

# **Ekonomické aspekty železniční dopravy**

**Zdeněk Tomeš  
Tomáš Pospíšil**

**2006**

© Masarykova univerzita 2006

Tato studie vznikla za podpory grantového projektu GAČR: 402/04/2128: Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie.

## Obsah:

Úvod.....	5
<b>1. Ekonomická historie železnice.....</b>	<b>6</b>
1.1 Stručná historie železnice.....	6
1.2 Životní cyklus železnic.....	7
1.3 Faktory poklesu železnic.....	9
1.4 Politika revitalizace železnic.....	11
<b>2. Ekonomická historie české železnice.....</b>	<b>12</b>
2.1 Železnice v českých zemích v 19. století.....	12
2.2 Železnice v českých zemích ve 20. století.....	13
<b>3. Finanční analýza české železnice.....</b>	<b>20</b>
3.1 Křížové platby.....	20
3.2 Zisky a ztráty.....	21
3.3 Výkony a tržby.....	22
3.4 Závazky.....	25
3.5 Investice .....	26
3.6 Zaměstnanost.....	28
<b>4. Veřejné dotace do české železniční dopravy.....</b>	<b>29</b>
4.1 Metodika.....	29
4.2 Přímé dotace.....	30
4.2.1 Investiční dotace.....	30
4.2.2 Provozní dotace.....	31
4.2.3 Dotace na úhradu ztráty z osobní dopravy ČD.....	31
4.3 Nepřímé dotace.....	33
4.4 Dotace celkem .....	34
4.5 Rovnovážná dotace.....	35
<i>Příloha ke kapitole 4: Srovnání dotací do železniční dopravy v ČR a SROV.....</i>	<i>38</i>
<b>5. Železniční doprava v mezinárodním srovnání.....</b>	<b>43</b>
5.1 Základní analýza.....	43
5.2 Výkony.....	45
5.3 Dotace.....	48
5.4 Tržby a mzdy.....	49
5.5 Zahraniční obchod.....	51
5.6 Vozidlový park.....	53
<b>6. Mezioborové srovnání české železniční dopravy.....</b>	<b>56</b>
6.1 Agregátní výsledky.....	56
6.2 Nákladní doprava.....	59
6.3 Osobní doprava.....	60
6.4 Přímé dotace.....	61
6.5 Investiční a běžné výdaje.....	64

<b>7. Konkurence na železnici.....</b>	<b>68</b>
7.1 Železniční infrastruktura a výnosy z rozsahu.....	68
7.2 Idea rozdělení.....	68
7.3 Výhody rozdělení.....	69
7.4 Nevýhody rozdělení.....	70
7.5 Možnosti a meze konkurence na české železnici.....	71
<b>Závěr.....</b>	<b>74</b>
<b>Použitá literatura.....</b>	<b>75</b>

## Úvod

Předložená studie představuje výsledek aplikace ekonomické analýzy na problematiku železnic. Naším cílem bylo přispět k pochopení historického vývoje, utváření institucí a výsledků hospodaření na železnici. Při jejím psaní jsme využili řadu nástrojů a metod ekonomické analýzy, jako byla aplikace teorie životního cyklu, finanční analýza, zkoumání intenzity konkurence na trhu či analýza zájmových skupin. V průběhu zpracování této studie jsme došli k poznání, že železnici je možné chápat jako praktický příklad aplikace celé řady ekonomických konceptů a teorií. Hlavní motivací pro sepsání této studie i pro celý náš zastřešující projekt bylo nabídnout ekonomický pohled na problematiku železnic a vytvořit tak určitou protiváhu převládajícím provozně-technickým přístupům v této oblasti. Ekonomický úhel pohledu považujeme za důležitý, protože ekonomické a marketingové myšlení je na železnici i v debatách o ní dlouhodobě v útlumu. Železnice, které kdysi byly ziskovými odvětvími a průkopníky progresivních manažerských technik se v průběhu času přeměnily na nepružné, zastaralé a neefektivní kolosy, které v řadě oblastí připomínají myšlenkový, technický i kulturní skanzen.

Studie je organizována do sedmi základních kapitol. V rámci prvních dvou je analyzována ekonomická historie železnice. V rámci historické analýzy vývoje světových železnic jsme se pokusili aplikovat teorii životního cyklu na vývoj železnice, včetně možných důsledků pro tvorbu železniční politiky. V kapitole o vývoji české železnice jsme se pak zaměřili hlavně na vývoj ekonomických ukazatelů české železnice ve dvacátém století. V další části jsme si pak posvětili na hospodářské výsledky české železnice, kde jsme se obzvláště důkladně zabývali objemem veřejných dotací do železniční dopravy. Snažili jsme se zde rozklíčovat jejich toky a kvantifikovat tak celkovou komerční ztrátu železniční dopravy. Pro zasazení výkonů, ztrát, dotací a zadlužení české železnice do širších souvislostí jsme dále provedli mezinárodní srovnání základních parametrů vybraných železničních společností. Pro posouzení konkurenčního postavení české železnice jsme pak provedli vzájemné mezioborové srovnání ekonomických ukazatelů na českém dopravním trhu. V závěrečné kapitole jsme se podívali na problematiku konkurence a monopolu na železnici. Zabývali jsme se nutnými podmínkami, za jakých může konkurence účinně působit na železničním trhu. Aplikování teoretických předpokladů na realie české železnice nám dalo mocný nástroj pro zhodnocení vhodnosti aplikace zavádění konkurence na železnici.

V rámci předložené studie jsme se pokusili nabídnout pohled ekonomů na problematiku železnic. Další příspěvky by mohli přidat historici, sociologové, technici, dopravní experti, regionalisté či sami železničáři. Tyto pohledy pak dohromady skládají celkový obraz poznání o tomto odvětví. Jelikož však ekonomové rádi vnucují ostatním své vnímání světa jako prioritní, ani my jsme nezůstali pozadu a v řadě problémů si dovoluujeme tvrdit, že ekonomická analýza je zásadní pro pochopení, vysvětlení a vyřešení některých problémů na železnici. Doufáme, že nám tuto pýchu čtenáři odpustí a při četbě se spolu s námi ponoří do fascinujícího světa železnic.

*Autoři<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Autoři děkují účastníkům seminářů v Telči za komentáře k tomuto textu a Veronice Kartusové za pomoc s editací textu.

# 1. Ekonomická historie železnice

## 1.1 Stručná historie železnice

Železnice se objevily v druhé čtvrtině devatenáctého století jako nový způsob dopravy. Již krátce poté se staly hlavním vnitrozemským druhem přepravy. Otevření prvních železničních tratí představovalo významné milníky v ekonomické historii jednotlivých zemí. Rozdílná doba zahájení provozu železnic v jednotlivých zemích odrážela odlišný stupeň rozvoje jejich ekonomik. Železnice zahajovaly provoz v jednotlivých zemích v následujícím pořadí: Velká Británie (1825), USA (1827 koňka, 1830 parní), Francie (1828 koňka), Belgie (1835), Bavorsko (1835), Rakousko-Uhersko (1828 koňka, 1837 parní), Sasko (1837), Prusko (1838), Nizozemí (1838), Švýcarsko (1844), Dánsko (1844), Rusko (1851), Norsko (1854), Švédsko (1856). (Garratt 2000)

