1	100	1.4	4.7
RPI (all items)	**100.0**	**102.9**	**105.8**	**109.3**	**111.9**	**114.1**	**117.2**	**118.7**	**122.2**	**125.4**	**2.6**			

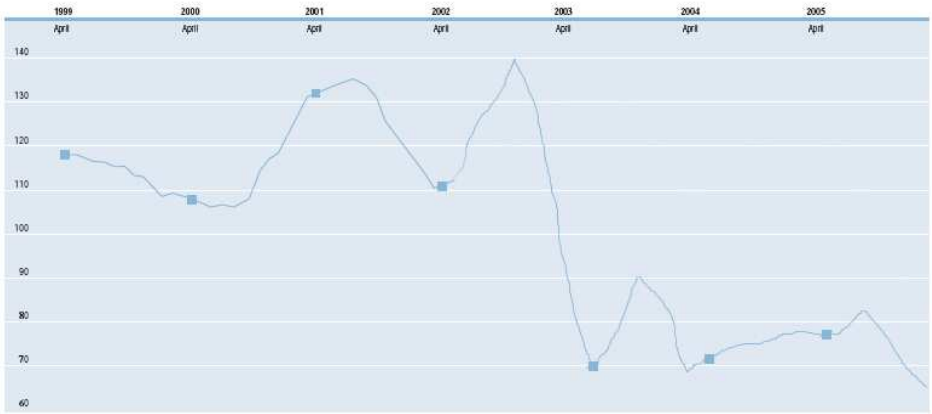
January 1995 = 100

Tabulka 02. Vývoj cen jízdného v letech 1995 – 2004. Zdroj: Strategic Rail Authority, 2004.

Chce-li nějaký dopravce poskytovat služby v oblasti železniční dopravy, musí k tomu získat franšízu. Ta je udělována zpravidla na sedm let[18]. Vítězem v soutěži se stává ten dopravce, který nabízí nejnižší požadované dotace, případně nejvyšší prémii, kterou je připraven platit za to, že může dopravu provozovat. Ačkoliv se jedná o trh s regulovaným jízdným, jednotlivé společnosti soutěží o to, kdo požaduje nejnižší dotace, čímž tlačí ceny dolů.

Statistika stížností v osobní železniční dopravě

Do kategorie spokojenosti s dopravou mohu ještě zařadit statistiku stížností. Za stížnost je bráno takové vyjádření nespokojenosti podané zákazníkem (i potencionálním) ohledně přepravních služeb či dopravní politiky daného přepravce prostřednictvím dopisu, faxu, telefonu nebo e-mailu. Jednotlivý bod na křivce udává počet stížností za poslední rok při hladině 100 000 cest. Na křivce je patrný pokles po roce 2003, čili v době, kdy se začínala stabilizovat situace po zániku Railtracku a vzniku Network Rail.



Graf 05. Počet stížností za období 1999-2005 na hladině 100 000 cest. Zdroj: Strategic Rail Authority 2004, Office of Rail Regulation 2007.

Vývoj nehodovosti

Někteří odpůrci privatizace argumentovali tím, že na železnici nelze vpustit další nezávislé operátory, protože pak takový systém nepůjde uřídit a bude mít za následek

[18] Některé franšízy jsou udělovány dokonce na 15 let (Shaoul, 2005)

nárůst nehodovosti. Nic takového se však nepotvrdilo. Dle čísel uvedených na stránkách Department for Transport je železniční doprava šestkrát bezpečnější než automobilová. Od roku 1995 došlo k několika nehodám[19], tak jako k nim docházelo v předchozích letech. Pesimistické vize se nedostavily, naopak v důsledku modernizace sítě a nasazováním nových vozů se bezpečnost ještě zvyšuje.

2.5 Vývoj nákladů a dotací

Z ekonomického hlediska je třeba zjistit i nákladovou stranu celého systému. Privatizace British Railway přinesla do státní pokladny 5,3 mld. GBP (cca 265 mld. Kč).[20] Tyto prostředky měly být užity pro dotování v následujících třech letech. Poté měly dotace poklesnout. Jak vidíme na následující tabulce, k poklesu nedošlo, naopak dochází k celkovému zvyšování dotací a grantů do železniční dopravy (viz předposlední sloupec).

	Central government grants	PTE grants	Direct rail support	Other elements of government support	Total government support excluding PTE grants	Total government support including PTE grants	Freight grants
1985–86	849	78	0	61	910	988	7
1986–87	755	70	0	22	777	847	6
1987–88	796	68	0	(251)	545	613	2
1988–89	551	70	0	(175)	376	446	2
1989–90	479	84	0	232	711	795	1
1990–91	637	115	0	440	1,077	1,192	4
1991–92	902	120	0	562	1,464	1,584	1
1992–93	1,194	107	0	870	2,064	2,171	2
1993–94	926	166	0	535	1,461	1,627	4
1994–95	1,815	346	0	(464)	1,497	1,697	3
1995–96	1,712	362	0	(1,643)	231	431	4
1996–97	1,809	291	0	(1,044)	775	1,056	15
1997–98	1,429	375	0	25	1,454	1,829	29
1998–99	1,196	337	0	53	1,249	1,586	29
1999–00	1,031	312	0	75	1,106	1,418	23
2000–01	847	283	0	84	931	1,214	36
2001–02	731	306	684	105	1,520	1,826	57
2002–03	935	304	1,166	183	2,284	2,588	49
2003-04	1,359	414	1,670	179	3,208	3,622	32
2004-05	878	389	2,370	154	3,402	3,791	26
2005-06	879	332	3,367	24	4,270	4,602	23

Tabulka 03. Vládní podpora železniční dopravy (v milionech GBP). Zdroj: Strategic Rail Authority 2004, Office of Rail Regulation 2006.

[19] Nejvážnějšími jsou nehoda v Southall (6 mrtvých), vykolejení u Paddingtonu (31 mrtvých a na 400 zraněných), již zmiňovaný Hatfield (4 mrtvé a na 100 zraněných) a vykolejení u Potters Bar (7 mrtvých a na 70 zraněných).

[20] Železniční magazín 03/2005

Cílem této práce není hodnotit, zda-li je jejich velikost přiměřená či přehnaná, jen je třeba na tento fakt upozornit. Při zvyšování počtu cestujících se přikláním k názoru , že navýšení dotací by pravděpodobně požadovaly i původní British Rail.

Dle údajů Strategic Rail Authority z roku 2004 bylo z celkového počtu 25 dopravců šest společností[21], které byly plně ziskové a žádné dotace nepožadovaly, naopak Strategickému úřadu platily tzv. „premium payments“.

