

NÁRODOHOSPODÁŘSKÝ OBZOR 4 – 2006 ROČ. VI

Jiří Čáp, Ivo Drahotský
Konkurenční pozice železniční dopravy

Summary:

This article focuses on the competitive position of Czech railways in the context of other types of transport. The present scope of provided services does not appear to be sufficient, and therefore additional logistics services necessary for sustaining the competitiveness of the Czech railways are suggested .

Anotace:

Článek se zaměřuje na konkurenční pozici českých drah v kontextu ostatních druhů dopravy. Současná poskytovaná škála služeb se nejeví jako dostatečná a proto jsou v textu navrženy dodatečné služby, zejména logistického charakteru, které jsou pro udržení konkurenceschopnosti nezbytné.

Jiří Dukát
Mají vysokorychlostní tratě naději na realizaci?

Summary:

This paper deals with the possibilities of high-speed railways on the territory of the Czech Republic. To preserve the competitiveness of the railway, a construction of high-speed railways is necessary. The author suggests a construction of several high-speed railways and thereby building up a backbone of Czech railways which would help to preserve and enhance its competitiveness.

Anotace:

Příspěvek se zabývá možnostmi vysokorychlostních tratí (VRT) na území České republiky. Aby si železnice udržela konkurenceschopnost, je stavba VRT nezbytná. Autor navrhuje stavbu několika tratí VRT za účelem vytvoření páteře české železnice, která by zajistila dosažení nezbytné konkurenceschopnosti.



Marcel Horňák

Pozícia železničnej dopravy na Slovensku – stagnácia alebo úpadok

Summary:

The author deals with the position of the railway in Slovakia and presents possible perspectives in the regional context. The paper approaches its potential from both the European point of view, as well as from the regional perspective of Slovakia.

Anotace:

Autor se zabývá pozicí železnice na Slovensku a předkládá její možné perspektivy v regionálním kontextu. Text se zabývá jak potenciálem z hlediska celoevropského, tak regionálními aspekty samotné Slovenské republiky.

Josef Kunc

Počátky průmyslu a železnice na Moravě a ve Slezsku – historické aspekty vývoje

Summary:

Industrial production in Moravia has a long history and tradition. Originally, the manufactural and factory production was based particularly in Moravian/Silesian-Prussian borderland and in Brno and its surroundings. Together with the growth of coal mining and related industries (metallurgy and metal works), the Ostrava region experienced an intensive development, which was an exception to a certain extent, since the centre of industrial development was relocated during the 19th century, in a large degree thanks to developing railway infrastructure, to the newly established industrial centres in the inland. Brno, as a one of the most industrial cities of the whole former Austria, was in 1839 connected to locomotive railway and thus the industrialization and urbanization of Moravia and Silesia was started.

Anotace:

Průmyslová výroba má na Moravě dlouholetou historii a tradici. Původní koncentrace manufakturní a později tovární výroby se etablovaly zejména v moravsko/slezsko–pruském příhraničí a v Brně a okolí. S rozvojem těžby uhlí a primárně navazujících výrob (zejména hutnické a kovozpracující) zaznamenalo prudký rozvoj průmyslu především Ostravsko, což byla ovšem do určité míry výjimka, protože těžišť průmyslové výroby se v průběhu 19. století přesunulo, do značné míry také vlivem rozvíjející se železniční dopravy, do vnitrozemí do nově vznikajících průmyslových center. Právě město Brno, jako jedno z nejvíce průmyslových měst celého Rakouska bylo v roce 1839 napojeno na parostrojní železnici a industrializace a urbanizace Moravy a Slezska (také díky železnici) byla spuštěna.

Stanislav Kutáček

Externality: fakta – politiky – reality

Summary:

The aim of this paper is to outline the role of externalities in the planning of the future of railway transport in the Czech Republic. Externalities play a significant role in railway transport and it is the reason why they should be included into the potential costs and revenues. Therefore, this paper provides an economic calculation of the externalities of railway transport.

Anotace:

Cílem tohoto článku je nastínit roli externalit při zvažování budoucnosti železniční dopravy v ČR. Externality hrají v železniční dopravě významnou roli a při plánování je potřeba je zahrnout do možných nákladů a výnosů. V článku je proto provedena ekonomická kalkulace externalit železniční dopravy.

Martin Kvizda

Faktory efektivnosti železniční dopravy – Jak rozhodovat o dopravní politice?

Summary:

The question to be examined in this paper is the significance of several criteria determining the efficiency of railway transport. The most important principles of transport economics which are significant for both the operational efficiency as well as for government transport policy are discussed: (i) the problem of sunk costs, (ii) economies of scale, (iii) economies of transport density, (iv) network economies, and (v) economies of scope. As for social and environmental criteria, the principles of (vi) transport safety, (vii) greenhouse emissions, (viii) land use, and (ix) energy efficiency are elaborated as well. Concluding this analysis, it may be argued that there is one fundamental criterion of the efficiency of railway transport: the density of transport. It is crucial from both the economic and the social point of view. The way to increase efficiency and at the same time not to increase negative externalities of railway transport is a reduction of the railway network.