Vznik železnice způsobil velké změny v dopravě, hospodářství a společnosti. Tyto změny byly umožněny technickými inovacemi, které železnici umožnily vytvářet rozsáhlé sítě tratí a provozovat na nich velké objemy dopravy. Železniční operátoři byly schopni nabídnout dopravní služby s dříve nevídanou rychlostí, pohodlností, kapacitou a spolehlivostí. Provozování železniční dopravy vytvářelo vysoké zisky, které pak následně do odvětví přitahovaly další investice. Jak se zvětšoval rozsah železniční sítě, tak se také zvyšovala její hodnota pro existující i potenciální zákazníky. Nabízením přepravních služeb ve velkém objemu byly železniční společnosti schopny dosáhnout výrazného poklesu jednotkových nákladů. Mnoho regionů a měst se otevřelo obchodu, protože se díky železnici staly dostupnými pro větší okruh zákazníků. Železnice spojily roztržštěné regionální trhy a zvětšily trhy pro uplatnění zemědělské a průmyslové produkce. Tehdejší konkurenci pro železnici představovaly koňské povozy a říční doprava. Jak však komentuje R. C. Puth v ekonomické historii USA: *„Brzy se stalo zřejmé, že železnice mají oproti konkurenci zásadní výhody. Mohly překonávat krajinu s příliš mnoha kopci či příliš málo vody pro kanály a uvezly více než koňské povozy. Výstavba železnic byla snazší a levnější než u říčních kanálů. ...ovšem především byla železniční doprava rychlejší než ostatní druhy dopravy. Rychlost byla vyšší, trasy přímější a železnice fungovaly celoročně. ...původně většinu železničních operací představovala přeprava osob, ale jak se vylepšovala technika, začala se více prosazovat doprava nákladní. Okolo roku 1850 již nákladní doprava představovala většinu železničních operací.“* (Puth 1993, s. 171 - 172)

Ve výstavbě železnic je možné rozlišit tři období. První představovala výstavba prvních železničních tras, kdy zakladatelé železnic podnikali první kroky ve výstavbě železničních sítí. Druhou fází představovala železniční horečka, kdy bylo vynaložené velké úsilí, aby bylo dosaženo spojení hlavních center hospodářské činnosti. Poslední velké období budování železnic bylo charakteristické výstavbou malých, spojujících tratí, obvykle podporovaných místními úřady a firmami. Podstatná část těchto tras byla ztrátová od samého počátku a rozhodnutí o jejich výstavbě byla často založena více na optimismu a veřejných dotacích než na racionální ziskové kalkulaci. Přesné datování těchto fází závisí na konkrétním vývoji v jednotlivých zemích, ale zhruba je možné tato období vymezit roky: 1825 - 1850; 1850 - 1875 a 1875 - 1900.

Období výstavby železnic v 19. století bylo mimořádně dynamické. Ke konci 19. století již byl vliv železnic na okolní svět jasně viditelný a železnice byly pevně etablovány jako dominantní zdroj hromadné přepravy (Garratt 2000). Rozvoj železničních sítí byl založen hlavně na ekonomických důvodech, protože zásadní změny v dopravě vytvořené železnicí

vytvářely vysoké zisky a lákaly do odvětví další investice. Významný byl i vojenský aspekt výstavby železnic a v řadě případů vlády podporovaly či dotovaly výstavbu železnic ze strategických důvodů. Intervence místních úřadů a firem byla důležitá v posledních fázích výstavby železnic. Lokální investoři očekávali zhodnocení svých prostředků, lokální producenti očekávali lepší odbytové možnosti své produkce a místní představitelé očekávali, že železnice přivede průmysl. Podrobnou analýzu tohoto jevu v českých podmínkách obsahuje Kvizda (2006), zatímco Steinmann – Kirchhofer (2006) se věnují analýze tohoto procesu ve švýcarských podmínkách.

Devatenácté století bylo stoletím výstavby železnic, ovšem pouze velmi málo nových tratí bylo vybudováno ve století dvacátém. Důraz se přesunul z výstavby na provoz a na proces fúzí a akvizic. Cílem byla konsolidace podnikání, omezení provozu na ztrátových tratích a dosažení síťových efektů. Ziskovost podnikání byla uspokojivá až do počátku první světové války. Válka způsobila velké změny v provozování železniční dopravy. Mnoho evropských tratí i souprav bylo zničeno a během válečných operací se také poprvé ve větším rozsahu projevila pružnost silničních vozidel. Po válce došlo také ke změnám ve struktuře poptávky a železnice náhle musela čelit silné konkurenci silniční dopravy, jako důsledek rozvoje aut a autobusů. „*Období jistoty a dominance, které železnice zažívaly před rokem 1914, skončilo s první světovou válkou v Evropě. Do jejího vypuknutí železnice zažívaly něco jako „Zlatý věk“. Po roce 1918 se definitivně ztratila jedinečnost železnice jako dominantního a ziskového provozovatele dopravy.*“ (Garratt 2000, p. 22)

Železniční společnosti ve vyspělých zemích čelily v meziválečném období silící konkurenci silniční dopravy. Železniční doprava, i když stále v dominantní pozici, začala postupně ztrácet své pozice. Po druhé světové válce došlo k akceleraci tohoto trendu. Dynamické výkony silniční a letecké dopravy přispěly k poklesu tržních podílů železniční dopravy. Kdysi dynamické železniční společnosti, které dokázaly pružně reagovat na požadavky zákazníků, se postupně proměňovaly na byrokratické a nepružné organizace, které pouze obtížně reagovaly na měnící se svět i požadavky zákazníků. Tržní podíly nadále klesaly. V USA byla více zasažena osobní doprava, kdy postupem času došlo v zásadě ke zřízení osobní železniční dopravy. Okolo roku 1965 se tam stalo téměř nemožné cestovat vlakem delší vzdálenosti, protože zbývajícím provozovaným linkám již chyběly návaznosti a počet železničních vagonů pro osobní dopravu tam poklesl z 61.728 v roce 1929 na 6.842 v roce 1971. (Norton 1974). Nákladní doprava si v USA udržela relativně dobré postavení, kdy v současnosti se její podíl pohybuje okolo 40 %. (EC 2001). Daleko hůře se však nákladní železniční doprava vede v EU. „*V posledních 30 letech v situaci stabilního růstu celkové osobní i nákladní dopravy v rozsahu 2,5 – 3 % ročně, došlo k prudkému poklesu železniční dopravy EU. Je odhadováno, že během období 1990-2001 měřeno v tunokilometrech došlo k růstu nákladní dopravy celkem o 25 % a silniční nákladní dopravy o 35 %, zatímco železniční nákladní doprava klesla o 6 %. Během období 1970-2001 se podíl železniční nákladní dopravy snížil z 21 % na 7,8 %*“ (DiPietroantonio - Pelkmans 2004, s. 4)

## 1.2 Životní cyklus železnic

Teorie životního cyklu tvrdí, že výrobky na trhu procházejí životním cyklem. Životní cyklus se skládá z období: Vzniku → Růstu → Zralosti → Poklesu. Základní myšlenka teorie má svůj původ v biologii jako analogie se životním cyklem organismu. Poměrně překvapivě tento koncept není součástí formální ekonomické teorie a je nejčastěji využíván v marketingových a obchodních technikách jako nástroj product managementu. Jak uvádí Vernon v rozsáhlém Palgrave Dictionary of Economics: „*Nikdo nepochybuje, že výrobky vznikají, mění se či*



zanikají. Archeologové, historici, podnikatelé či běžní občané nemají problém s rozpoznáním tohoto jevu. Ekonomové minimálně od dob Davida Huma příležitostně připouštěli tuto myšlenku. Ovšem s výjimkou posledních deseti, dvaceti let, využití této koncepce pro formální induktivní či deduktivní analýzu bylo mimořádně omezené.“ (Vernon 1998, p. 986)

Teorie životního cyklu odráží marketingové a obchodní přístupy k této problematice, proto je pozornost soustředěna na vývoj prodejů, zisků, reklamy, znalosti produktu a loajality zákazníků. Teorie životního cyklu rozlišuje následující fáze cyklu:

*Vznik* – Produkt se objevuje na trhu. Zákazníci ještě neznají jeho přednosti, proto jsou obvykle nutné výdaje na reklamu a propagaci. Investice jsou vysoké v důsledku nutnosti pokrýt vysoké počáteční náklady na rozjezd výroby a vytvoření trhu. Riziko je vysoké, protože není jisté, zda bude produkt úspěšný. Zisk je záporný díky vysokým nákladům a nízkým tržbám. Konkurence v odvětví je slabá.

*Růst* – Produkt se osvědčil jako úspěšný a obecné povědomí o produktu a stejně tak jeho používání se rychle šíří. Tržby rychle rostou, jednotkové náklady klesají a začíná být vytvářen zisk. Investice jsou stále vysoké. Produkt vypadá slibně a na trh vstupují noví konkurenti.

