

# Stát a železnice

– sňatek z rozumu?

**Martin Kvizda**

Masarykova univerzita v Brně  
Ekonomicko-správní fakulta  
listopad 2008

# Struktura přednášky

- Úvod
- Vybrané případové studie rozdělené do deseti tématických okruhů (*Evropa × Amerika*)
- Závěr
- Diskuse .

# Pár poznámek na úvod

## Proč se bavít o železnicích?

- jsou všude kolem nás
- zaměstnávají tisíce lidí
- vlastní miliardové majetky
- stojí nás desítky miliard z veřejných rozpočtů
- stát je podporuje a plánuje jejich rozvoj

## ... a víme proč?

*“... the relation between the State and the national railways is one of the most difficult and important questions of modern politics.”*

W. M. Acworth (1908) *The Relation of Railways to the State. The Economic Journal*, Vol. 18, N° 72, p. 507)

## 19. století:

- železnice = technologická inovace dopravních služeb
- vznikla jako konkurenceschopné a konkurující odvětví
- přitahovala zájem soukromého kapitálu → zisk
- přitahovala zájem státu → zisk, strategie, HP cíle

## Dnes:

- železnice = technologický standard
- v řadě zemí konkurence neschopná
- nepřitahuje soukromý kapitál → ztráta
- přitahuje zájem státu → krytí ztrát, strategie, HP cíle .

## Vnímání historického vývoje:

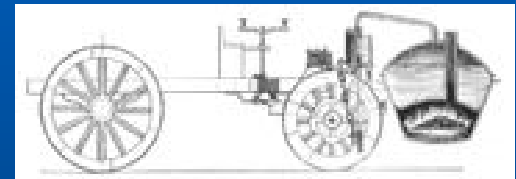
1. období – **developerské** („railmania“) → fungující soukromé podniky
2. období – **etatizace** → neefektivní státní podniky
3. období – **revitalizace** → návrat k soukromému podnikání

⇒ historická iluze

**Jaká byla (a je) role státu v železniční dopravě?**

# 1. Železnice vs. auta – I. dějství

- *Evropa*, 16. stol. → **první železné/dřevěné dráhy:**  
Doprava v soukromých dolech a lomech .



*Evropa*, 18. stol. → **první parní automobily:**

1769 Nicolas Joseph Cugnot (*Francie*) – tahač těžkých děl, 5 km/h

1801 Richard Trevithick (*UK*) – doprava osob a nákladů, 15 km/h

1826 Goldsworthy Guerneý (*UK*) – Londýn – Bath, 340 km, 20 km/h

1829 Charles Dance (*UK*) – londýnské parní omnibusy (28 strojů)

1831 Charles Dance (*UK*) – linka Cheltenham – Gloucester (3× denně)

1833 Walter Hancock (*UK*) – „London and Paddington Steam Carriage Company“ – pravidelná doprava, silniční vlaky .

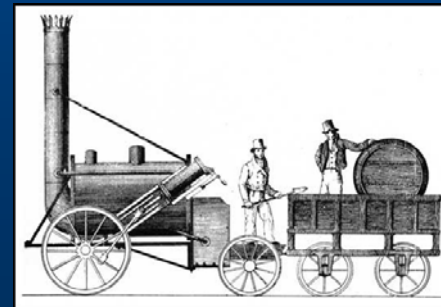
- *Evropa, 19. stol.* → **první parní lokomotivy:**

1804 Richard Trevithick (*UK*) – důlní dráha v Merthyr Tydfil

1815 George Stephenson (*UK*) – důlní dráha v Killingwoth  
(„*Blücher*“)

1825 George Stephenson (*UK*) – veřejnosti přístupná důlní dráha  
Stockton – Darlington

1835 George Stephenson (*UK*) – veřejná dráha Liverpool –  
Manchester („*Rocket*“)



- *Svět, 18./19. stol.* → **silnice nejsou ekonomicky zajímavé:**

Silnice vlastní stát („císařská s.“) a jednotlivá panství („knížecí s.“) .

Vybírá se mýto, které se nevrací do údržby .

Právo ztroskotání .

Veřejné silnice nezpevněné, nedostatek kapitálu a vůle je opravovat .