2.6 Je možné si vzít z britského modelu příklad?

Tato kapitola měla ukázat na jednu z možností privatizace železnic. Dle uvedených čísel po překonání porodních bolestí, musím její výsledky hodnotit pozitivně. Přesto jsem se setkal s řadou negativních a kritických článků a reakcí z různých stran.

Několik důvodů proč tomu tak je docela trefně popisuje Pernička na stránkách Železničního magazínu (03/2005). Jako hlavní uvádí nepochopení změn. „*Prostřednictvím časopisu Modern Railways, který je na ostrovech brán jako vedoucí odborná platforma železničního odvětví, se ke čtenářům dostávají značně kritické články od redaktorů často vyššího věku, kteří většinu své profesní kariéry strávili v dobách „staré dobré British Rail“ a nyní odmítají příjmout zásadní změny*.“ Díky tomu, že je psán v angličtině, je dostupný široké veřejnosti po celém světě.

Zároveň je třeba si uvědomit, že britské železnice nebudou nikdy fungovat bez problémů, stejně jako takto nefungují žádné železnice na světě a nefungovaly tak ani původní British Rail.

Dále zmiňuje problém nehod. „*Británie sice měla Hatfield, ale například Německo, které si mnozí železničáři (nejen) v Anglii berou za vzor, mělo Eschede. Z místního tisku zjistíte, že Deutsche Bahn se potýkají s technickými potížemi, zpožděními i výpadky vlaků, propadem tržeb, s nejrůznějšími reorganizacemi. Ovšem v Británii došlo po Hatfieldu k jednorázové celosíťové výměně kolejnic.*“

Zmiňuje mnohé infrastrukturní projekty, jež překročily své rozpočty, „*ale to samé se děje všude na světě. A nemusíme ani chodit daleko, protože náklady na I. a II. koridor vzrostly z plánovaných 48,9 mld. Kč na téměř 73 mld.*“

[21] First Great Eastern, Gatwick Express, GNER, Midland Mainline, Thames Trains, Thameslink.

Fakt, že došlo k nárůstu byrokracie, bere jako nutnou daň demokratizaci. V minulosti stačil na vše jeden sešněrovaný úřad, v současnosti jich je více, ale každý je specializovaný na danou přesně vymezenou problematiku.

Dalším bodem, který může být malé, ale zato zpravidla hlasité skupině nepříjemný, je menší závislost na politice. *„Není ale nic horšího, než když se v čele tak velkého a důležitého podniku jako jsou ČD pokaždé s výměnou vlády mění i generální ředitel, namísto toho aby byla udržena kontinuita procesů běžících ve firmě. Zrovna tak je u subjektů fungujících na čistě podnikatelském principu mnohem menší pravděpodobnost politického vlivu při udělování zakázek, např. na vozidla.“*

Šlo by takto pokračovat. Člověk je obecně kritičtější ke svému domácímu prostředí a snaží se porovnávat s ostatními. Jednotlivé systémy organizování železniční dopravy se odlišují. Privatizace ve Velké Britanii, si myslím, byla provedena z hlediska různých ekonomických teorií nejčistším způsobem. Neobjevuje se v ní nerovnost v přístupu k soukromým společnostem na jedné a státního dopravce na straně druhé, protože v ní státní dopravce neexistuje. Stát tak pouze garantuje právní prostředí a objednává služby. Do značné míry je tato cesta, minimálně v Evropě stále unikátní, bez následovníků. Tento fakt může být způsoben tradicí britského liberalismu, v odlišném uvažování, odvaze a prostředcích se k takovému kroku odhodlat. Nacházejí se zde prvky, které by odstranily problémy České republiky v železniční dopravě?

3. Transformace železniční dopravy v České republice

Velká Británie nám ukázala určitou možnost, jakou cestou se vydat. Jakou cestu volí Česká republika a jak by šly využít některé prvky z Británie, se pokusím popsat v následující kapitole.

3.1 Situace v české dopravě v 90. letech

Po rozpadu Československa přechází do nově vzniklé České republiky i dva největší provozovatelé veřejné dopravy, autobusové ČSAD a železniční ČD[22].

V autobusové dopravě se liberalizace dostává ke slovu již v roce 1994[23]. Postupně byly jednotlivé závody původní ČSAD převedeny na akciové společnosti a privatizovány. Některé společnosti si dosud ponechaly původní písmena ve svém názvu, jiné jsou provozovány již pod novým jménem. Nějaký čas trvalo než konkurenční prostředí vyloučilo z trhu neefektivní dopravce, vyjasnily se kompetence jednotlivých orgánů a celkově se systém zaběhl. Proto můžeme o zlepšení kvality autobusové dopravy hovořit až po roce 2000.

V železniční dopravě se z počátku začala situace vyvíjet podobně. Legislativně byl povolen přístup externích železničních dopravců na dopravní cestu ve vlastnictví státu dokonce v roce 1993[24]. Následující rok byl přijat zákon o drahách[25] přinášející do českého právního řádu úpravu Evropské unie.[26]

Tehdejší Klausova vláda připravila právní prostředí, které mělo vést k transformaci železniční dopravy, odstranění státního monopolu v podobě Českých drah a vytvoření konkurenčního prostředí. Proběhl i výběr tratí určených k privatizaci, ke kterému v některých případech nakonec došlo.[27] Když byly vytvořeny takové podmínky, proč nakonec k transformaci nedošlo?

---

[22] Vznikly jako nástupnická organizace po státní organizaci Československé státní dráhy k 1. 1. 1993 (Zákon o Českých drahách 9/1993 Sb.).
[23] Zákon o silniční dopravě (111/1994 Sb.).
[24] Novela Zákona o Českých drahách (212/1993 Sb.).
[25] Zákon o drahách (266/1994 Sb.).
[26] obsaženo ve Směrnici 91/440/EEC o rozvoji železnic ve Společenství.
[27] V tomto případě se jedná o jindřichohradecké úzkokolejky, kde byl na počátku roku 1997 z důvodu ztráty na čas přerušen provoz, a tak privatizace byla jejich faktickou záchranou. V březnu téhož roku byla trať prodána za symbolickou 1 Kč akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, která zde 20. července obnovila pravidelnou osobní dopravu. Společnost vykazuje, po započtení dotací plynoucích ze závazku

