

# Možnosti a limity konkurence – příběh železnice

**Martin Kvizda**

Masarykova univerzita v Brně  
Ekonomicko-správní fakulta  
duben 2009

# Na úvod....

- reforma Společné dopravní politiky EU v železniční dopravě
  - cíl: intermodální konkurenceschopnost železnice
  - nástroj: intramodální konkurence na železnici = unbundling
- specifika železniční dopravy
  - utopené náklady
  - path dependence – železnice táhne svou historii

## Cíl přednášky:

- jaká je zkušenost s konkurencí na železnici?
- jak může působit efekt path dependence?
- co lze od unbundlingu očekávat?

# Struktura přednášky

- **Předehra:** optimální intenzita konkurence
- **I. dějství:** historické modely konkurence
- **II. dějství:** evropská dopravní politika a její aplikace
- **III. dějství:** historie konkurence v Česku
- **Finále:** deus ex machina a hustota dopravy
  
- **Závěr, diskuse .**

# Předehra

## Teorie regulace konkurence a ochrany trhu:

- liberální koncepce – trh řeší všechno
- intervencionistické koncepce – regulace ve veřejném zájmu
- Kantzenbachova teorie optimální intenzity soutěže – konkurence má svoji optimální míru, je třeba vytvářet systémy

→ volný trh × dopravní plánování

# I. dějství – historické modely konkurence

## 1. Soukromé dráhy – volná konkurence

- **USA - celé 19. stol.**
  - volné železniční podnikání, zahraniční kapitál
  - pozemky darem (od státu, města) + nízkonákladové stavby → malé utopené náklady → změny tras
  - tvrdá konkurence, duplikace tras, vzestupy a pády drah
  
- **Velká Británie – 1801-1923**
  - railmania - 1846/47 prospekty na 815 nových drah v celkové délce 20 675 mil a v kapitálových výdajích 350 000 000 £ a registrace 1 118 nových železničních společností
  - tvrdá konkurence, duplikace tras
  - vysoké utopené náklady → rigidita tras

## 2. Státní dráha – eliminace konkurence

- **Belgie, 19. stol**

- stavěl a provozoval stát → politika sjednocení země
- radiální síť z Bruselu, jednotný systém, jízdní řád, ceník, atd.
- utopené náklady na vrub státu

- **Prusko, 1875**

- politické a vojenské zájmy → optimalizace sítě
- znárodnění a státní výstavba drah
- utopené náklady na vrub státu

### 3. Společný podnik

- **Mexiko, 19. stol.**
  - železnice akciové společnosti s majoritou státu
  - riziko spojené s utopeným kapitálem nese stát, efektivní hospodaření pod dohledem akcionářů
  - státem regulovaný rozvoj sítě + účinná konkurence

### 4. Státní síť – soukromí operátoři

- **Nizozemí, 1900**
  - stát vlastní veškerou síť
  - pronájem dvěma operátorům tak, že oba mají garantován přístup na všechny důležité destinace
  - utopené náklady na vrub státu + velmi účinná konkurence

## 5. Soukromé dráhy – státní regulace tras

- **Francie, 1842**

- stát určoval trasy železnic, plánoval mosty a tunely, vykupoval půdu a zakládal a vlastnil železniční spodek
- soukromí operátoři najímali zaměstnance, pokládali a vlastnili železniční svršek a pořizovali, vlastnili a provozovali vozidla
- od roku 1859 se soukromí dopravci ze zákona museli zavázat, že budou provozovat i ztrátové trasy
- část utopených nákladů na vrub státu, omezená konkurence



## 6. Regionální monopoly

- **Francie, 19. stol.**
  - stát pronajímal tratě různým operátorům tak, aby si nikde nekonkurovali
  - utopené náklady na vrub státu, malá konkurence
- **Japonsko, 19. stol.**
  - privátní dráhy (okolí Tokia) zakládány rodinnými klany ve spojení s místní byrokracií a mafií
  - koordinace železničního, realitního a maloobchodního podnikání v okolí tratě a tvorba územního plánu (Seibu)
  - utopené náklady minimalizovány státem, žádná konkurence