- *Svět, 1820* → **kapitál je investován do železnic:**

Železnice umožňuje privatizovat výnosy z provozu, je soukromá, kontrolovatelná a říditelná .

Stát není schopen zajistit rozvoj dopravy, přenechává to soukromému kapitálu a ten jako způsob technického provedení volí ekonomicky nejvýhodnější variantu – železnici .



- *UK, 19. stol.* → **regulace silniční dopravy:**

1861 - parlamentní zákon – 8 km/h město, 16 km/h cesta, max. 11 tun

1865 – „Locomotive act“ – 3.2 km/h a 6.4 km/h, chodec s praporkem

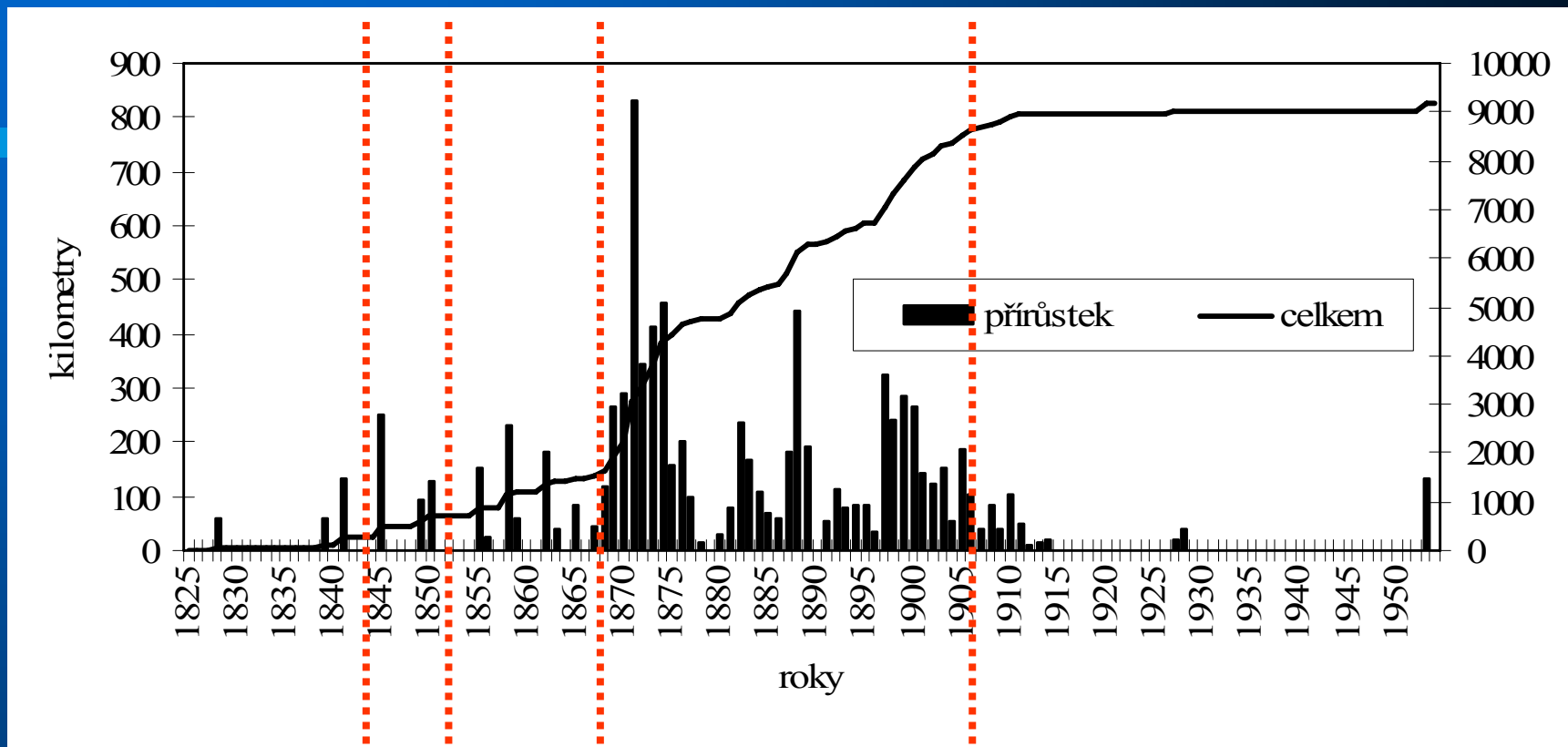
- *Rakousko, 1836* → **vizionářská strategie (odloženo o 180 let):**