Ve své přednášce se to pokouší vysvětlit Martin Říman[28]. *„Reforma začala příliš pozdě, v době kdy se transformační nadšení ze společnosti rychle vytrácelo. Reformátoři byli vedeni jediným cílem – co nejrychleji rozbít monolitní strukturu železnice a k jednotlivým segmentům přiřadit konkrétní vlastníky, tedy vytvořit i na železnici standardní tržní prostředí. S touto představou byly koncipovány i zákonné normy (zákon o ČD a zákon o drahách). Pro tehdejší reformátory byl transformační cíl vším, okamžitá situace podniku ničím, a tak měl přednost před každodenní realitou. Mělo to svou logiku – při představě, že v historicky kratičké době přestane stotisícový podnik existovat. Proto byly důsledky reformy tak fatální a dlouhodobé“*. [29] Dále se věnuje železničním odborářům, kteří jakožto odpůrci změn (i když ne jediní), svou pětidenní stávkou na jaře 1997 mají také podíl na pozastavení transformace. *„Stávka však ukázala něco, co nešlo zjistit jinak než v praxi – totiž, že bez železnice to jde také. S výjimkou několika málo specifických výrob, které by byly řešitelné také, byla-li by k dispozici určitá časová příprava. To jsme před tím nevěděli, teď již to víme a můžeme mít méně strachu“*. Dovolím si zde výrok poupravit, myslím si, že bez železnice to nejde, ale bez Českých drah ano.

Práce na reformě pokračovaly i po stávce ovšem byly přerušeny s pádem vlády na konci roku 1997.

Nová sociálnědemokratická vláda si v oblasti dopravy předsevzala mj. provedení transformace Českých drah, které bude respektovat podmínky účetního oddělení železniční infrastruktury od vlastního provozu. To umožní současné partnerství veřejného a soukromého sektoru v oblasti rozvoje. Soukromý kapitál umožní nahradit jinak nedostupné veřejné prostředky píše se v jejím programovém prohlášení.[30]

K oddělení majitele infrastruktury a provozovatele dopravy došlo až k 1. 1. 2003, kdy z původních Českých drah vznikly dva nové subjekty: České dráhy, a. s., a státní organizace Správa železnic a dopravních cest.[31]

---

provozu a přepravy, k uhrazení tarifních ztrát a na údržbu a opravu infrastruktury, od roku 2000 zisk (Výroční zpráva akciové společnosti JHMD, a.s., 2004).

[28] V letech 1996 – 97 zastával funkci ministra dopravy.

[29] http://www.cepin.cz/cze/prednaska.php?ID=76&PHPSESSID=aada7f3%C5%9999c3d79919.

[30] http://www.vlada.cz/cs/vlada/historie/vlady/vlady1993-2006/milos-zeman-98-02/prohlaseni.html.

[31] Zákon o transformaci ČD (77/2002 Sb.).

3.2 Vývoj počtu cestujících prostřednictvím železniční dopravy[32]

Jedna ze základních ekonomických otázek zní: „Pro koho budeme vyrábět?“ Proto je třeba podívat se, pro koho se v posledních letech v České republice „vyrábělo“. Počet cestujících v osobní železniční dopravě poklesl z 227 milionů v roce 1995 na 183 milionů v roce 2006. Výrazný pokles zájmu zaznamenala v uvedeném období i autobusová doprava (konkrétně z 644 mil. na 387), proto si myslím, že nelze říci, že by cestující substituovali vlak autobusem, ale především osobním automobilem.

Na tento problém se lze podívat ještě z hlediska výkonů (měřených v osobokilometrech[33]). Zatímco železniční křivka přepravních výkonů[34] má v 90. letech klesající charakter, až od roku 2003 se začíná mírně zvyšovat, v autobusové dopravě výkon osciluje přibližně kolem 9 500 milionů osobokilometrů již od roku 1996. Logicky mi z toho plyne zvyšování průměrné cestovní vzdálenosti.[35] U delších přepravních vzdáleností proto lze vyvodit určitý trend přechodu cestujících od vlaku k autobusu.

Příčin odlivu cestujících je několik a byly by na samostatnou studii. Při pohledu na Velkou Británii, stát s rozvinutou dopravní infrastrukturou a velkým počtem aut na hlavu, však vidíme, že pokud je služba poskytována kvalitně, za odpovídající cenu, takže výnosy spotřebitele z přepravy vlakem převýší náklady na ni, dá spotřebitel přednost železnici před autem. Po transformaci na počátku 80. let získala železnice nové cestující právě z bývalých uživatelů automobilů nikoli autobusů. (Nash – Preston, 1993)

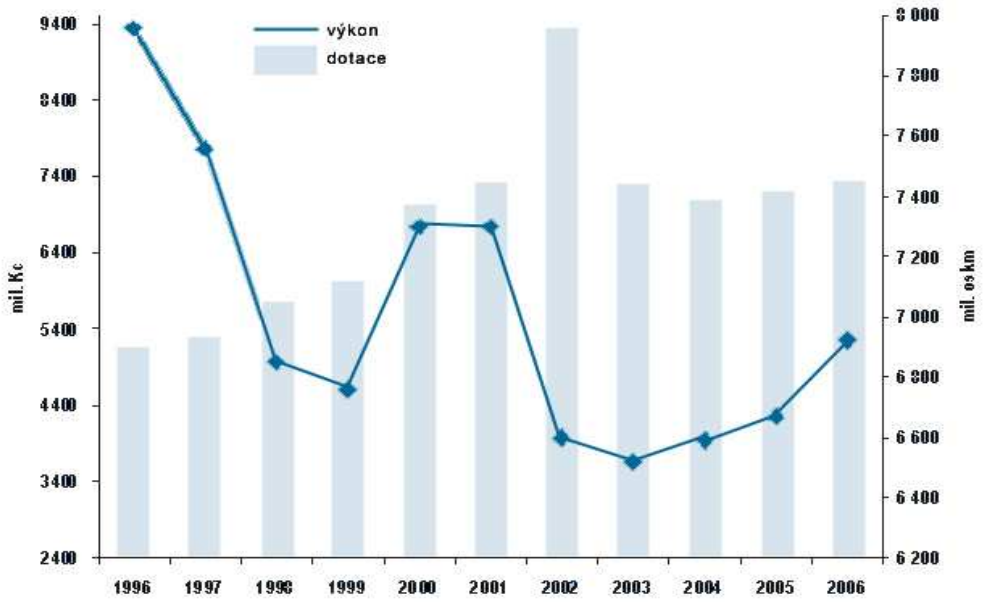
U nákladní dopravy se dramatický pokles nekonal. Objem přepraveného nákladu (měřený v tunách) se v loňském roce nacházel na 90 procentech úrovně roku 1995.