*Zralost* – Produkt dosáhl hranic trhu. Tržby i zisky jsou vysoké, ale jsou již omezené možnosti jejich zvyšování. Mezní tržby rostou pouze velmi pomalu nebo stagnují. Investice už jsou většinou pouze obnovovací. Konkurence na trhu je mimořádně intenzivní, protože produkt je mimořádně ziskový.

*Pokles* – Produkt začíná vycházet z módy. Zákazníci byly odlákáni jinými produkty. Reklama či loajalita ke značce může pokles přibrzdit, ale ne na dlouho. Tržby klesají a jednotkové náklady se s poklesem výstupu zvyšují. Zisk je nízký nebo záporný a konkurence opouští trh.

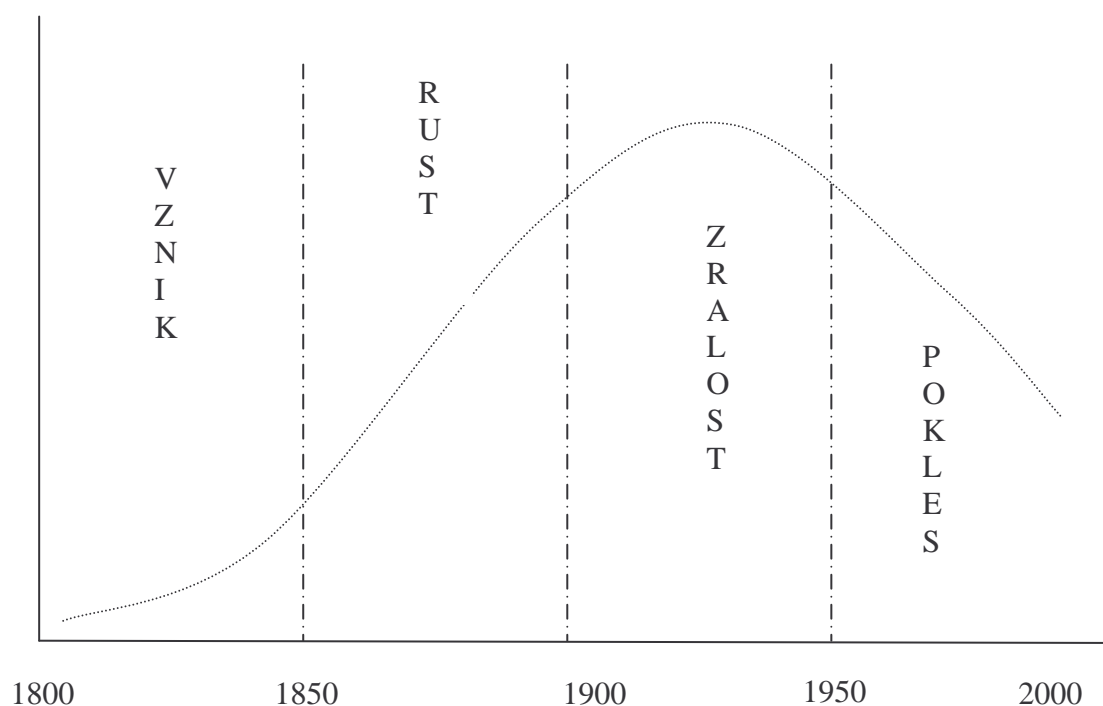
Tuto teorii životního cyklu jsme se pokusili aplikovat na historii železnic. Teorie se vztahuje k životnímu cyklu produktu. Protože železniční odvětví produkuje v zásadě pouze jediný produkt (doprava z bodu A do bodu B), domníváme se, že teorie životního cyklu může být aplikována na celé odvětví. Samozřejmě jsou s tímto přístupem spojeny určité problémy. Produkty se mění v čase, tudíž nemusíme mít stejný produkt na počátku a konci cyklu. Železniční služby v roce 2006 se určitě liší od železničních služeb roku 1830. Ovšem předpokládáme, že základní podstata této služby se zásadně nezměnila a je tak možné aplikovat teorii životního cyklu. Na základě historie železnic jsme se pokusili identifikovat hlavní fáze vývoje železnic a sestojit pak křivku životního cyklu železnic.

Tabulka 1.1 Fáze vývoje železnic

1	První kroky	1800-1830
2	Hlavní tratě	1830-1850
3	Železniční horečka	1850-1875
4	Kompletní síť	1875-1900
5	Zlatý věk	1900-1918
6	Stagnace	1918-1945
7	Pokles	1945-2006
8	Budoucnost	2006-?



Graf 1.1 Křivka životního cyklu železnic (Evropa a USA, podíl na dopravním trhu)



### 1.3 Faktory poklesu železnic

Faktory způsobující životní cyklus produktu jsou změny v mikroekonomické poptávce a nabídce. Jsou vyvolány prakticky jakýmkoliv faktorem ovlivňujícím výši nákladů železnice nebo užitek zákazníka. Nejvýznamnější jsou změny technologií a spotřebitelských preferencí. Jestliže se zaměříme na faktory poklesu železniční dopravy ve 20. století, potom nejvýznamnějšími faktory byly nástup silniční konkurence, měnící se struktura ekonomiky a narůstající vnitřní nepružnost železnice.

#### *Silniční konkurence*

Vznik a rozšíření jak železniční, tak silniční dopravy jsou příběhy úspěchu. Železniční doprava byla úspěšná v devatenáctém století, silniční doprava ve století dvacátém. Existuje zajímavá diskuze, proč silniční doprava neuspěla již dříve. Někteří autoři argumentují, že železniční doprava vděčí za svůj vznik náhodě a nebo výrazným investicím: „... S miliony dolarů investovaných ročně do nových železnic a s každým novým technickým rozšířením systému narůstal rozdíl mezi železnicemi a silnicemi - možná až do bodu, kdy silniční vozidla přestala být reálnou alternativou... , a proto motorová vozidla byla vylepšena a zavedena do běžného provozu až tehdy, když se vyčerpал rozvojový potenciál železnic.“ (Fogel, 1966, s. 42)

Železnice v 19. století byly jediným dopravním módem, který byl schopen nabídnout spolehlivé a komplexní přepravní služby. Existovala sice omezená konkurence říční dopravy a dostavníků, ale neexistovala auta, autobusy a dobré cesty. Železnice byly dominantní v dopravě, protože ostatní dopravní módy byly pouze velmi slabě rozvinuty. Tato situace se dramaticky změnila po rozšíření silniční dopravy. Železnice přestaly být jedinou přepravní možností a zákazníci dostali možnost volby. Významné výhody však existovaly na straně silniční dopravy. S prodlužující se délkou silniční sítě byli silniční dopravci schopni

nabídnout dopravu z bodu do bodu jak v nákladní tak v osobní dopravě. Železniční doprava, limitovaná svou nákladnou infrastrukturou, toho schopná nebyla. Zisková železniční doprava vyžaduje koncentrované toky dopravy, aby mohly být využity úspory z rozsahu. Důsledkem rozvoje silniční dopravy bylo, že z mnoha dopravních tržních segmentů byla železnice prakticky vytlačena. V současnosti je železnice silná pouze ve třech tržních segmentech: nákladní doprava sypkých materiálů, IC osobní doprava (300 - 800 km) a příměstská osobní doprava v hustě obydlených aglomeracích.

#### *Struktura ekonomiky*

Ekonomický vývoj 20. století nebyl pro železniční dopravu příliš příznivý. Jádrem hospodářské aktivity se pomalu přesouvalo od průmyslu k službám. To poškodilo železniční nákladní dopravu, protože hlavními zákazníky byli průmysloví výrobci obchodující s těžkými surovinami jako jsou železo, uhlí a dřevo. Ovšem současná ekonomika má stále menší hmotnost: „V roce 1999 celkový výstup americké ekonomiky vážil zhruba stejně jako před sto lety. Ovšem jeho hodnota v reálných cenách byla dvacetkrát vyšší. Produkce má stále menší hmotnost, závisí stále více na lidském kapitálu než na fyzickém materiálu. Produkce se posunula od železa, kabelů a trubek k mikroprocesorům, optickým vláknům a tranzistorům.“ (Bishop, 2000, s.243) Také dopravní náklady podstatně klesly: „Průměrné náklady na přesunutí tuny na míli v roce 1890 byly 18,5 centů (v 2001 dolarech; USA). Dnes jsou tyto náklady 2,3 centů. V nejlepším období dopravní služby představovaly 9 % HDP. Dnes s vyloučením letecké dopravy představují 2 % národního produktu.“ (Glaeser – Kohlhase, 2003, s. 4) Mění se struktura ekonomiky poškozuje železnice, protože ztrácejí konkurenceschopnost s dopravou silniční. Železnice byly vyvinuty pro dopravu velkých objemů na několika tratích spojujících hlavní centra ekonomické aktivity. Tato struktura není příliš užitečná v současném světě, kde ekonomické aktivity jsou decentralizované a důležitá je doprava z bodu do bodu.