K.u.K. Hofkanzlei: „stát převezme železniční síť od soukromých vlastníků do svého vlastnictví a správy v okamžiku, kdy budou moci dopravci volně provozovat služby, jako na silnici.“

## 2. Staré mocnářství neví, co s dráhou – ale platí

- *Rakousko, 19. stol. → čtyři změny strategie za 40 let:*
  - 1825 – **privátní developerské období (koňky, Severní dráha císaře Ferdinanda – KFNB);**
  - 1841 – **stát na vlastní náklady buduje základní železniční síť (Severní státní dráha – NStB);**
  - 1855 – **rezignace na budování a provoz železnic a privatizace státních drah (Společnost státní dráhy – StEG);**
  - 1869 – **subvence, dotace, záruky výnosu, postátňování drah: 1874 – Kuratorní zákon, 1877 – Sekvestrační zákon, 1880 Zákon o poskytování výhod místním drahám.**

# Výstavba drah v Čechách a na Moravě



soukromá

státní

soukromá

soukromé zisky, státní riziko

zastavena státní podpora

- *Rakousko*, konec 19. stol. → **byrokracie, chaos, státní peníze:**

Formy státní podpory: (i) přímé provozní subvence, (ii) státní nákup akcií a obligací, (iii) garance minimálního výnosu (typicky 5.20 %), (iv) paušalizace (dotace na kilometr tratě) - v 1875 subvencováno 31 železničních společností 7 variantami (vyšší dotace, kde akcionáři byli Habsburkové) .

Vliv na státní rozpočet:

1868 – vyplaceno 1 400 000 zl.

1876 – vyplaceno 23 100 000 zl.