## ■ USA, 1896

- **prezidentský kandidát za demokraty William Jennings Bryan – návrh znárodnění železnic: hlavní tratě federální vládou, vedlejší jednotlivými státy**
- ***“... the result would be to create an organism about as useful for practical purposes as would be a human body in which the spinal cord was severed from the brain.” (ACWORTH, W. M. (1908) The Relation of Railways to the State. *The Economic Journal*, Vol. 18, N° 72, p. 506)***

## ■ Velká Británie 1923

- **zákonem sloučeno cca 120 drah do čtyř velkých: Southern Railway (SR), Great Western Railway (GWR), London & North Eastern Railway (LNER) a London, Midland & Scottish Railway (LMSR)**
- **vysoké utopené náklady, velmi omezená konkurence**

## 7. Mix státních a soukromých drah

- **Kanada, 1872**
  - založena státní Inter-Colonial Railway – důvod: politické, sociální a hospodářské sjednocení východních provincií
  - nízké tarify, nákladné stavby, předimenzované služby
  - utopené náklady přebírá stát a přímo konkuruje některým soukromým drahám
- **Rakousko, 19. stol.**

.....

## II. dějství – evropská dopravní politika

Současný stav konkurence na železnicích ve světě:

- „americký model“ → konkurence vertikálně integrovaných dopravců
  - ex post konkurence na trhu
  - primárně intermodální konkurence
  
- „evropský model“ → snaha o intramodální konkurenci vertikálně separovaných dopravců
  - ex ante konkurence o trh
  - primárně intramodální konkurence

## **Cíl reformy železniční dopravy podle CTP EU:**

- **rozbití národních železničních monopolů**
- **otevřená intramodální i intermodální konkurence**
- **základní nástroj CTP → vertikální separace (unbundling)**

## **Zpráva Evropské komise (červen 2008) – 24 z 27 zemí EU:**

- **nedostatečná nezávislost provozovatele infrastruktury**
- **nedostatečný tlak na jeho efektivitu**
- **neexistence nezávislého regulátora**

## 1. Britský model

- vertikální separace
  - privatizace infrastruktury (Railtrack)
  - konkurence o trh osobní dopravy
  - konkurence na trhu nákladní dopravy (open access)
- 
- selhání koordinace investic do infrastruktury
  - bankrot Railtracku

## 2. Švédský model

- vertikální separace
  - státní vlastnictví infrastruktury (Banverket)
  - státní dopravce osobní a zvláště nákladní dopravy
  - konkurence o trh osobní dopravy - dotace
  - konkurence na trhu nákladní dopravy (open access)
- 
- nekalá soutěž o dotace
  - chybné podnikatelské záměry
  - nízké poplatky – ztráta odvětví – daňová zátěž

### 3. Německý model

- vertikální integrace
  - státní holding DB:
    - vlastnictví a správa infrastruktury
    - dopravci meziměstské, regionální a nákladní dopravy
  - konkurence o trh regionální osobní dopravy - dotace
  - konkurence na trhu nákladní dopravy (open access)
- 
- dominance DB
  - netransparentní kalkulace poplatků
  - růst nákladů odvětví



## Proč jdou reformy pomalu?

- náklady utopené v infrastruktuře je těžké pokrýt
  - konkurence o trh = soutěž o dotace → je netransparentní a nekalá
  - institucionální oddělení infrastruktury od provozu komplikuje strategické plánování na obou stranách
- „Vertikální separace dává dobré výsledky v určitých odvětvích, v určitých zemích a v určité době, zatímco jinde a jindy nikoli.“  
(např. *Vickers 1995, Newbery 1999, Hirschhausen 2002, World Bank 2002, Pittman 2003, Pittman 2005, Ehrmann 2003*).