#### *Vnitřní nepružnost železnic*

Pokles železniční dopravy byl urychlen specifickými faktory, přítomnými v tomto odvětví. V 19. století byly železniční společnosti progresivní a dynamické a prvními průkopníky moderní organizace podniku, avšak ve 20. století se železnice staly velkými monolitickými organizacemi s byrokratickou strukturou. Byrokratická struktura umožňuje řídit velké a komplexní podnikání. Na druhou stranu snižuje pružnost a potlačuje tržně orientované chování. Již v roce 1934 H. M. Hallsworth komentoval nedostatek pružnosti v chování železniční společnosti v následující pasáži, která zní překvapivě moderně: „Domnívám se, že musí být připuštěno, že až na pár posledních let si železnice neuvědomily nástup silniční dopravy nebo byly pomalé ve svých reakcích. Před nástupem silniční dopravy železnice příliš mnoho spoléhaly na svoji pozici. Byly zvyklé čekat až k nim zákazník přijde, protože ve většině případů žádný jiný způsob dopravy ve stejné efektivitě nebyl dostupný. Je sice skutečností, že využívaly průzkumu trhu, ovšem zdaleka ne v takové míře jaké by byla potřeba. Potřeby zákazníků nebyly speciálně zkoumány. Existovala tendence čekat na stížnosti až vzniknou než jim předcházet změnou chování.“ (Hallsworth, 1934, s. 551)

Evropské železnice jsou tímto jevem zasaženy silněji než železnice v USA, protože díky historickému vývoji jsou železniční trhy a služby v Evropě stále provozovány národně a rozděleny hranicemi. To představuje zvláštní anomálii v situaci jednotného trhu a handicap ve vztahu k silniční dopravě. Důsledkem je pak fragmentace trhu, nízký stupeň konkurence a slabé výsledky ve zlepšování služeb nebo snižování nákladů. V analýze železniční politiky EU tak DiPietroantonio a Pelkmans identifikovali ne méně než deset problémů vyplývajících z tohoto stavu:

- limitovaná pozornost v péči o zákazníka;
- slabá spolehlivost a přesnost zásilek;
- omezená pružnost v kombinovaných zásilkách;
- fragmentované přeshraniční služby se zdržením na hranicích;
- absence přeshraniční kabotáže;
- chybějící integrované služby pro vytváření logistických řetězců;
- dopravní priority jsou přiděleny osobní dopravě;
- chybějící obchody na jedno zastavení při přidělování dopravní kapacity;
- nízký stupeň konkurence;
- netransparentní nákladová struktura na mezinárodních koridorech.

(DiPietroantonio, Pelkmans, 2004, s. 4)

## 1.4 Politika revitalizace železnic

Životní cyklus železnice je specifický tím, že byl historicky mnohokrát ovlivněn veřejnou intervencí. Veřejná politika v mnoha případech ovlivnila životní cyklus tohoto odvětví, ať již ve směru podpory jeho růstu či bránění poklesu. Vládní intervence počala obvykle s podporou výstavby nových tratí. Vlády byly zainteresovány na rozvoji železnic a podporovaly jejich růst. Následně pak z mnoha důvodů železnice skončily pod vládní kontrolou či přímo ve státním vlastnictví. To se však obvykle stalo počátkem jejich stagnace. Po druhé světové válce se objevily snahy využít železnice pro poskytování sociálních funkcí, především pomocí nabídky levných služeb osobní přepravy, obzvláště pak na regionálních tratích. V důsledku toho se ovšem evropské železnice nacházely v situaci chronických ztrát, které kryly veřejné dotace. Tyto neuspokojivé finanční výsledky železnic v druhé polovině 20. století vedly k pokusům o celkovou reformu železnice.

Způsoby reformy železnice byly v jednotlivých částech světa velmi odlišné. Reforma zvolena v Evropě měla podobu vertikálního oddělení infrastruktury a poskytování služeb a snahy o dosažení dlouhodobé udržitelnosti pomocí masivních investic z veřejných zdrojů. Evropská dopravní strategie formulovaná v Bílé Knize dopravní politiky (EC 2001) představuje v zásadě manuál pro tvorbu dopravní politiky. Hlavní cíle pro boj s tržním poklesem železniční dopravy byly formulovány následovně: zvýšení konkurenceschopnosti železnice, podpora budování a modernizace infrastruktury, interoperabilita, hledání inovativních technologií a boj s nízkou produktivitou a slabou spolehlivostí služeb. (EC 2001, s. 27-28) Železnice má významnou funkci v Evropské dopravní strategii. Evropská komise vnímá tento dopravní mód jako zasluhující podpory a hledá cesty, jak ji podpořit. Tento názor je založen na mixu environmentálních, politických a sociálních důvodů. Priorita železnic má mít za účel změnit trend poklesu železniční dopravy pomocí veřejného financování železničních investic, krytí ztrát železničních provozovatelů a možná pomocí zvýšeného zdanění silniční dopravy. Z pozice teorie životního cyklu je smysluplnost takové politiky poměrně diskutabilní, protože jestliže železnice skutečně následují životní cyklus, potom jej kterákoli veřejné intervence těžko může změnit. Silniční doprava překonala železniční nikoliv díky unfair konkurenci nebo díky zanedbání ze strany vlády, ale především díky změnám v nabídce a poptávce, které následně vyústily v lepší služby.

## 2. Ekonomická historie české železnice

Železniční doprava na českém území vznikla vybudováním koněspřežky České Budějovice – Linec se zahájením provozu na části trati v roce 1828. Dobudováním trati Havlíčkův Brod – Brno v roce 1953 skončila výstavba nových železničních tratí na českém území.

### 2.1 Železnice v českých zemích v 19. století

Při výstavbě tratí v polovině 19. století určovaly trasování drah geografické podmínky a původní silniční komunikace.<sup>2</sup> Dráhy vedly zpočátku do míst s těžbou soli a pro přepravu velmi těžkého nákladu, kdy nebylo možné použití plavby. Hlavním motivem vedení hlavních tras železniční dopravy, jak je uvedeno výše, byla přeprava průmyslového zboží a nerostných surovin, avšak v některých případech byla hrála rozhodující roli přeprava osob. Vznikala však i řada tratí, které neměly oporu v přepravě průmyslového zboží nebo surovin a neexistovala zde ani vysoká poptávka po přepravě osob. Tvůrci těchto tratí předpokládali, že železnice „přivede průmysl“. To se však v řadě případů nestalo. Státní garance a půjčky železničním společnostem narůstaly v poslední čtvrtině 19. století z důvodu vzniku řady drah bez promyšlené ekonomické kalkulace. Často se tak stávalo díky tlaku státu na snížení nezaměstnanosti a již od počátku své existence byla většina místních drah ztrátová, což bylo jedním z důvodů jejich zestátnění v poslední čtvrtině 19. století na základě sekvestračního zákona platného od roku 1877.

Jaká konkurence stála proti nově vznikající železniční dopravě? Jednalo se o formanské vozy, dostavníky, poštovní vozy a říční dopravu. Formanské vozy byly schopny přepravit zboží s nejvyšší hmotností po silnici. Poštovní přeprava byla obdobná jako dostavníková, tedy s vyšší přepravní rychlostí než formanská, avšak s lepším napojením na zahraničí. Říční doprava zažila rozmach s příchodem páry, která umožnila přepravu zboží proti proudu řeky. Přesto další rozvoj tohoto druhu dopravy narážel a naráží na přírodní podmínky českých zemích.