1880 – 6 % výdajů státního rozpočtu

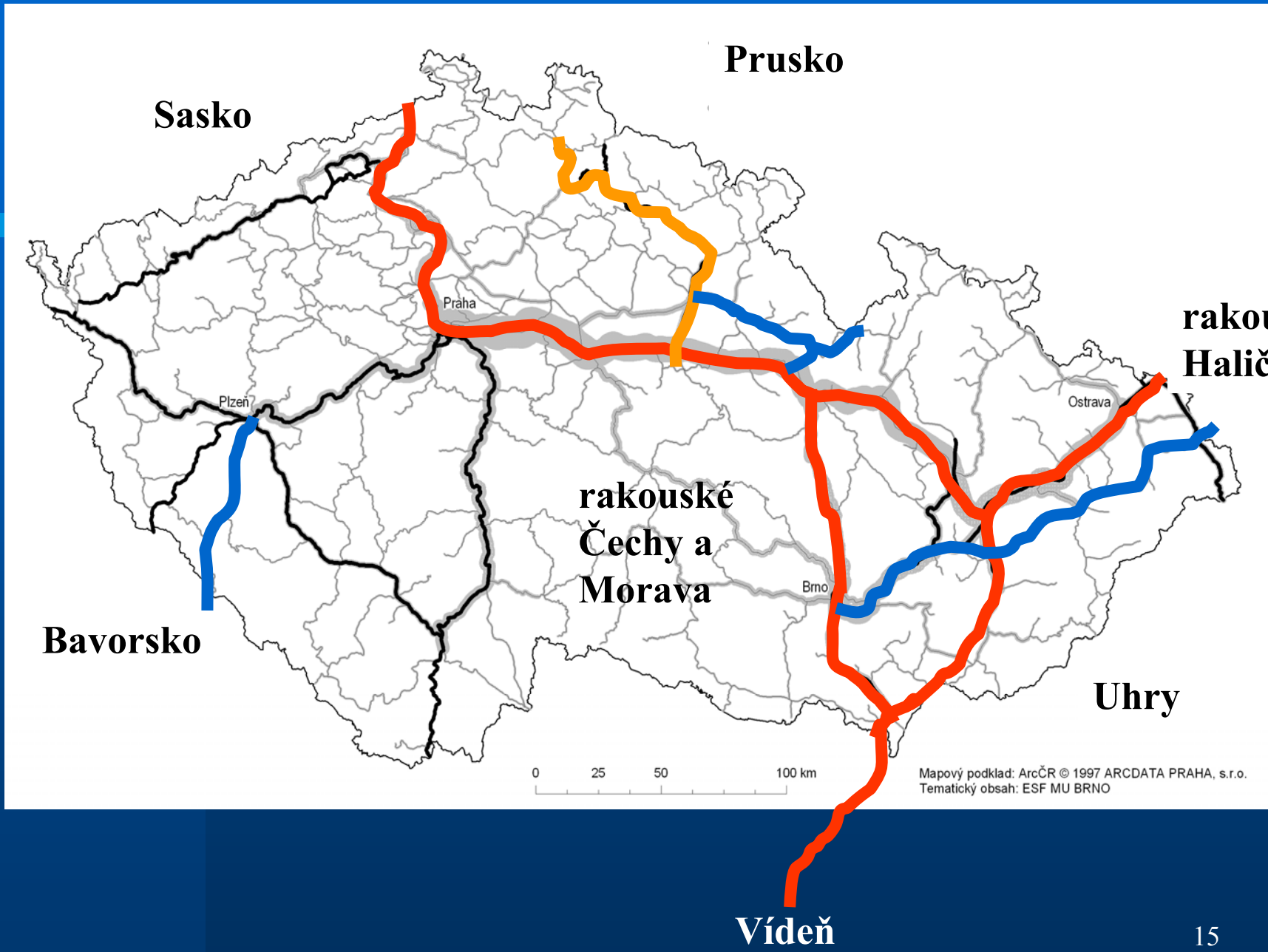
1910 – 26.8 % výdajů státního rozpočtu

### 3. Armáda má své potřeby a moc...

- *Evropa, 1. pol. 19. stol.* → **dráhy nesmí sloužit nepříteli:**  
Prusko – každá sousedící dráha musí mít jiný rozchod.  
Rakousko – žádné dráhy přes horské průsmyky do Pruska.
- *Evropa, 2. pol. 19. stol.* → **dráhy musí sloužit armádě:**  
Rakousko, 1859 – dráha do Liberce musí jet oklikou přes pevnost Josefov.  
Prusko, 1860 – uhelné dráhy do Slezska se staví jako invazní.  
Rakousko, 1888 – duplikace Severní dráhy dále od hranic.

Berlin





Vídeň

- *USA, UK, Austrálie, 19. stol.* → **armáda nemá zájem:**

Bezpečnost zemí a podporu invaze jistí námořnictvo.

- *USA, 1917* → **válečná ekonomika mění pravidla:**

Stát dočasně přebírá kontrolu nad provozem a tarify železnic pro zásobování evropských vojsk.



## 4. Železnice budují impéria – státní ...

- *Belgie, 1850* → **železnice jako nástroj státní suverenity:**

Po odtržení Belgie od Holandska neexistoval potřebný „belgický“ kapitál a král nechtěl připustit, aby belgické železnice patřily „holandskému“ kapitálu.

- *Prusko, 1875* → **železnice jako nástroj politického sjednocení:**

Německá knížectví – dráhy vlastní vládnoucí dynastie.

Prusko – původně soukromé dráhy (kromě Východní dráhy z Berlína),

1875 znárodnění železnic, sjednocení provozních podmínek, vznik Říšské dráhy.

- *Itálie, 1870* → **železnice jako nástroj politického sjednocení:**

Po sjednocení Itálie 1870 převzal stát dosud rozdrobené privátní železnice.

- *Kanada, 1907* → **železnice jako nástroj ekonomického sjednocení:**  
Státní Inter-Colonial Railway (ICR) postavena pro „...political, social, and economic union for the British-American provinces“. Přímo konkurovala soukromé Canadian Pacific Railway (CPR), stát ji dotoval 1 - 4 000 000 \$ ročně .