3.3 Kam až sahají dotace

Podobně jako u Velké Británie uvádím graf zobrazující vývoj dotací (znázorněných v běžných cenách) do osobní železniční dopravy společně s výkonem (měřeným v osobokilometrech). Do roku 2002 spatřujeme zdvojnásobení dotací (při plíživé inflaci),

[32] Zdrojem dat v této subkapitole jsou statistiky Ministerstva dopravy ČR uveřejněné v Ročence dopravy 2006, kap. 8.
[33] Osobokilometr představuje přepravu jedné osoby v osobní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru.
[34] Přepravní výkon v osobní dopravě celkem vyjadřuje velikost přepravních výkonů při přepravě osob všemi druhy osobní dopravy ve sledovaném období. (Český statistický úřad)
[35] Ze vztahu průměrná vzdálenost = objem přepravních výkonů lomeno počet přepravených osob.

ale pokles výkonů až o dvě třetiny. V autobusové dopravě vzrostly dotace od roku 1996 2,8krát, přesto dosahovaly v loňském roce zhruba 55 procent výše dotací do železnice.[36]



Graf 06. Vývoj dotací do osobní železniční dopravy a výkonů v letech 1996 – 2006. Zdroj: Ročenka dopravy v ČR, 2006.

Pravdou však je, že dotace, na rozdíl od autobusových dopravců, v tomto případě plynou (až na pár malých výjimek)[37] pouze jedné společnosti – Českým drahám. Dodávat, že se nejedná o žádný malý balík peněz, je zbytečné. Problémem u našich drah je, že dotovány nejsou pouze regionální spoje, jejichž počet v řadě míst klesá, protože si je kraje objednávají u levnějších autobusových společností, ale i spoje na delší vzdálenost, které jsou v Británii i v řadě západoevropských zemí zpravidla ziskové. Po uhrazení dotací a ztráty závazků služby veřejného zájmu vykazují ČD ztrátu[38]. Jako celá skupina ČD však vykazují zisk. Bude zajímavé pozorovat, jak se v příštích letech projeví na hospodaření odluka nákladní dopravy v podobě vzniku ČD Cargo, a.s. V minulosti byly dráhy obviňovány z křížového financování právě nákladní a osobní dopravy.

Ředitel společnosti Student Agency, Radim Jančura, která usiluje o provozování dálkové dopravy na trati Praha – Ostrava, tvrdí, *„že provozní dotace, které dostávají ČD, by mi*

[36] Ročence dopravy 2006, kap. 8.
[37] V roce 2006 se o osobní dopravu (v oskm) podělily jednotlivé společnosti následovně: České dráhy, a.s. - 99,31%, Viamont, a.s. - 0,43%, OKD, Doprava, a.s. - 0,13%, ostatních 50 dopravců - 0,13%, (Výroční zpráva SŽDC, 2006).
[38] Výroční zpráva Skupiny České dráhy, 2006.

pokryly minimálně z poloviny náklady na pořízení luxusních vlaků.“[39] Zatímco on se chystá vstoupit na nedotovaný trh, klasické rychlíky, které zde jezdí s výjimkou IC a SC[40], jsou také státem dotované.

3.4 Legislativní vývoj

V následující kapitole se pokusím souhrnně zrekapitulovat a doplnit zákony a směrnice týkající se transformace drah. (s využitím přednášky J. Souška, 2004)[41].

Liberalizace železniční dopravy se děje ve dvou legislativních rovinách:

- liberalizace přístupu na infrastrukturu se děje prostřednictvím železničních balíčků Evropské komise, které jednotlivé státy aplikují do svého právního řádu
- liberalizace zakázky veřejné služby

Zákon o Českých drahách (212/1993 Sb.)

Prostřednictvím novely zákona přijatého ve stejný rok byl umožněn vstup externím provozovatelům. *„České dráhy umožní na základě smlouvy užívání železniční dopravní cesty jiným osobám oprávněným podnikat ve veřejné železniční dopravě při splnění podmínek stanovených právními předpisy pro provozování celostátních drah. Cena za užívání dopravní cesty se sjednává podle cenových předpisů“*.

Za zmínku stojí, že již v tomto zákoně se objevuje paragraf o dvou účetně a finančně oddělených okruzích (železniční cesty a přeprava výkonů). To bylo nakonec splněno až o deset let později.

[39] Rozhovor s Radimem Jančurou uskutečnil autor práce v prosinci 2007 prostřednictvím telefonu. Další poznámky se vztahují právě k tomuto rozhovoru.
[40] InterCity a SuperCity.
[41] Součást sborníku *Konkurenceschopnost Českých drah v procesu přistoupení a po vstupu do EU.* (2004)

Zákon o drahách (266/1994 Sb.)

Obsáhlý zákon zavádějící např. působnost Drážního úřadu[42] přivedl do českého právního řádu některé normy ve smyslu Směrnice 91/440/ECC o rozvoji železnic Společenství. Vymezuje práva a povinnosti vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce. Vlastník je především povinen zajistit provozuschopnost dráhy a pečovat o její rozvoj a modernizaci. Provozovateli dráhy přísluší ze zákona daleko více. V případě, že vlastník dráhy není shodný s provozovatelem dráhy, ale zároveň je dopravcem, vzniká určitý nepoměr mezi ostatními dopravci. Např. je to právě provozovatel dráhy, který má umožnit dopravci s platnou licencí provozovat drážní dopravu, nebo je povinen zveřejnit jízdní řády a jejich změny. To přivádí vodu na mlýn Českým drahám, které mohou vytvářet určité bariéry vstupu do sítě a uměle si udržovat monopolní postavení.[43]

Novela zákona 23/2000 Sb. doplňuje problematiku závazků. *„Závazky veřejné služby[44] se pro účely tohoto zákona rozumí závazky dopravce v drážní dopravě, které dopravce přijal ve veřejném zájmu, a které by ve svém obchodním zájmu nepřijal nebo by je přijal pouze z části pro jejich ekonomickou nevýhodnost.“* Definuje prokazatelnou ztrátu, vymezuje povinnosti vlastníka dráhy a upravuje podmínky pro provozovatele dráhy.

Další novela 301/2004 Sb. upřesňuje mj. pojem veřejný zájem v železniční dopravě, povinnost dopravce mít kromě licence[45] i platné osvědčení[46] a přidělenou kapacitu dopravní cesty[47]. Dále jsou upraveny některá práva a povinnosti dopravce a vlastníka dráhy.

Touto novelou se tak do českého právního řádu dostávají další předpisy EU. Zbývající část směrnice o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci.[48] Nová a obsahově rozsáhlá je část šestá, která přejímá směrnice o interperabilitě[49] transevropského železničního systému[50] a interperabilitě evropského vysokorychlostního železničního systému[51].