Provozování drážní dopravy však ve 2. polovině 19. století nebylo soukromým, se všemi riziky spojeným, podnikáním, neboť železniční společnosti měly zaručeno zúročení kapitálu a příp. i osvobození státem od placení daní po určitou dobu i přesto, že se u hlavních tratí jednalo o vysoce ziskový druh podnikání. (Štěpán 1958) Železniční doprava zažívala v tomto období opravdový boom. Vývoj drah a tratí byl úzce spojen s vývojem průmyslu na území České republiky (především hutního, těžebního a cukrovarnického).

Železnice uspěla na dopravním trhu v důsledku zkrácení přepravního času a s tím související snížení provozních nákladů. Tyto hlavní faktory je možné ilustrovat na úřední zkoušce nosnosti na koněspřežné trati České Budějovice – Linec, kdy byl kůň schopen přepravit průměrně desetkrát větší náklad než po silnici (Folprech 1988). S rozvojem parních lokomotiv se výhodnost železnice vůči povoznické dopravě ještě několikanásobně zvyšovala. „*Nosnost vlaků byla v roce 1840 50 tun a rychlost 30km/h. V roce 1890 přesáhla nosnost 280 tun a rychlost vlaku 70km/h. Železnice tedy poskytovala ve 2. polovině 19. století ve srovnání se silniční dopravou zhruba šestkrát kratší dobu cesty a umožňovala v jedné přepravní soupravě převézt sedmdesátkrát až stokrát více nákladu. Kapacita železniční tratě byla také zhruba sedmdesátkrát až stokrát větší nežli tehdejší silnice. Denní dojezd formanů činil*

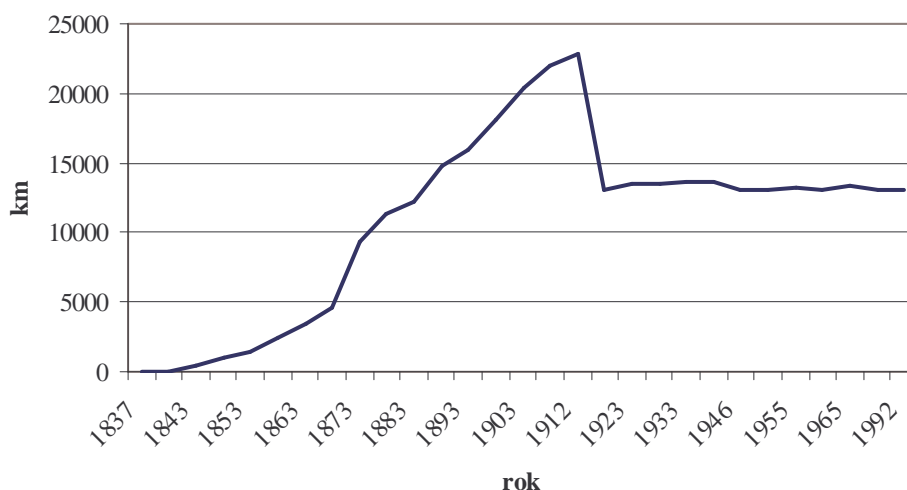
---

<sup>2</sup> Což se stává ve 2. polovině 20. století velkým handicap železnic. V důsledku vedení tratí do velkých oblouků jsou tratě spojující města většinou delší než silnice.

průměrně 30 km. Mechanizovaná železniční doprava se odpoutala od světelných a biologických závislostí a mohla tedy za den urazit 600 až 900 km, tj. 20krát až 30krát více. (Folprech 1988, s. 9 - 11)

Úspěch železnice nebyl jenom technologický, ale i ekonomický, o čemž svědčí výnosnost provozu tratí. Výnos z provozování trati Severní státní dráhy v prvních letech stoupl z přibližně 50 tis. zl. na cca 1,1 mil. zl. v roce 1851. Dvou až deseti procentní zúročení kapitálu přinášel provoz tratí ve státním provozu v letech 1851-54. (Folprech 1988)

Graf 2.1 Délka železničních tratí v Rakousko-Uhersku a Československu



Zdroj: MITCHELL 1975

## 2.2 Železnice v českých zemích ve 20. století

Za první republiky došlo již jen k pozvolnému vzniku několika nových tratí, především ve směru na východ, v důsledku vzniku Československa. Jednalo se především o trať mezi Vsetínem a Horní Lidčím, dále tzv. středoslovenskou transversálou a její traťový úsek Veselí nad Moravou – Nové Město nad Váhom. Obě dráhy byly budovány s cílem zabezpečit bezpečné a rychlé spojení celého Československa od západu na východ.

Se vznikem Československa byly založeny Československé státní dráhy (ČSD) a ty byly zpočátku hospodářsky úspěšné. Převážné výkony ČSD rostly. „Počet lokomotivních kilometrů se od r. 1919 do r. 1930 zdvojnásobil, počet hrubých tunových kilometrů stoupl až do okupace. Naproti tomu se soustavně snižovala spotřeba paliva a maziva na 1 lokomotivní kilometr; to svědčí o tom, že i stav lokomotiv se zlepšoval.“ (Štěpán 1958, s. 200) ČSD vykázaly zisk v roce 1928 ve výši 297 mil. Kčs, avšak společnost byla tvrdě zasažena velkou krizí ve 30. letech minulého století a hospodaření ČSD se propadlo v roce 1933 do ztráty 892 mil. Kčs v důsledku hlubokého poklesu přepravních výkonů. Až v roce 1937 dosáhly ČSD kladný hospodářský výsledek ve výši 79 mil. Kčs.<sup>3</sup> Ve 30. letech byly již ČSD nuceny zrušit několik tratí, např. Kuřim – Veverská Bitýška.

<sup>3</sup> Data dle Výroční zpráva podniku Československé státní dráhy za rok 1928, 1933, 1937



Ve stejném období se objevuje nový konkurent železniční dopravy, a sice přeprava automobilová a autobusová. „Vždyť počet osobních automobilů v Československu vzrostl od února 1929 do února 1931 o 50 % a počet autobusů pro hromadnou dopravu osob dokonce o 64 %.“ (Štěpán 1958, s. 209) „Silniční síť byla od dob formanů dostatečně hustá, takže počáteční nárůst silniční dopravy v období mezi první a druhou světovou válkou nejlépe charakterizují počty evidovaných vozidel.“ (Folprech 1988, s. 13)

Trend v posunu od železniční k silniční dopravě byl celosvětový. Jako první byl započat již na začátku 20. století v USA a po první světové válce i v Evropě. Díky tehdejší relativní vyspělosti české ekonomiky byl tento trend započat v české dopravě s nepříliš velkým zpožděním oproti vyspělejším západoevropským zemím.

Tabulka 2.1 Počet evidovaných vozidel

	1922	1937
Osobní automobily	5 316	91 864
Nákladní automobil	1 932	28 660

Zdroj: FOLPRECH 1988, s. 13

Aplikace principů centrálně plánovaného hospodářství po roce 1948 silně ovlivnila vývoj železniční dopravy v socialistickém Československu. V zásadě aplikace principů socialistického hospodářství výrazně pomohla železnici v boji proti rostoucí silniční dopravě a přibrzdila její dlouhodobý pokles. Centrálně plánované ekonomiky byly a jsou orientovány především na plánování a dosahování vysokých kvantitativních a objemových ukazatelů. K takovému účelu jsou ovšem železnice velmi dobře připraveny. Umožňují řízení pomocí centrálních direktiv, vyhovovaly nárokům na přepravu velkých objemů těžkých materiálů a v neposlední řadě i vojenské techniky.

Z tabulky je zřejmé, že přepravní objemy osobní i nákladní dopravy realizované ČSD mezi léty 1952 a 1980 poklesly, na rozdíl od doprav realizovaných ČSAD a závodovou dopravou. Železniční doprava pozvolna začala ztrácet dominantní postavení na dopravním trhu.