## ... nebo impéria svá vlastní

- *USA, 1850* → **dráhy poskytují více než stát:**

Zaměstnávají více lidí než vlády států Unie

Zaměstnávají ve všech profesích od dělníků po špičku

Platí dividendy akcionářům

Pronajímají plantáže

Přivážejí osadníky

Zakládají města

- *USA, 1870-80* → **kapitalizovaný majetek drah převyšuje státní rozpočet:**

Celkem americké dráhy – 2 550 000 000 \$

Státní rozpočet – 286 000 000 \$

## 5. Železnice vs. auta – II. dějství

- *Evropa, 19. století* → **drahé pozemky pro dráhu:**

Pozemky mají své vlastníky, dráhy je musí stále draže vykupovat, jednou postavená trať utopí fixní náklad navždy .

Stát opravuje staré silnice, železnice limitovány konkurencí aut .

- *Severní Amerika, 19. století* → **pozemky darem od státu:**

Divoký Západ má bezcenné pozemky, silnice neexistují.

Železnice dostávají od státu pozemky zdarma – celkem 130 000 000 akrů (větší než celý Texas) – napojením na dráhu se stanou zlatým dolem. Dráhy volně mění trasy podle výnosů, malé utopené náklady .

Farmáři u tratí jsou rukojmím drah – monopolní tarify .

## 6. Státy se učí umění regulace

*„We do not ride upon the railroad, it rides upon us.“*

Henry David Thoreau (senátor USA, 1850)

*“If the State can’t control the railways, the railways will control the State.”*

Sir Henry Tyler (člen Commission on Railways and Canals UK, 1873)

- *Nizozemí, 1900* → **státem organizovaný duopol:**

Železnice vlastnil stát a pronajal je dvěma operátorům tak, že jim oběma garantoval přístup na všechny důležité destinace .

- *Francie, 19. stol.* → **státem organizované lokální monopoly:**

Železnice vlastnil stát a pronajal jednotlivé tratě různým operátorům tak, aby si nikde nekonkurovali .

- **USA, 1887 → kontrola konkurence a tarifů:**

Interstate Commerce Commission (ICC) – kontrola přiměřenosti tarifů a boj proti železničním kartelům (úplně bez výsledku...)

- **USA, 1912 → regulace železničního podnikání:**

Státy unie vydaly 230 zákonů a pravidel podnikání.

- **USA, 1917 → ve válce jde všechno stranou:**

*„Efficiency was the only criterion that mattered; maintaining competition did not.“* ministr financí McAdoo