# III. dějství – historie konkurence v Česku

**1825 – 1840: období prvních soukromých drah**

- omezení konkurence „privilegii“
- vysoké utopené náklady

**1841 – 1854: budování státní dráhy, zastavení soukromých staveb**

- „francouzský model“ pronájmu tratě soukromým dopravcům
- utopené náklady nese stát

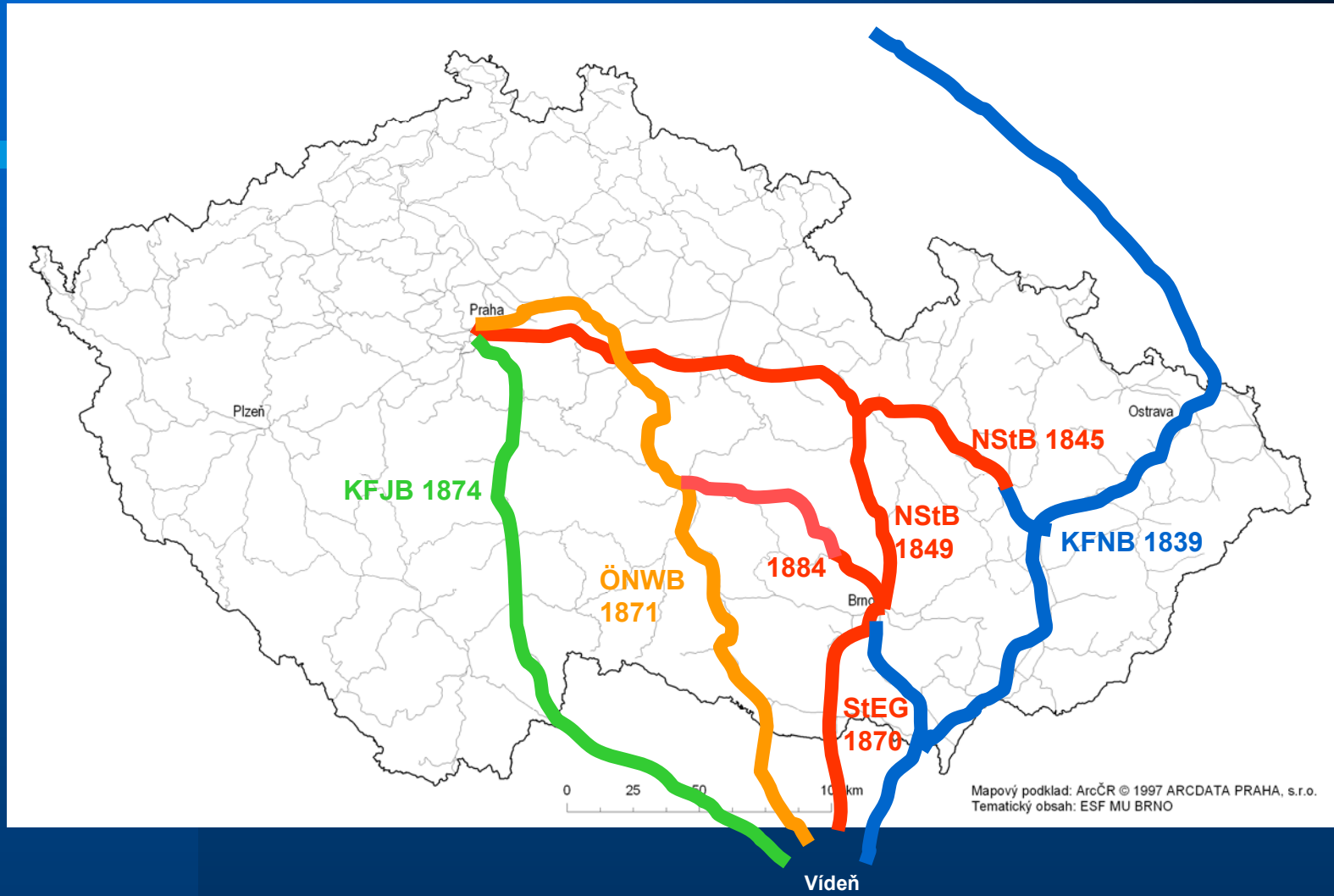
**1855 – 1873: rezignace na státní dráhy, privatizace, „railmania“ 70. let**