Tabulka 2.2 Přeprava zboží a osob v ČSSR

	Jednotka	1952	1980
Nákladní doprava			
ČSAD a záv. doprava	tis. tun	159 500	1 235 000
ČSD	tis. tun	107 934	291 691
Osobní doprava			
ČSAD	tis. osob	758 209	2 134 594
ČSD	tis. osob	555 721	415 629

Zdroj: FOLPRECH 1988, s. 15

Přes plánovaný charakter československé ekonomiky se i během let aplikace socialismu nezadržitelně prosazoval trend nárůstu silniční hromadné i individuální dopravy. Výhody tohoto druhu přepravy se stávaly tak významné, že se výrazně prosazovaly i v socialistickém Československu. Pro posouzení objemu poskytovaných železničních služeb jsme provedli podrobnější analýzu výkonů železniční dopravy v tomto období. V následující tabulce je zachycen vývoj sledovaných ukazatelů ČSD v období 1959 – 1989.

Tabulka 2.3 Vybrané ukazatele ČSD v období 1959 – 1989

	Jednotka	1959	1963	1967	1971	1976	1981	1986	1989
Přeprava zboží	tis. tun	180 510	203 112	227 126	250 432	276 400	286 561	296 837	283 900
Přepavní výkon nákladní	mil. tkm	40 281	48 060	52 506	58 409	64 460	66 491	69 401	71 980
Přeprava osob	tis. osob	618 494	626 165	642 995	543 493	461 700	404 595	422 320	411 000
Přepavní výkon osobní*	mil. oskm	21 145	20 537	21 638	20 492	17 910	17 909	19 935	19 670
Počet zaměstnanců	osoby	194 489		209 591	217 938	210 729	206 458	208 207	264 599
Podíl mzdových nákladů na celk. nákladech	%	39,36	39,54	35,97	34,22	30,90	19,64		16,99

Zdroj: Výroční zpráva Ministerstva dopravy za rok 1959, 1963, 1967. Výroční zpráva dopravy za rok 1971, 1976, 1981, 1986, 1989

\*Přepavní výkon osobní dopravy místo roku 1971 data za rok 1970.

Z tabulky je patrný mírný růst nákladní dopravy do sedmdesátých let 20. století, v následné dekádě již dochází k poklesu či stagnaci přepravy zboží a mírnému nárůstu přepavního výkonu. Tento vývoj je možné také interpretovat jako známku toho, že možnosti extenzivního rozvoje hospodářství se v pozdně socialistickém Československu postupně vyčerpávaly. Ačkoliv by bylo možné domnívat se, že vývoj přepavních výkonů železniční dopravy byl v socialistickém Československu poměrně uspokojivý, vývoj silniční dopravy nám dává jinou perspektivu. Díky velmi dynamickému růstu silniční přepravy, podíl železnice na celkových přepavních výkonech klesal. Tento trend byl ještě výraznější v dopravě osobní. Jak přeprava osob, tak i přepavní výkon se snižoval do počátku osmdesátých let. V osmdesátých letech došlo ke stagnaci a nebylo dosaženo úrovně, které dosahovaly železnice na začátku sedmdesátých let. Počet zaměstnanců ve sledovaném období stagnoval. Velký nárůst byl zaznamenán až se vznikem ČSD na sklonku 80. let. Mzdové náklady do roku 1976 představovaly 30 – 40 % celkových nákladů. Posléze tento podíl klesl na méně než 20 %. Následující tabulka zachycuje vývoj přepravy osob a zboží na železnici ve srovnání s ostatními druhy dopravy.

Tabulka 2.4 Vývoj přepravy osob dle druhu dopravy v Československu (v tis. osob)

	Železniční	Silniční	Městská	Letecká	Vodní a říční
1937	239 104	18 877		35	1 981
1948	459 731	205 926	962 718	101	2 384
1950	501 500	399 719	1 022 381	134	1 421
1955	583 022	758 209	1 158 108	221	2 283
1960	641 487	1 174 436	1 454 650	754	2 756
1965	634 018	1 635 918	1 607 867	1 245	4 331
1970	557 815	1 717 265	1 748 261	1 415	1 996
1975	486 437	1 956 877	2 025 800	1 926	2 904
1980	415 629	2 134 594	2 723 449	1 678	2 535
1985	419 484	2 273 889	3 003 489	1 220	2 887
1989	411 000	2 320 300	3 185 100		

Zdroj: Výroční zpráva dopravy za rok 1981, 1988, 1989

Dynamicky rostla především silniční a městská hromadná doprava. V roce 1989 se oproti roku 1948 zvýšila silniční doprava desetinásobně a městská hromadná doprava trojnásobně. Vodní a říční doprava stagnovala a letecká zažila nejrychlejší rozvoj. Železnice zpočátku zažila také nárůst cestujících, ale tempo růstu bylo oproti silniční dopravě výrazně nižší. Od 60. let 20. století dochází k poklesu zájmu cestujících o železnici a ČSD v roce 1989 přepravily méně cestujících než v roce 1948. Když uvážíme populační růst za sledované období, tak ještě více vynikne hluboký propad železniční dopravy ve 2. polovině 20. století.



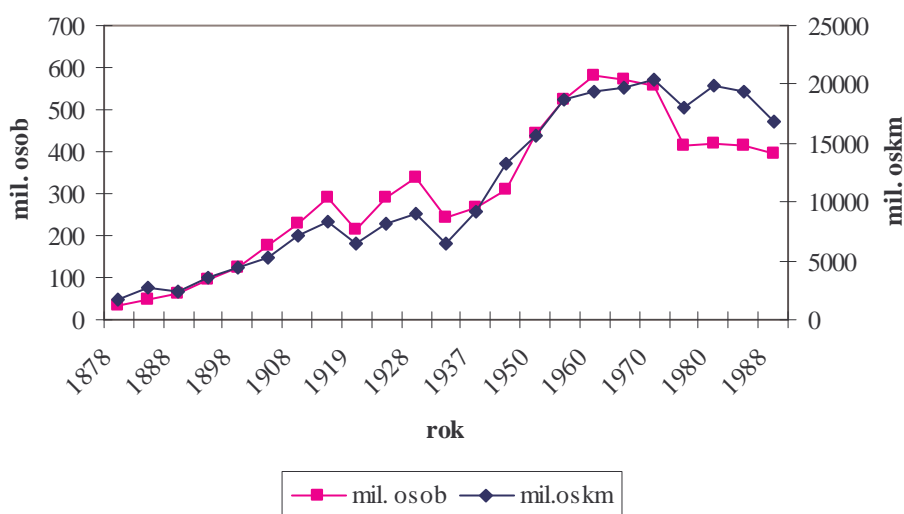
Tabulka 2.5 Vývoj přepravního výkonu osobní dopravy v Československu (v mil. oskm)

	Železniční	Silniční	Městská (vozkm)	Letecká	Vodní a říční
1937	9 730				15
1948	15 974	4 368	142	38	20
1950	15 620	4 528	156	46	10
1955	19 810	7 722	194	94	24
1960	20 618	12 562	233	390	27
1965	21 636	17 596	278	790	28
1970	20 492	21 421	292	1 229	32
1980	18 043	33 752	356	1 814	47
1985	19 839	36 619	374	2 164	71
1989	19 670	39 710	389		

Zdroj: Výroční zpráva dopravy za rok 1981, 1988, 1989

Vývoj přepravního výkonu byl obdobný s ukazateli v předešlé tabulce. Nárůst přepravního výkonu mezi lety 1948 a 1989 byl mírně nižší u silniční a městské dopravy oproti vyjádření v tis. osobách. Vzhledem k povaze přepravy byl patrný ještě markantnější nárůst výkonu letecké dopravy a také mírný růst vodní a říční dopravy ze stejného důvodu. Přepravní výkony železniční dopravy od roku 1965 vykazují klesající trend.

Graf 2.2 Vývoj přepravených osob a přepravního výkonu železniční dopravy v Rakousko-Uhersku a Československu



Zdroj: MITCHELL 1975. Od roku 1970: Výroční zpráva dopravy za rok 1981, 1988.