---

[42] Na základě žádosti uděluje dopravcům licenci.
[43] *„Když Veolia Transport žádala na provozovateli dráhy (ČD) uveřejnění jízdního řádu k jízdě Praha – Beroun, provozovatel dráhy pokládal za odpovídající zveřejnění vyvěšení tabulky v Praze na Masarykově nádraží ačkoliv odjezdy byly z Hlavního“*, poznamenává Jiří Schmidt v rozhovoru s autorem práce uskutečněným v říjnu 2007. Další komentáře pana Schmidta se vztahují právě k tomuto rozhovoru.
[44] Závazky veřejné služby jsou závazky provozu, závazky přepravy a závazky tarifní.
[45] Licence udělená úřadem členského státu Evropské unie platí na území České republiky a naopak.
[46] Jedná se o Bezpečnostní osvědčení dopravce, které vydává Drážní úřad na žádost dopravce .
[47] Pro dráhu ve vlastnictví státu přiděluje kapacitu SŽDC.
[48] Směrnice 2001/16/EC.
[49] Provozní a technická propojitelnost železniční sítě v rámci evropského železničního systému.
[50] Směrnice 2001/16/EC.
[51] Směrnice 96/48/EC.

Zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury (104/2000 Sb.)

Zavádí do systému další orgán, který je podřízený Ministerstvu dopravy a majetek s nímž hospodaří je ve vlastnictví státu. Fond používá svých zdrojů ve prospěch výstavby, údržby a modernizace silnic, dálnic, železnic a vodních cest. K příjmům fondu, které jsou v zákoně uvedeny patří např. příspěvky z Evropské komise, dotace ze státního rozpočtu a převody výnosů některých daní, především ze silniční dopravy. To vytváří prostor pro úvahu, že silniční doprava dotuje dopravu železniční. Tato úvaha mi nebyla během rozhovorů potvrzena ani vyvrácena.

Zákon 320/2002 Sb.

V rámci reformy veřejné správy, zániku okresů tento zákon převedl některé pravomoci na kraje. Vytváří vazby Českých drah na regionální orgány, do jejichž kompetence se přesouvá rozhodování o veřejných prostředcích určených na veřejnou osobní železniční dopravu a o rozsahu podpory určené pro železniční infrastrukturu v příslušném regionu.

Zákon o transformaci Českých drah (77/2002 Sb.)

Tzv. transformační zákon zřizuje akciovou společnost České dráhy[52] a státní organizaci Správa železnic a dopravních cest. Veškeré závazky (kromě těch z provozování dopravy) přešly pod SŽDC, čímž byly ČD fakticky oddluženy.

Akciové společnosti zákon přisoudil předmět podnikání, kterým je provozování železniční dopravy a železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu. Povinnost vést účetnictví v okruhu provozování železniční dopravní cesty, v okruhu provozování železniční osobní dopravy a v okruhu provozování železniční nákladní dopravy. Majetkově společnost získala lokomotivy, vagóny a další stroje sloužící k provozu, ale i nádražní budovy. Na rozdíl od Británie, kde stanice získal Railtrack, ale pronajímá je jednotlivým společnostem, aby je provozovaly.

Státní organizaci SŽDC zákon stanovil povinnost hospodařit ve dvou vnitropodnikových okruzích a to v okruhu železniční dopravní cesty a v okruhu hospodaření s ostatním

[52] Stoprocentním vlastníkem akcií je dosud stát, prostřednictvím Ministerstva dopravy.

majetkem[53]. Dále stanovil závazek SŽDC uhradit ČD náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty a náklady na její modernizaci a rozvoj.[54] Naopak ČD platí státní organizaci cenu za užívání železniční dopravní cesty k provozování železniční dopravy. Zákon se zmiňuje i o kontrolní pravomoci vůči ČD ve smyslu provozování dopravní cesty řádným způsobem.

Nově vzniká úřad státní správy nazvaný Drážní inspekce, který naplňuje funkci nezávislého orgánu pro odborné šetření příčin nehod v drážní dopravě.

Liberalizace zakázky veřejné služby

Právní úprava pro uzavírání smluv o závazcích veřejné služby ve veřejné osobní dopravě je zapracována do zákona o drahách z roku 1994. V roce 2003 bylo uzavřeno 14 smluv mezi ČD a jednotlivými kraji o závazcích veřejné služby. EU obecně prosazuje náhled, že závazek veřejné služby je koncesí. Do českého právního řádu byl institut koncese zaveden v roce 2005. Ovšem ze zákona o veřejných zakázkách (137/2006 Sb.) i koncesního zákona (139/2006 Sb.) je závazek veřejné služby v osobní dopravě vyjmut.

Jiří Schmidt tvrdí, „že *ačkoliv vypisování tendrů pod tyto zákony nespadá, tak nám to ruce tolik nesvazuje. Při právním výkladu zadávání závazku veřejné služby v dopravě se odkazujeme na primární právo EU, kde ve smlouvě o Evropském společenství je v několika paragrafech stanoveno, že přístup vůči soutěžitelům musí být rovný, nediskriminační a transparentní.*“

3.5 Výběrová řízení na provozovatele dopravy

Po přijetí zákonů, které jsem uvedl, je možné vstoupit na trh a provozovat osobní železniční dopravu. Přesto, když přijdeme na nástupiště, zastaví u něj (až na pár zmiňovaných výjimek) vlak Českých drah. Kam se tedy poděli soukromí provozovatelé?

V letech 2005 – 2006 Ministerstvo dopravy, které si objednává u provozovatele dopravy rychlíky, i některé kraje, které si naopak objednávají spěšné a osobní vlaky, se rozhodly

[53] Stručně vyjádřeno se jedná o železniční spodek a svršek (pražcové podloží a koleje), elektrická zařízení, přejezdy a pozemky v obvodu dráhy s výjimkou pozemků nacházejících se pod budovami akciové společnosti. V majetku SŽDC jsou i nástupiště, přístřešky a podchody.
[54] SŽDC hradí např. ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

vypsat výběrová řízení na některé spoje. Konkrétně se jednalo o rychlíky Plzeň – Most, Pardubice – Liberec a spoje na některé regionální tratě v Libereckém a Karlovarském kraji. Výsledek byl všude stejný: vyhrály ČD anebo byla soutěž zrušena a zakázka nakonec připadla také ČD.

Nejprve se podívejme na soutěže vypsané Ministerstvem dopravy. Na pardubické trati požadovaly ČD dotaci ve výši 40,92 Kč/km, na plzeňské dokonce jen 16,70 Kč/km. Dotace požadované na první trati nejlevnějším ze soukromých provozovatelů, společností Connex Česká železniční[55], byly 80,21 Kč/km. Přitom průměrná cena, kterou ministerstvo poskytuje ČD, se pohybuje kolem 76 Kč/km[56].