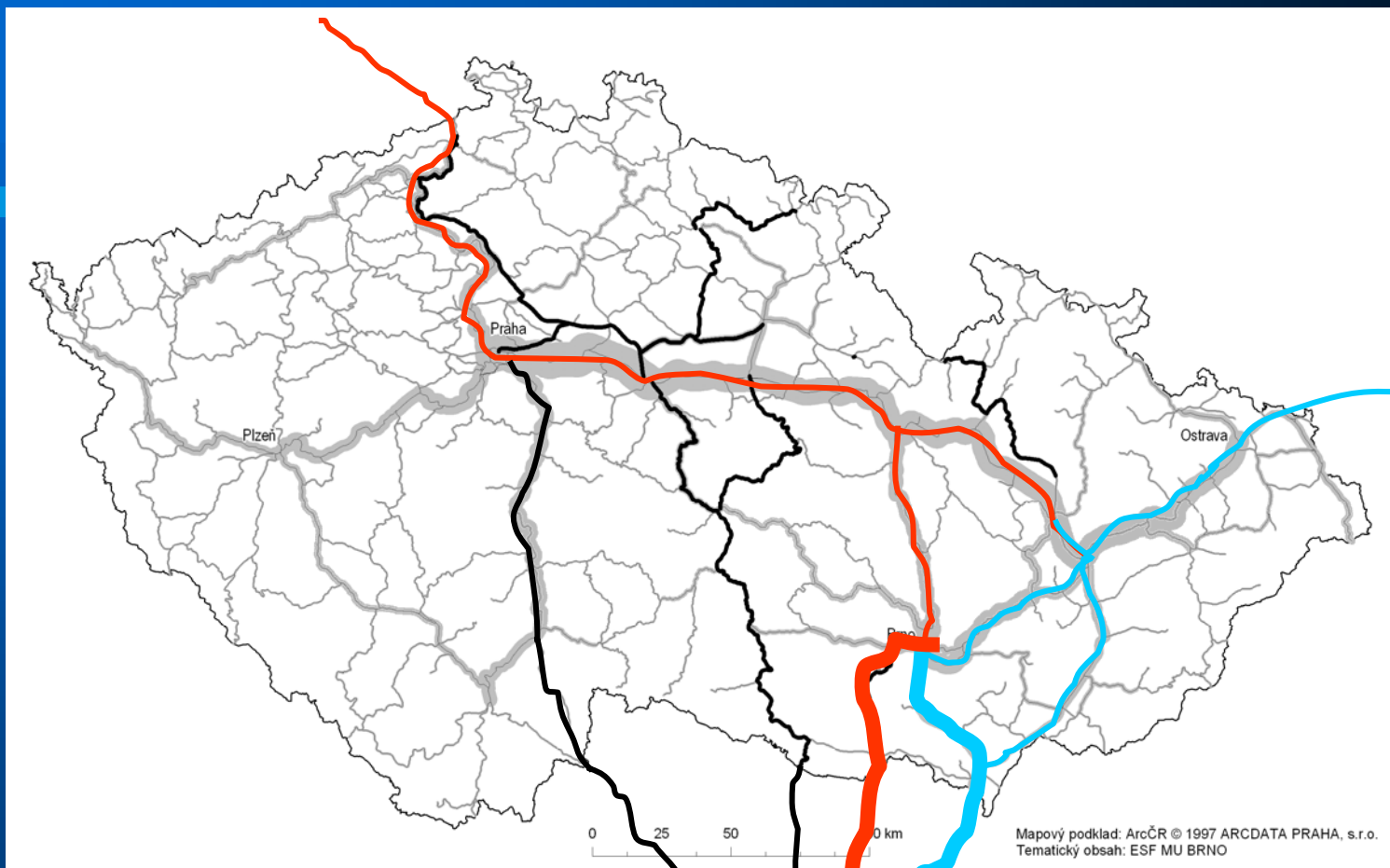
- **USA, 1920 → historie se opakuje:**

Železnice vyňaty z působnosti antitrustového zákona, stát garantuje minimální výnos akcií 5.5%, stanoveny minimální nákladní tarify<sub>23</sub>

- *Rakousko, 1870* → **státní privilegia deformují konkurenci:**

Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) má privilegium z roku 1836 na trať z Vídně do Brna - nikdo nesmí vést svoji trať v tomto koridoru. Společnost státní dráhy (StEG) chce propojit svoji jihovýchodní a severní síť – musí z Vídně do Brna vybudovat vlastní trať oklikou velice nevýhodným terénem a s vysokými dopravními náklady .





Vídeň

## 7. Protekcionismus – export státní podpory

- *Kanada, 1886* → **první globální intermodální firma:**  
Canadian Pacific Railway (CPR) vlastní rejdu s několika rychloparníky, konkurence námořním linkám z Evropy do východní Asie:

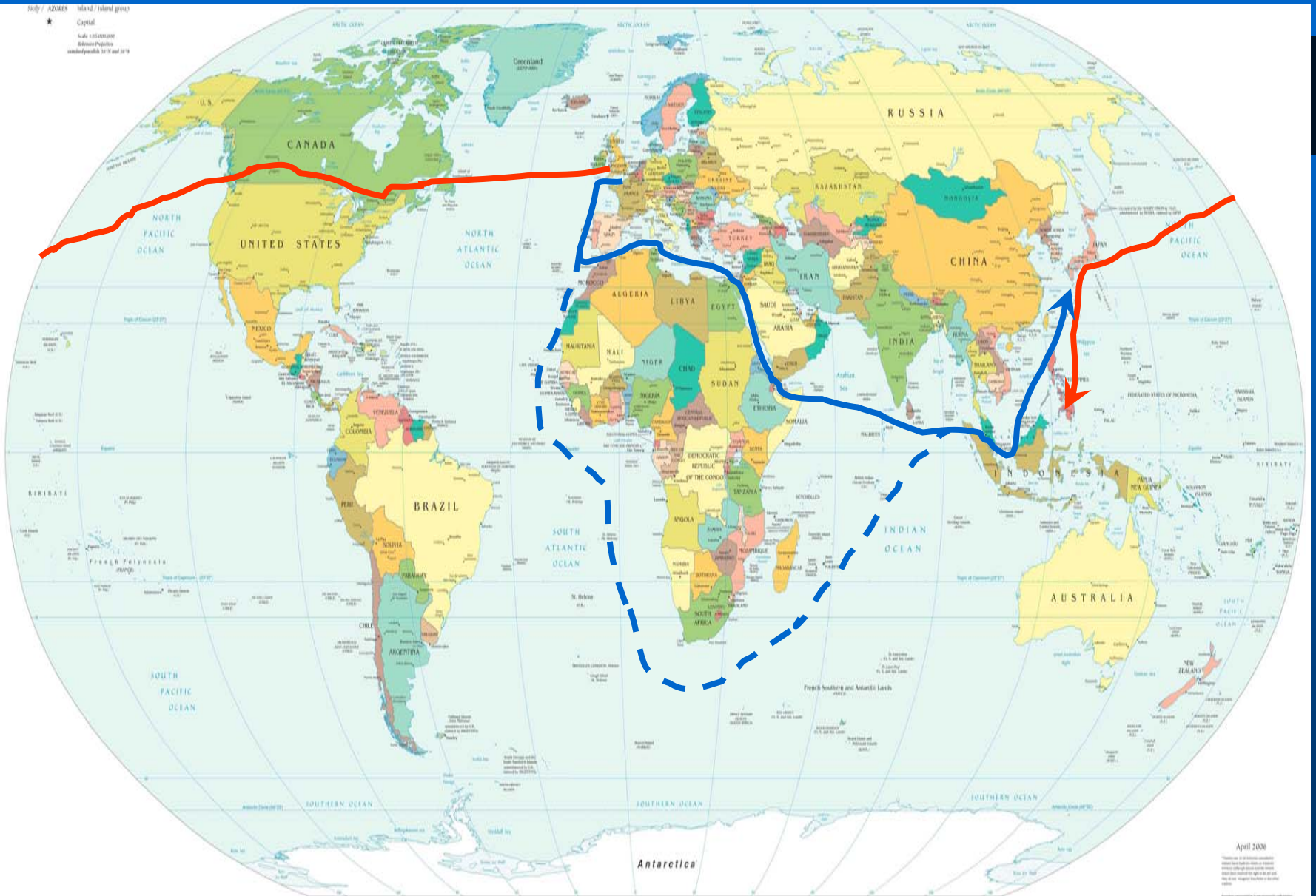


Liverpool – Halifax

Halifax – Vancouver / Port Moody

Vancouver / Port Moody – Jokohama / Manila





- *Německo*, konec 19. stol. → **subvence soukromým rejdám**: Norddeutscher Lloyd a Hamburg-Amerika Linie tak mohly provozovat ztrátové rychloparníky.
- *Velká Británie*, reakce → **subvence soukromým rejdám**: Všechny britské rejdy mohly čerpat subvence za závazek, že poskytnou své parníky pro přepravu invazních vojsk.
- *Kanada*, 1889 → **monopol a dotace v boji o přežití**: Britská vláda udělila Canadian Pacific Railway (CPR) poštovní monopol pro Hongkong a dotaci 45 000£, kanadská vláda 15 000£.

Během železniční krize 1893-95 zkrachovalo 150 severoamerických drah - CPR přežila....

## 8. Státní úředníci jsou také jen lidé ...

- *Rakousko, 1830* → **bohatí pomáhají mocným:**

Žádost o privilegium pro Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB) podpořil její hlavní podílník S. M. Rothschild osobními půjčkami kancléři Metternichovi .

- *Rakousko, 1862* → **úředníci nesmí pracovat pro železnice:**

Stát v 1855 privatizoval dráhy (StEG) za 65 450 000 zl. = necelá polovina účetní hodnoty + velkostatky, doly, lesy a pozemky s budovami + státní záruka minimálního výnosu 5.2% (dosud vynášely 2-10%) + osvobození na 10 let od daní. V 1862 ustavena parlamentní komise k vyšetření finančních machinací a korupce + státním úředníkům zákonem zakázáno, aby byli zároveň členy správních rad železničních společností .

- **USA, 1850 → železnice budoují okruh přátel:**

Santa Fé Railroad vyplácela 500 – 2 000 \$ ročně legislativcům (s příjmem 900 \$ ročně) jako zvláštní náhrady za činnost spojenou se zasedáním ve správní nebo dozorčí radě + volné rodinné jízdenky; postupně i členové městských rad a advokáti.