V grafu vidíme rostoucí trend přepravy osob s využitím drah do 60. let minulého století, výkyvy se objevily pouze v době světových válek a velké krize. V následujícím období dochází k poměrně velkému poklesu vyjádřenému jak kvantitativně v počtu přepravených osob, tak i výkonově v oskm.

Tabulka 2.6 Vývoj přepravy zboží dle druhu dopravy v Československu (v tis. tun)

	Železniční	Silniční	Vodní	Letecká
1937	70 059	568	1 681	1
1948	74 432	3 927	927	2
1950	96 013	11 732	1 336	3
1955	140 222	222 466	2 836	6
1960	194 100	428 401	3 530	15
1965	218 500	577 652	4 056	24
1970	237 646	703 292	4 465	23
1980	286 223	1 235 285	10 457	25
1985	293 501	1 237 974	13 331	25
1989	283 914	1 258 118	13 524	29

Zdroj: Výroční zpráva dopravy za rok 1981, 1988, 1989

U nákladní dopravy na železnici je vývoj mírně odlišný od osobní dopravy. Železnice dosáhly maximální přepravy nákladu v polovině 80. let 20. století.<sup>4</sup> Přesto došlo mezi léty 1948 a 1989 pouze ke 4násobnému zvětšení objemu přepraveného zboží po kolejích. To ve srovnání s více než 300násobným růstem u silniční dopravy znamená hluboký pokles významu železniční dopravy při přepravě zboží. I vodní doprava zaznamenala za sledované období vyšší růst než železniční, i když celkový význam vodní dopravy také výrazně poklesl. Letecká doprava vzhledem ke své vysoké nákladovosti neměla takřka žádný význam v nákladní dopravě.

Tabulka 2.7 Vývoj přepravního výkonu nákladní dopravy v Československu (v mil. tkm)

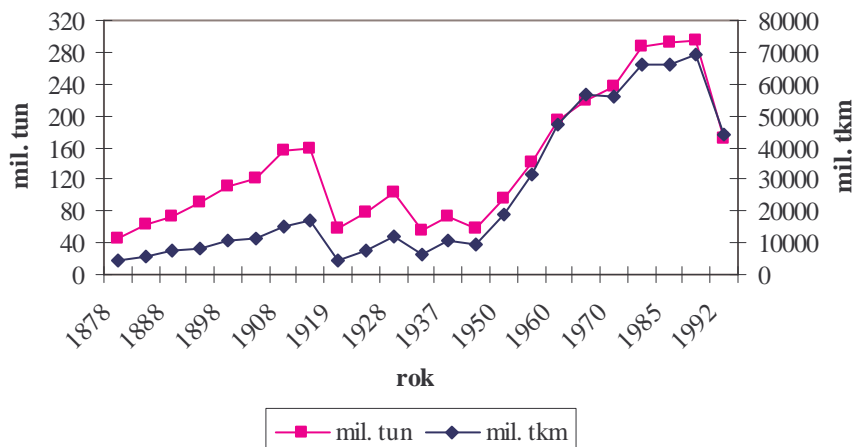
	Železniční	Silniční	Vodní	Letecká
1937	10 476	10	1 001	1,7
1948	12 562	93	629	2,1
1950	16 193	209	764	2,7
1955	28 238	2 719	1 485	3,2
1960	43 904	5 108	1 962	13,8
1965	53 250	6 975	2 172	28
1970	55 909	10 093	2 434	34,3
1975	62 704	15 016	2 580	44,8
1980	66 210	21 335	3 593	42,4
1985	66 203	21 464	4 356	60,9
1989	66 313	23 826	5 099	66

Zdroj: Výroční zpráva dopravy za rok 1981, 1988, 1989

Železnice za celé sledované období byly nejdůležitějším dopravním prostředkem v československém hospodářství z hlediska přepravního výkonu. I přesto jejich význam klesal ve prospěch silniční dopravy, která zaznamenala mezi lety 1948 (1950) a 1989 250ti (115ti) násobný nárůst přepravních výkonů.

<sup>4</sup> O to hlubší byl pokles po roce 1990 z důvodu vzniku soukromé silniční dopravy.

Graf 2.3 Přeprava zboží a přepravní výkon nákladní železniční dopravy v Rakousko-Uhersku a Československu



Zdroj: MITCHELL 1975. Od roku 1970: Výroční zpráva dopravy za rok 1981, 1988

Pokud se podíváme na vývoj železniční dopravy v českých zemích v dlouhodobé perspektivě, tak lze identifikovat čtyři fáze vývoje. První byl stabilní a trvalý růst v období zlatého věku železnic v druhé polovině devatenáctého století a na počátku dvacátého. Tato fáze byla ukončena první světovou válkou. V období let 1914 - 1945 čelila česká železnice řadě nepříznivých okolností. Byl to především rozpad Rakouska-Uherska a s ním ztráta tradičních trhů a dopravních výkonů. Obě dvě světové války vedly k poklesu obchodu a k materiálním škodám na železnici. Razantní nástup silniční dopravy a Velká hospodářská krize pak umocnily celkovou situaci. Po druhé světové válce však došlo poněkud nečekaně k druhému nárůstu výkonů železniční dopravy v souvislosti s extenzivním rozvojem centrálně plánované ekonomiky. Po vyčerpání možností takového způsobu růstu však přišla stagnace výkonů, která se pak po zavedení tržní ekonomiky změnila v pokles.

Na závěr si všimněme rozdílného významu železnice v Československu a Evropské unii (EU). Z následující tabulky vidíme výrazně nižší podíl železniční dopravy na nákladní dopravě v EU oproti Československu. Jak EU, tak i Československo vykazují za sledované období pokles důležitosti drah pro chod hospodářství. Vyšší tržní podíly železniční dopravy v Československu oproti EU jsou dány především odlišným hospodářským vývojem, díky centrálně plánované ekonomice a celkově nižšímu dosaženému stupni ekonomického rozvoje.

Tabulka 2.8 Podíl jednotlivých druhů nákladní dopravy na dopravních výkonech (tkm) v EU a Československu (vývoj v %)

	Československo*	EU
1970	81,7	30,2
1980	72,6	24,2
1990	69,6	18,2

Zdroj: EuroStat, PELTRÁM 2003 s. 20, Výroční zpráva dopravy za rok 1989

\*U Československa data za rok 1989 místo 1990.

U osobní dopravy je situace obdobná, pouze rozdíl ve významu drah pro osobní dopravu byl v Československu oproti EU nižší. Také dochází k výrazně hlubšímu poklesu podílu železnice na přepravních výkonech osobní dopravy v Československu oproti nákladní dopravě, což je způsobeno nárůstem individuální automobilové dopravy na úkor železniční již v 70. a 80. letech 20. století.

Tabulka 2.9 Podíl jednotlivých druhů osobní dopravy na dopravních výkonech (oskm) v EU (vývoj v %)

	Československo*	EU <sup>#</sup>
1970	48,5	11,9
1980	33,6	9,8
1990	18,6	7,9

Zdroj: EuroStat, PELTRÁM 2003, s. 20. Výroční zpráva dopravy za rok 1989

\*U Československa data za rok 1989 místo 1990, do roku 1980 bez městské hromadné dopravy.

<sup>#</sup> U EU kolejová doprava.

Železniční doprava zaujímala ve 2. polovině 19. a 1. polovině 20. století dominantní pozici na dopravním trhu. V tomto období nabízela služby v rozsahu a v cenách, kterým ostatní druhy dopravy nemohly konkurovat. Železnice byla v řadě případů nositelem ekonomického rozvoje území. Charakter drah se s rozvojem železniční sítě měnil ve strategicko – vojenský nástroj státní politiky a postupně došlo k zestátnění veškerých soukromých železničních společností.<sup>5</sup> Státní železniční společnosti využívaly výhod plynoucích z integrace odvětví, avšak také se stávaly státními firmami s příliš málo pružnými reakcemi na změny v přepravní poptávce. Tato skutečnost se mj. odrazila ve vývoji železnice ve 2. polovině 20. století. Ekonomický význam železniční dopravy ve 2. polovině 20. století poměrně výrazně klesal a železnice také ztratila strategicko - vojenský význam. Ekonomická historie železnice na území ČR je tedy historií nesmělých krůčků, zlatého věku železnice, následného zestátnění železnic a prudkého poklesu železniční dopravy. Další vývoj drah lze jen velmi obtížně předpovědět.