„Jedním z důvodů proč ČD požadují tak malé dotace jsou nulové odpisy,“ říká Jiří Schmidt z Veolie transport. Zatímco Veolia a ostatní soukromí provozovatelé kalkulovali s náklady za leasing eventuelně nájem vozidel, ČD vykazovaly v této kolonce nulu. To ovšem znamená, že dráhy kalkulují s vozidly více jak 10 let starými.[57] Na tom ovšem nejvíce doplácí zákazník, s jehož rostoucím důchodem a životní úrovní se stále více dostává do popředí úroveň a komfort cestování nad cenou.

Detailněji se ještě zmíním o soutěži v Libereckém kraji. *„Kvalita služeb, kterou dnes nabízejí České dráhy, neodpovídá požadavkům cestujících na rychlou, spolehlivou a pohodlnou přepravu za rozumnou cenu. Ačkoliv se jedná o nejvytíženější trať v Libereckém kraji, která i s odbočkami přepraví cca 5 800 lidí denně, České dráhy zde nasazují značně nevhodná vozidla průměrného stáří 25 let. Nedostatečný výkon a nespolehlivost těchto vozidel vedou k častým provozním problémům, které nepříznivě ovlivňují zájem veřejnosti o cestování vlakem. V současné době Liberecký kraj vynakládá na zajištění provozu na těchto železničních tratích částku 35,784 mil. Kč ročně“*, udává tisková zpráva Libereckého kraje.[58] Výběrová komise sestavila zadání soutěže s určitými nároky na kvalitu, které hodnotila na stobodové hranici. S nejlevnější nabídkou přišly opět ČD, ovšem ta byla zhruba o 20 milionů vyšší (cca 55 milionů) než byla částka, kterou kraj ročně dorovnával ztrátu[59]. Při tomto zjištění kraj soutěž zrušil a domluvil se s ČD na snížení nabízené částky téměř na původní hodnotu. Dráhy se naopak zavázaly, že zde vypraví od dalšího roku několik párů moderních regionálních jednotek Regionova, na které

[55] Connex Česká železniční patří do skupiny Veolia transport.
[56] Železniční magazín 03/2006.
[57] Lokomotivy a vozový park spadají do 3. odpisové skupiny, kde dle zákona 27/2007 je doba odpisování. stanovena na 10, dle původního zákona z roku 1992 dokonce na 12 let.
[58] http://www.kraj-lbc.cz/index.php?page=2518&akt=3493&strana=, s odkazem přes Železniční magazín 06/2006
[59] Železniční magazín 06/2006

získávají dotace z programu Ministerstva dopravy na podporu a pořízení železničních kolejových vozidel. Ta je poskytována dopravcům, kteří zabezpečují základní dopravní obslužnost území v rámci závazku veřejné služby[60]. V případě, že na tuto službu je vypisováno minimum výběrových řízení, jedená se v podstatě o další dotaci pro ČD.

Soutěže musím hodnotit jako neúspěšné. Výsledkem je, že stát dotuje podnik, ve kterém je stoprocentním vlastníkem stát a provozuje ho na infrastruktuře, která také patří státu. Zjišťujeme tak, že na trhu, který má být legislativně otevřený, naopak určité subjekty (především ČD a některé orgány státní správy) svým chováním vytváří vlastně nesmírné bariéry. V podstatě se jedná o znemožnění soukromým firmám, aby se na financování vůbec podílely.

Celý tento problém vede k tomu, že trh je vlastně uzavřený. Pro kraje je v současné době nevýhodné objednávat si regionální dopravu u jiného dopravce než jsou ČD, protože nikdo jiný nenabídne tak nízkou cenu. Myslím si, že příčinou, proč dráhy mohou nabídnout tak nízkou cenu, je obrovský objem dotací, které získávají z provozování dopravy nejen na regionálních ale i na celostátních tratí. Zajímavé by bylo pozorovat, kdyby takové dotace, které požadovaly v soutěžích, získávaly na všech tratích.

Na druhé straně Radim Jančura, který chce vstoupit na nedotovaný trh, na otázku ohledně bariér vstupu na trh odpovídá, *„že v tom v podstatě problém není.“*[61] Zmiňuje se o návrhu zákona, který měl zabránit vstupu nedotovaných spojů na trati, kde již fungují spoje dotované. *„Smyslem mělo být ochránění státních dotací, ale ve výsledku by zákon působil diskriminačně a neefektivně. Proč dotovat spoje, na kterých je možné provozovat dopravu se ziskem i bez dotací? Zákon nakonec přijat nebyl, proto bariéry existují hlavně v dotované dopravě“*.

Klíč k řešení leží ze značné části na Ministerstvu dopravy, které by mělo vypisovat další výběrová řízení, aby donutilo ČD nabízet odpovídající cenu. Čím více soutěží bude vypisováno, tím se problém křížového dotování snižuje. Ministerstvo ovšem odmítá další soutěže vypisovat a čeká na přijetí nového koncesního zákona, který by měl platit dle informací z tisku od ledna 2009.

Pokládám si otázku jaký vlastně ČD mají zájem, že nabízí takto nízkou cenu. Právně nikde není zakotveno, že mají monopol na osobní dopravu. Z dlouhodobého hlediska jednotlivé faktory ukazují spíše proti nim, aby si současné téměř monopolní postavení

[60] Ministerstvo dopravy ČR.

[61] V případě přidělení kapacity, která se dle analýz pro společnost Student Agency na trati Praha – Ostrava vyskytuje, bude velice zajímavé sledovat soupeření některých dotovaných rychlíků ČD, nedotovaných spojů Student Agency a luxusních Pendolin, ale o třetinu dražších než spoje IC a EC.

udržely[62]. Když na soutěžních tratích požadují nižší dotace než v minulých letech, získají ve výsledku méně finančních prostředků. Příčinou takového predátorského chování[63] mohou být různé vnitřní vazby a zájmy. Zajímavé je, že se tak chová podnik ve vlastnictví státu, a je to na druhé straně stát, který prostřednictvím svých orgánů dohlíží, aby k diskriminaci a omezení soutěže nedocházelo.

Díky závazkům z poskytování veřejné dopravy musí dráhy držet obrovské množství vozového parku, který je zvláště v regionální dopravě zastaralý a náklady na jeho údržbu se zvyšují. Kdyby na některých tratí provozování dopravy opustily, mohly by o něco zmenšit vozový park a za ušetřené prostředky z údržby a neustálých oprav nakoupit nové vozy. Bylo by jich méně, ale zato by byly kvalitnější a pohodlnější jak pro cestující, tak pro dopravce. V řadě případů nejsou současné vlaky ani schopny využít maximální provozní parametry tratě, což činí železniční dopravu zbytečně pomalou. Aby se zrychlila, není nutné jen stavět koridory, ale i jezdit odpovídajícími vlaky. Ve výsledku na tomto chování tratí především cestující.