- tvrdá konkurence
- vysoké utopené náklady

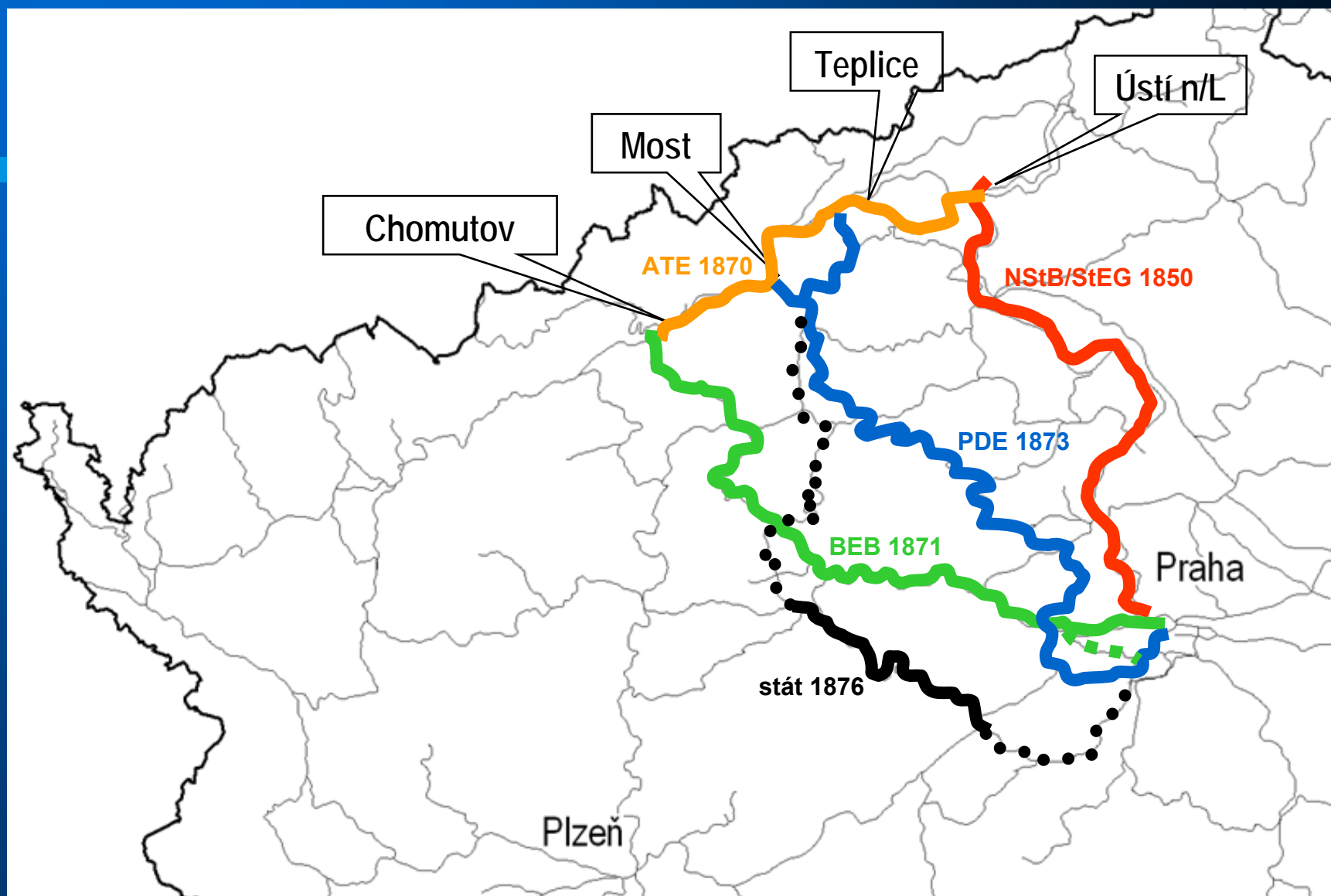
**1874 – 2004: postátňování drah, subvence, dotace, záruky výnosu**