Anotace:

Otázkou, kterou řeší tento článek, je důležitost některých kritérií efektivity železniční dopravy. Jsou diskutovány nejdůležitější principy dopravní ekonomiky, které jsou významné jak pro efektivitu provozu, tak pro vládní dopravní politiku: (i) problém utopených nákladů, (ii) úspory z rozsahu, (iii) úspory z hustoty provozu, (iv) síťový efekt a (v) úspory ze struktury. Ke konceptům determinujícím společensky efektivní provoz můžeme řadit (vi) bezpečnost provozu, (vii) emisní zátěž provozu, (viii) zábor půdy a (ix) jednotkovou energetickou náročnost provozu. Závěrem analýzy je argument, že základním kritériem efektivnosti železniční dopravy je hustota provozu, a to jak z ekonomického, tak společenského úhlu pohledu. Způsob, jak zvýšit efektivitu a současně nezvýšit negativní externality, je redukce železniční sítě.



Miroslav Marada, Viktor Květoň, Petra Vondráčková
Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje

Summary:

This paper deals with the role of railways in regional development. The authors evaluate direct and indirect impacts of railway existence in the region. Both historical and present points of view are applied.

Anotace:

Text řeší problematiku role železnice v regionálním rozvoji. Autoři hodnotí jak přímé, tak nepřímé dopady existence železnice v daném regionu, a to v historickém kontextu i v současnosti.

Antonín Peltrám

Přehodnocení Bílé knihy evropské dopravní politiky z června tohoto roku a česká doprava

Summary:

This paper deals with the impact of the updates of European transport policy on the transport policy of the Czech Republic, and especially of Czech railways. First part of the paper is focused on the updating of the figures related to the railway transport in EU, the second part evaluates the White book of transport policy of EU.

Anotace:

Text je orientován na vliv aktualizace evropské dopravní politiky na dopravní politiku České republiky a zejména Českých drah. První část přináší aktualizovaná data týkající se železniční dopravy v EU, druhá část se zaměřuje na hodnocení Bílé knihy dopravní politiky EU.

Jiří Polanský, Tomáš Pospíšil

Analýza a odhad budoucího vývoje železniční dopravy v České republice

Summary:

In the presented paper, we try to analyze the present economic position of the railways in the Czech Republic and predict its development in next 5 years. We start with describing the development of the indicators of railway transport in time series because the current development in the Czech Republic is, of course, strongly determined by its position in the 1970s and 1980s. Then we identify, estimate and verify econometric models for the both passenger and freight railway transport. On the basis of the estimated models, we make a prediction and provide its analysis.

Anotace:

V předloženém článku se autoři snaží analyzovat současnou ekonomickou pozici železnice v České republice a předpovědět její vývoj v následujících pěti letech. Nejdříve je popsán vývoj ukazatelů železniční dopravy v časových řadách, protože současný stav je silně ovlivněn situací v 70. a 80. letech minulého století. Následně autoři nacházejí, odhadují a verifikují ekonometrické modely jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Na jejich základě je pak vytvořena predikce vývoje a její analýza.



Daniel Seidenglanz

Evropská dopravní politika – kritika a geografické hodnocení

Summary:

European transport policy is a tool for changing the current configuration of transport market in the European Union. Its main aim is to achieve long-term sustainability by weakening the dominance of road transport and strengthening the importance of more environmentally friendly modes of transport, such as railway, inland waterway and sea transport. The paper introduces possible critical approaches to this document with special focus on possible spatial consequences.

Anotace:

Evropská dopravní politika je nástrojem změny nastavení současného evropského dopravního trhu. Jejím hlavním cílem je dosažení dlouhodobé udržitelnosti oslabením dominance silniční dopravy a zvýšením důležitosti k životnímu prostředí příznivějších módů dopravy, jakou jsou železnice, říční a námořní doprava. Článek představuje možné kritické přístupy k tomuto dokumentu se zaměřením na možné prostorové důsledky.

Zdeněk Tomeš

Konkurence na železnici

Summary:

The paper aims to assess the possibilities and limits of competition in railway transport. The argument is that real railway market is very different from the theoretical concept of a perfect competition market. Both actual and potential scopes of competition are strongly limited by specific factors present in the industry. The positive effects of competition are uncertain and the vertical unbundling may not have been the best policy.

Anotace:

Cílem článku je zhodnotit limity konkurenceschopnosti železniční dopravy. Argumentem je, že skutečné železnice jsou velmi odlišné od teoretického konceptu dokonalé konkurence. Jak současný, tak potenciální rozsah konkurence je výrazně omezen faktory pro toto odvětví specifickými. Pozitivní dopady konkurence jsou nejisté, vertikální rozdělení možná není nejlepší politikou.