3.6 Jak dál?

Pokusím se uvést s využitím i britského modelu několik návrhů na řešení ze současného poněkud začarovaného kruhu.

Jedním ze zásadních kroků je vypisování výběrových řízení na jednotlivé tratě. V současné době se čeká na přijetí nového koncesního zákona, který by měl vypisování tendrů řešit. Proto je pravděpodobné, že se v roce 2008 nových soutěžích nedočkáme. Přesto i bez tohoto zákona by mělo být možné se v tomto případě řídit primárním právem EU. Každopádně pro odstranění pochybností a stanovení jasných práv a pravidel je třeba otázku koncese a veřejného zájmu v dopravě vyřešit a právně zakotvit. Tím by měla být dokončena liberalizace zakázky veřejné služby.

Když už se budou výběrová řízení vypisovat, mělo by se jednat o delší časové období. Soutěže, které proběhly byly zpravidla na pět let. V Británii prodloužili vydávání licencí z pěti na sedm let, v některých případech dokonce na patnáct, aby stimulovali dopravce k vyšším investicím, které se mohou vrátit až za delší období.

---

[62] Např. přijímaná legislativa z EU.

[63] Predátorský/kořistnický dumping je praktika vedoucí k vytlačení současných konkurentů z odvětví nebo zabránit novým vstoupit na trh, tak aby firma mohla v budoucnu sklízet větší zisk. (Pindyck – Rubinfeld, 2001)

Dalším problémem je stále nedokonalé oddělení vlastníka dráhy SŽDC a dopravce ČD. Dráhy jsou majiteli vybavení (např. staniční budovy, odstavné koleje), které je zvýhodňuje nad ostatními dopravci a tím hrozí omezení ve vstupu třetích osob do sítě. Dále jsou vykonavateli některých funkcí, které opět přísluší vlastníkovy dráhy (např. tvorba jízdních řádů, železniční geodezie). Zde se lze inspirovat britským modelem, kde jednotlivé budovy vlastní Network Rail a pronajímá je jednotlivým provozovatelům dráhy. Ti zde můžou přizvat další obchodníky a mít příjem z nájemného a dalších služeb. Z materiálu Odboru drah železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy se mi podařilo zjistit, že by v roce 2008 měly výše zmíněné funkce přejít pod SŽDC, vše však záleží na politickém rozhodnutí.

K tomuto bodu se vztahuje problém s provozovatelem dráhy. V současnosti jsou ČD provozovatelem dráhy na 9430 km sítě (99,35 %)[64]. Provozování dráhy by mělo přejít na SŽDC, eventuelně na její servisní organici, aby nebylo spojeno s dominantním dopravcem, který tím může omezovat vstup do sítě.

Zajímavou myšlenkou je vytvoření systému na bázi britských ROSCO, které vlastně snižují utopené náklady a jsou jedním z důvodů, proč lze britský železniční trh považovat za vybojovatelný. Ze současného vozového parku ČD by však značná část byla nepoužitelná. Otázkou je, zda-li a kolik takových společností by se na našem trhu uživilo. Není ale vyloučeno rozšířit působnost např. i na slovenský trh, kde problém transformace železnice řeší také. Tím by se opět snížily bariéry vstupu na trh, jelikož by si dopravce mohl vozy pouze pronajmout a v případě vypršení licence je zase vrátit. Zajímavou cestu zvolil Railtrans, který do jednoho výběrového řízení šel s návrhem starších německých vozů, které vykazují vyšší standard než starší české vlaky, ovšem jejich pořízení vyjde levněji než nákup nových jednotek (Železniční magazín 03/2006).

[64] Výroční zpráva SŽDC 2006.

Závěr

Na předchozích stranách jsem se pokusil nastínit potíže jedné z nejhustších sítí v Evropě a najít k nim alespoň částečné řešení. Na celou situaci jsem se snažil nahlížet především z hlediska možné konkurence a otevřenosti trhu jako takového.

Po detailnějším zkoumání se Česká republika nachází v poněkud jiné situaci než Velká Británie. Český transformující se systém prozatím směřuje spíše ke kontinentálnímu modelu s jedním dominantním státním dopravcem a řadou soukromých provozovatelů fungujícím např. v Německu nebo Holandsku. Přesto si myslím, že všechny tyto systémy jsou vlastně mezistupně k britskému modelu. Pokud dojde na patřičných místech k názoru, že již není nutné držet hlavního státního dopravce ve svých rukou, může dojít k jeho částečné a později třeba i k úplné privatizaci.

Ve Velké Británii přistupují k železničního trhu prostřednictvím teorie o vybojovatelných trzích. Snaží se nastavit podmínky tak, aby jednotliví dopravci měli co nejnižší utopené náklady. Systém se dostal v roce 2000 do krize, ale od té doby si myslím, že převažují pozitiva nad negativy.

V České republice se bohužel dle dostupných údajů o otevřený trh příliš nejedná, ačkoliv se legislativně tak tváří. Přesto se transformace dostala do pokročilé fáze a započatý proces je nezastavitelný.

Soutěže, jejichž výsledek budí rozpaky, přeci jen upozornily na jednu věc. V zadání některých soutěží byl požadavek na zajištění dopravy moderními vozidly. Ty ale ČD nevlastní, přesněji nevlastní jich odpovídající počet, proto když je nasadí na regionální tratě budou chybět na hlavních tazích. To vyvíjí na dráhy větší tlak, aby alespoň modernizovaly stará vozidla.

Hlad některých společností provozovat zde osobní železniční dopravu je velký. Svědčí o tom vyjádření o vstupu na nedotovaný trh, konkrétně se jedná o zmíněnou Student Agenci a Veolii transport, místo čekání na vypisování výběrových řízení na zakázky veřejné služby. Pokud získají kapacitu, která by se na dané trati měla vyskytovat, jejich vozidla si poradí s nástrahami na poněkud specifických českých tratí[65] bude velice zajímavé pozorovat jejich počínání. Ať již jejich podnikání bude v budoucnu úspěšné či nikoliv, bude se jednat o převratný krok v osobní dopravě, který může spustit vlnu následování.

[65] Např. existence dvousystémového napájení střídavým i stejnosměrným proudem.

Na druhé straně si není možné myslet, že tím se problémy vyřeší. Před železnicí stojí ještě plno úkolů, aby dosáhla alespoň západoevropského standardu. Ovšem před cestujícími se otevírá šance na zvýšení úrovně kvality cestování. Ale šance je to i pro stát, protože ten by měl konečně přestat ve veřejné dopravě utápět nekonečné množství peněz a naopak ji začít provozovat efektivně a dle toho uzpůsobovat finančními prostředky. Drobný nástin k tomu měla podat tato práce.