- omezování konkurence
- krytí utopených nákladů

# Vídeň – Praha: railmania na Vysočině

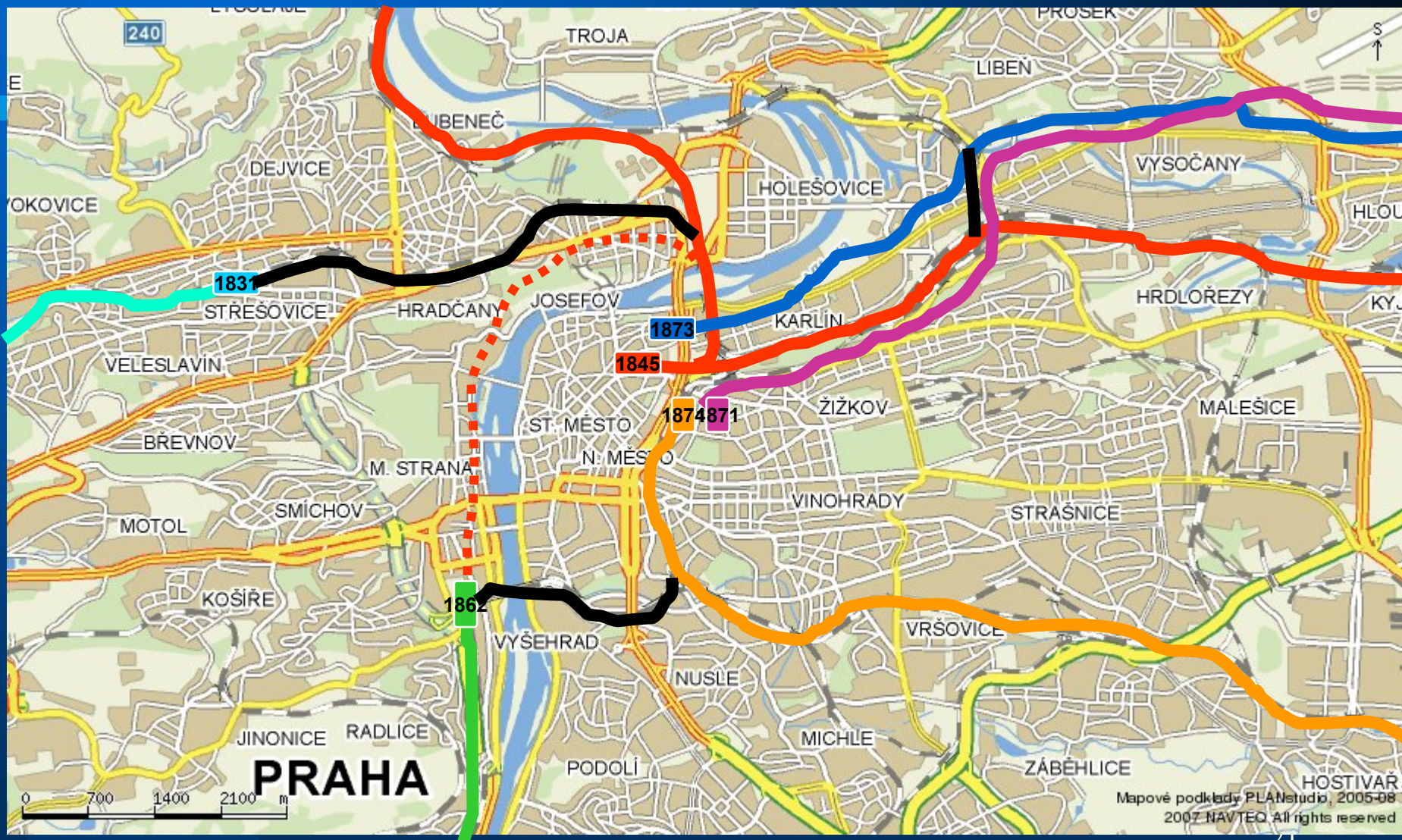


## Z Prahy na severozápad: uhelná railmania



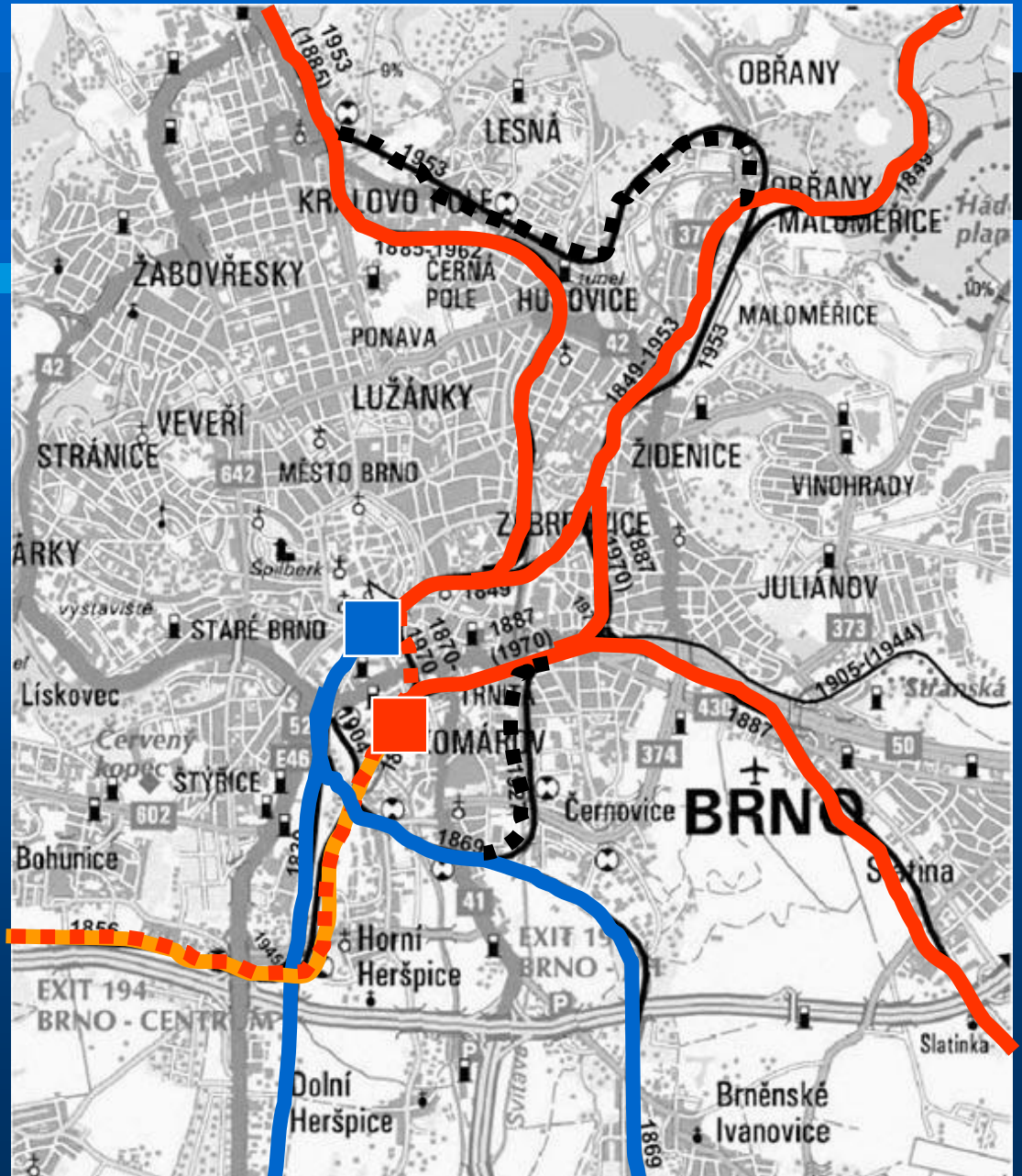