- **Kanada, 19. stol. → korupce státních úředníků:**

„*Historie kanadského bohatství*“ (Gustavus Myers) popisuje na 2/3 stran zločiny spojené s korupcí poslanců soukromými vlastníky a provozovateli železnic .

„*Historie Nejvyššího soudu*“ popisuje na 556 z 852 stran defraudace, krádeže, korupci a ostatní zločiny zneužití postavení veřejného činitele spojené s americkými dopravními magnáty .

- *Austrálie, 1867* → **zkorumpované veřejné zakázky pro státní železnice:**

**Austrálie - 400 mil v mírném terénu a na bezcenné půdě  
za 10 000 000£ (1 míle = 25 000 £)**

**Kanada - 2 000 mil za 20 000 000£ (1 míle = 10 000 £)**

**USA - 40 000 mil za 300 000 000£ (1 míle = 7 500 £)**

## 9. Železnice vs. auta – III. dějství

- *USA, 1930* → **železnice vozí vlastní rakev:**

Železnice ovládly dopravu, stát nemá prostředky, jak se jim bránit – podporuje automobilismus, buduje silnice .

Železnice podporují stavbu silnic – schopnost farmářů vozit produkci do 3 mil; po pevné silnici až 6 mil → rozšíření dostupné plochy 4×, zvýšení tonáže a výnosů .

½ přepravené tonáže drah - ocel, sklo, kaučuk a polotovary pro automobilky + nová auta dealerům + štěrk, cement, asfalt na stavbu silnic .

ICC – železnice minimální tarify + regulace; auta free .

- *Evropa, 1930* → **železnice pracují pro stát:**

Většina železnic je znárodněných nebo přímo kontrolovaných státem . Stát může železnice ovládat, auta nikoli - udržuje dráhy a chrání je proti konkurenci aut .



## 10. Soukromé nebo už státní železnice?

- *Kanada, 1915* → **vztah státu ke státní a privátní železnici:**

Státní Inter-Colonial Railway (ICR) – ztráta zatěžuje rozpočet, špatné služby – návrh na privatizaci. Soukromá Canadian Pacific Railway (CPR) – lepší služby, zisková.

CPR získala: dotaci od státu 25 000 000 \$ + část hlavní a odbočných tratí v ceně 30 818 000 \$ a 6 967 319 \$ + dotace místních vlád celkem 9 682 297 \$ + dotace municipalit 4 025 538 \$ + 25 000 000 akrů pozemků .

Ostatní soukromé dráhy: dotace od státu 183 000 000 \$ + dotace místních vlád 37 000 000 \$ + dotace municipalit 18 000 000 \$ + překlasifikování dluhů na nedobytné nebo na dary 39 000 000 \$ + sanace bankrotujících Canadian Northern Railway a Transcontinental Railway 23 000 000 \$ .

Dráhy vyplácely dividendy a bohaté odměny managementu ...

## Závěr – k diskusi

1. Amerika vs. Evropa (UK se přesouvá sem tam) .
2. Stát nechtěl železnice vlastnit ani provozovat – dokud se nechytil do vlastních smyček .
3. Amerika: stát železnice nejprve podporoval, pak ho přerostly, bojoval s nimi a pak je nechal napospas → co přežilo, funguje .
4. Evropa: stát železnice moc nepodpořil, pak jim začal pomáhat, znárodnil je a pak je chránil → přežily i ty nefunkční .
5. Železnice je dnes neefektivní a nekonkurenceschopná tam, kde ji stát zakonzervoval v podobě z 19. století .

6. Železnice je konkurenceschopným podnikem tam, kde jí to stát umožňoval, nereguloval a nechránil ji .
7. Revitalizace železnice znamená „opožděnou evoluci“ ⇒ železniční doprava nemůže přežít v rozsahu a podobě z 19. století .

*“State ownership and operation of railways on the continent of America is as much the exception as it is the rule in Europe.”*

W. M. Acworth, (1908) *The Relation of Railways to the State. The Economic Journal*, Vol. 18, N° 72, p. 505



<http://www.econ.muni.cz/railway>

*Děkuji za pozornost .*