Štěpán Růt

Použitá literatura

BENT, Mike – PERNIČKA, Jaromír. *Desetiletí privatizace britských železnic*. Železniční magazín č. 3. 2005. str. 20-27

BROWN, R. S. – CAVES, D. W. – CHRISTENSEN, L. R. *Modelling the Structure and Production for Multi-Product Firms*. Southern Economic Journal. 1979

CROZIER, Patrick. *Why british rail privatisation has failed*. Libertarian Aliance. 2001. ISBN 1 85637 517 X

Department for Transport. *The Future of Rail – White Peper CM 6233*. The Stationery Office. 2004. ISBN 0-10-162332-1

Department of Transport: Committee on the Review of Railways. *Railway fiances: report of a Committee chaired by Sir David Serpell.*1983. ISBN 0-11-550590-3

HOLMAN, Robert. *Mikroekonomie: středně pokročilý kurz*. 1. vydání. C. H. Beck. 2002. ISBN 80-7179-737-5

HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 1. vydání. C. H. Beck. 726 s. 1999. ISBN 80-7179-255-1

CHOVANEC, Igor. *Vlaky EuroCity jezdí v České republice již deset let. Ale co s nimi dál?* Železniční magazín č. 2. 2002

KADEŘÁVEK, Petr. *Zametou se soutěže pod stůl*. Železniční magazín č. 6. 2006. str. 16-17

KADEŘÁVEK, Petr. *Porodní bolesti prvních soutěží*. Železniční magazín č. 3. 2006. str. 16-17

Kolektiv autorů TÚDC. *Technická ústředna dopravní cesty 1993-2003.* 1. vydání. České dráhy, a.s., Technická ústředna dopravní cesty ve Vydavatelství a nakladatelství Ing. Václav Svoboda. 136 s. 2003. ISBN 80-85104-90-3

Konkurenceschopnost Českých drah v procesu přistoupení a po vstupu do EU: Sborník z mezinárodního semináře. Sestavil PELTRÁM, Antonín. 1. vydání. Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů Praha. 2004. ISBN 80-86747-04-2

NASH, Christopher A. – PRESTON, John. *United Kingdom*. in: The European Konference of Ministers of Transport. *Privatisation of Railways*. ECMT. 1993. s. 82 – 115. ISBN 92-821-1182-2

National Rail Trends: Year Book April 06 - March 2007. Office of Rail Regulation. 2007 URL: < http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/330-rev3.pdf >

National Rail Trends: Year Book 2003 - 2004. Strategic Rail Authority. 2004

PINDYCK, Robert S. – RUBINFELD, Daniel L. *Microeconomics*. 5th edition. Prentice Hall International, Inc. 700 s. 2001. ISBN 0-13030472-7
Railway Safety Statistical Report 2006. Office of Rail Regulation. 2007
URL: < http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/rss_report_06.pdf>

Ročenka dopravy 2006. Ministerstvo dopravy ČR. 2007.
URL: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/index.html>

ŘÍMAN, Martin. *Dva pokusy o reformu – poučení pro příště?* CEP. 2002.
URL: < http://cepin.cz/cze/prednaska.php?ID=76>

SHAOUL, Jean. *The performance of the privatised train operators*. Catalyst. 2005. ISBN 1 904508 18 9

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému. URL: < http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:110:0001:01:CS:HTML>

Směrnice Rady 96/48/ES o interperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému. URL <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/dd/13/17/31996L0048CS.pdf>

Směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.
URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/dd/07/01/31991L0440CS.pdf>

SOUKUPOVÁ, Jana – HOŘEJŠÍ, Bronislava – MACÁKOVÁ, Libuše – SOUKUP, Jindřich. *Mikroekonomie*. 4. rozšířené vydání. Management Press, Praha. 2006. ISBN 80-7261-150-X

Výroční zpráva skupiny České dráhy za rok 2006. České dráhy, a.s. 2007.
URL: < http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/files/vz2006.pdf >

Výroční správa za rok 2006. Správa železniční dopravní cesty, s.o. 2007.
URL: < http://www.szdc.cz/SZDC_soubory/VZNA2006.pdf >

Výroční zpráva za rok 2004. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. 2005.
URL: < http://www.jhmd.cz/docs/vz2004.pdf >

Výroční zpráva za rok 2004. Viamont, a.s. 2005.
URL: < http://www.viamont.cz/via/vyrocnizprava.htm >

WADE-MATTHEWS, Max. *Velké železniční tratě světa*. Přeložil Baudyš, Jiří. Rebo Production, s.r.o. 256 s. 1999. ISBN 80-7234-034-4

WOHLMUTH, Jiří. *10 let železničních koridorů v Čechách.* 1. vydání. SAXI. 2003

Zákon 9/1993 Sb. o Českých drahách. URL:<http://www.mvcr.cz/sbirka/1993/sb03-93.pdf>

Zákon 212/1993 Sb. o Českých drahách. URL: <http://www.mvcr.cz/sbirka/1993/sb53-93.pdf>

Zákon 111/1994 Sb. o silniční dopravě. URL: <http://www.mvcr.cz/sbirka/1994/sb37-94.pdf>

Zákon 266/1994 Sb. o drahách. URL: < http://www.mvcr.cz/sbirka/1994/sb79-94.pdf>
Zákon 23/2000 Sb. URL: < http://www.mvcr.cz/sbirka/2000/sb032-00.pdf>

Zákon 104/2000 Sb. o státním fondu dopravní infrastruktury.
URL: <http://www.mvcr.cz/sbirka/2000/sb032-00.pdf>

Zákon 320/2002 Sb. URL: < http://www.mvcr.cz/sbirka/2002/sb117-02.pdf>

Zákon 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah.
URL: < http://www.mvcr.cz/sbirka/2002/sb034-02.pdf>

Zákon 301/2004 Sb. URL: <http://www.mvcr.cz/sbirka/2004/sb098-04.pdf>

Zákon 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. URL:
<http://www.mvcr.cz/sbirka/2006/sb047-06.pdf>

Zákon 139/2006 Sb. o koncesních smlouvách a koncesním řízení.
URL: <http://www.mvcr.cz/sbirka/2006/sb047-06.pdf>

Železniční magazín. M-Presse, s.r.o. ročník 2002-2007.
URL:<http://www.railvolution.net/>

http://www.euroekonom.cz/citaty.php

http://www.kraj-lbc.cz

http://www.mdcr.cz

http://www.vlada.cz