# Osamělá nádraží v Praze: railmania v ulicích





# Brněnský gordický uzel



# Finále

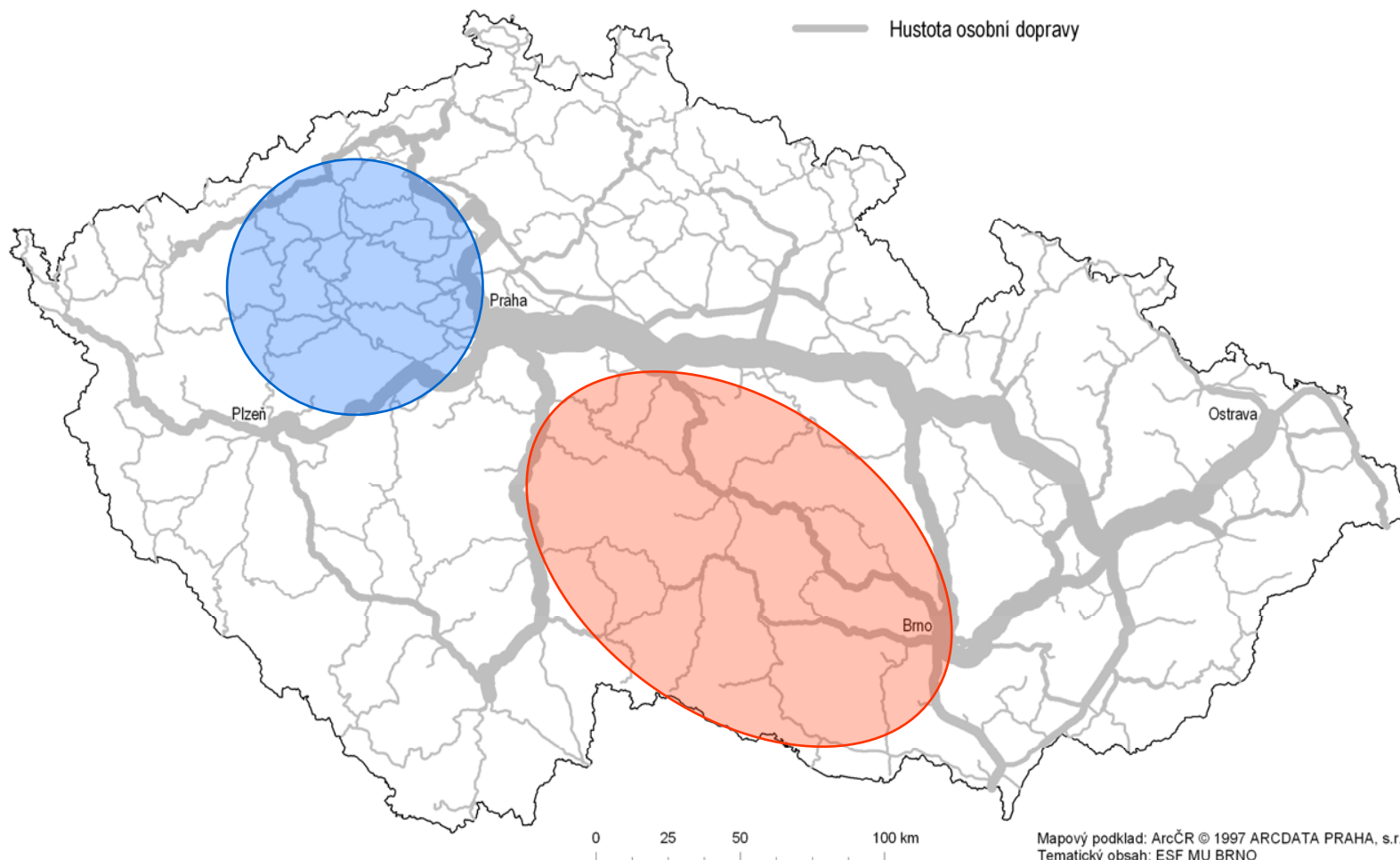
**Jak jsou na tom železnice v Česku dnes?**

- **EU: Bílá kniha (1996) + „železniční balíčky“ (1998, 2002, 2004) → rozdělení ČD / SŽDC / Cargo**
- **vstup zahraničních i českých soukromých dopravců**
- **aplikace „švédského modelu“**
- **konkurence o trh:**

**→ ale jaký je to trh?**

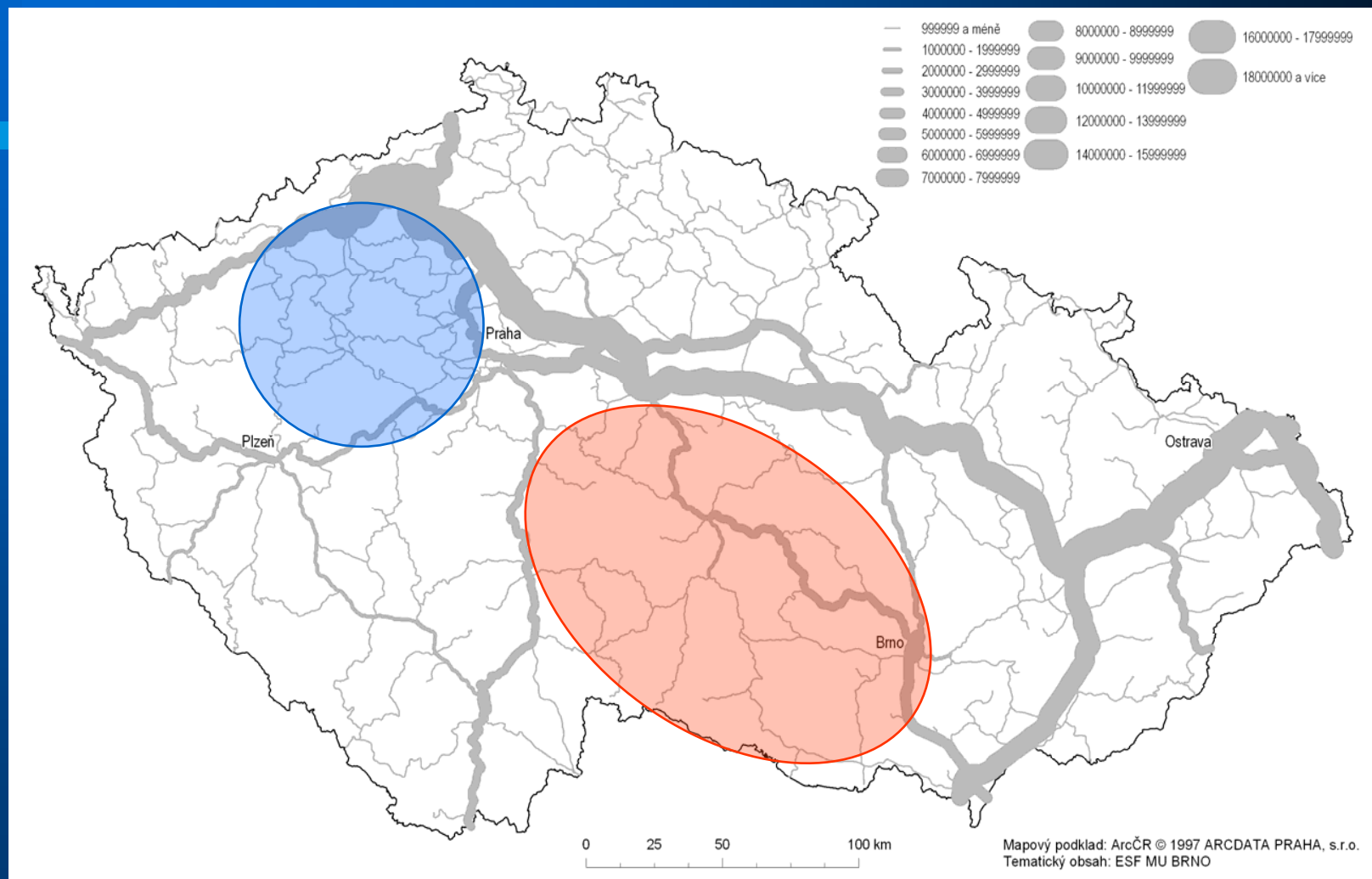
**→ kdo a jak „trh“ vytváří?**

# Hustota osobní dopravy v Česku





# Hustota nákladní dopravy v Česku



## Česká železniční síť

- neodpovídá poptávce po přepravních směrech
- nedostatečná / předimenzovaná kapacita
- iracionální dopravní plánování

**Vyřeší to intramodální konkurence o trh?**

# Závěr

- utopené náklady – path dependence – selhávání konkurence
- vertikální separace neumožňuje efektivně překonávat deformace sítě
- konkurence o trh neřeší intermodální konkurenci

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

Děkuji za pozornost.