<sup>5</sup> Dalším důvodem byla vysoká ztrátovost provozu na místních tratích.

### 3. Finanční analýza české železnice

Při ekonomickém pohledu na českou železnici nemůže samozřejmě chybět pohled účetní a finanční. Při tomto pohledu nás zajímá, jak hospodaří česká železnice, jaké jsou její tržby, náklady, zisky, ztráty, dluhy a investice. Každá taková analýza se musí vypořádat se skutečností, že došlo k rozdělení bývalých Českých Drah s. o. (ČD) na České dráhy a. s. a Správu železniční dopravní cesty s. o. (SŽDC). V této kapitole, jakož i v následujících kapitolách, při naší analýze počítáme výsledky české železnice dohromady za ČD a SŽDC. Výkony a výsledky dalších dopravců zanedbáváme pro jejich malou váhu v celkové bilanci.

#### 3.1 Křížové platby

K 1. lednu 2003 vznikly akciová společnost České dráhy a. s. a Správa železniční dopravní cesty s. o. jako nástupnické společnosti po bývalých Českých Drahách s. o. Došlo mimo jiné k převodu státem vlastněných tratí, včetně dotací od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na SŽDC, a k převodu vybraného majetku a závazků z ČD s. o. na SŽDC. Na běžné hospodaření obou nástupnických organizací mají zásadní vliv vzájemné finanční toky mezi nimi. Jedná se o tržby ČD od SŽDC za zajištění provozu a údržbu provozuschopnosti železniční dopravní cesty (ŽDC) a o tržby SŽDC od ČD za použití železniční dopravní cesty. SŽDC hradí ČD náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty a se zajištěním její provozuschopnosti ve veřejném zájmu.

Tabulka 3.1 Vztah ČD a SŽDC v účetnictví ČD za roky 2003 – 2005; v miliardách Kč

	Náklady (2003)	Výnosy (2003)	Náklady (2004)	Výnosy (2004)	Náklady (2005)	Výnosy (2005)
Zajištění ŽDC – řízení provozu		5,102		4,919		4,488
Zajištění ŽDC – údržba provozuschopnosti		6,228		6,456		6,756
Zajištění modernizace a rozvoje ŽDC		0,318		0,040		0,035
Použití dopravní cesty – osobní doprava	1,480		1,469		1,484	
Použití dopravní cesty – nákladní doprava	4,278		4,341		4,200	
<b>Celkem</b>	<b>5,758</b>	<b>11,648</b>	<b>5,810</b>	<b>11,415</b>	<b>5,684</b>	<b>11,279</b>

Zdroj: Výroční zpráva ČD a. s. 2003, 2004, 2005

ČD v letech 2003 - 2005 zaplatily okolo 5,8 mld. Kč za užití dopravní cesty SŽDC, avšak za řízení provozu, realizovaného minimálně z 95 % právě ČD, obdržely v tomtéž roce od SŽDC dvojnásobek. Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že deklarované platby ČD za použití dopravní cesty jsou v realitě pouhou fikcí. Křížové faktury se vzájemně započtou a celkově ČD dostávají čistou dotaci. Vzájemné křížové platby jsou tak v zásadě elegantní metodou jak dotovat České Dráhy. Jenom to již není dotace pro České Dráhy, ale proplacení faktur za řízení provozu a údržbu provozuschopnosti železniční dopravní cesty.

## 3.2 Zisky a ztráty

Tabulka 3.2 Hospodářský výsledek ČD a SŽDC za roky 2003 - 2005; v miliónech Kč

	ŠZDC (03)	ČD (03)	SŽDC (04)	ČD (04)	SŽDC (05)	ČD (05)
Provozní HV	-415	-903	290	-654	4 988	-806
HV za účetní období	-2.675	-924	49	-621	3 959	-589

Zdroj: Výroční zprávy ČD a SŽDC za 2003 - 2005

Často diskutované výsledky hospodaření ČD a SŽDC samy o sobě (viz tabulka) mají poměrně limitovanou vypovídací schopnost. Jsou totiž kriticky závislé na nastavení vzájemných plateb mezi ČD a SŽDC a na celkovém objemu dotací do veřejné dopravy. Tudíž nemá velký smysl vyvozovat nějaké hlubší závěry z pouhého hospodářského výsledku, ale pro ocenění výsledků železničního hospodaření jsou nutné důkladnější analýzy, zahrnující analýzu vývoje veřejných dotací a změn v zadlužení železničních subjektů. Následující tabulka zahrnuje základní účetní ukazatele ČD v delším časovém období. Jsou z ní vidět důsledky transformace, kdy v období 2002/2003 dochází k poklesu aktiv (důsledek převedení dopravní cesty na SŽDC), dále k poklesu ztrát (ztrátová investiční činnost taktéž převedena na SŽDC).

Tabulka 3.3 Vybrané finanční ukazatele ČD (v mil. Kč)

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Aktiva celkem	50 013	47 301	45 291	140 767	139 747	128 055	117 764	108 156	101 756	89 916	84 132
HV za účetní období	-590	-621	-924	-4 819	-4 095	-4 861	-3 964	-3 390	-4 699	-4 744	-3 093,1
Provozní HV	-806,	-654	-903	-4 773	-1 219	-3 495	-3 207	-2 306	-4 132	-4 677	-4 119
Obrat(I.+II.1)	35 048	36 699	38 015	25 739	27 235	27 853	26 688	28 019	26 940	26 046	23 553

Zdroj: Výroční zprávy ČD a Statistické ročenky ČD 1995 – 2005

Je možné se také podrobnějšími ukazateli rentability, likvidity a zadluženosti u Českých Drah. Skutečností však zůstává, že tyto data mají limitovanou vypovídací schopnost, díky již zmiňovanému zásadnímu vlivu arbitrárních rozhodnutí (křížové platby, veřejné dotace) na celkovou úspěšnost hospodaření Českých Drah. Na druhé straně lze z těchto dat vysledovat určité zajímavé informace o trendech ve vývoji hospodaření ČD a použít je jako základ pro mezinárodní srovnání hospodaření železničních dopravců.

Tabulka 3.4 Finanční ukazatele ČD

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Rentabilita vlastního jmění	-1,59	-1,65	-2,41	-6,00	-4,81	-5,86	-4,82	-4,27	-6,14	-6,22	-4,04
Pohotová likvidita	0,91	1,01	1,20	0,24	0,21	0,19	0,21	0,20	0,24	0,39	0,74
Cizí zdroje/Vlastní jmění <sup>1</sup>	0,34	0,26	0,18	0,73	0,59	0,53	0,41	0,35	0,30	0,16	0,09
Krytí stálých aktiv	0,89	0,97	1,06	0,64	0,67	0,71	0,77	0,80	0,84	0,94	1,01
Doba obratu závazků (dny) <sup>1</sup>	108,54	84,55	58,18	257,07	182,14	158,43	109,34	82,71	98,94	93,40	82,85
Krytí stálých aktiv	1,12	1,03	0,95	1,56	1,48	1,40	1,29	1,25	1,20	1,07	0,99
Obrátka aktiv	0,70	0,78	0,84	0,18	0,19	0,22	0,23	0,26	0,26	0,29	0,28
Produktivita práce (výnosy na zaměstnance)(tis.Kč/zam)	696,41	622,85	644,79	549,49	504,01	444,10	417,63	402,38	359,53	352,03	323,93

Zdroj: vlastní výpočty, Výroční zprávy ČD 1995 - 2005, údaje 1995 – 2002 za ČD s. o.



Celkové výsledky rentability hospodaření jsou dlouhodobě záporné. Mírný obrat k lepšímu nastal se vznikem akciové společnosti<sup>6</sup>, přesto nejsou ČD rentabilní společností navzdory vysokým státním dotacím. Likvidita ČD byla mezi léty 1995 – 2002 velmi nízká. V roce 2003 došlo k výraznému zlepšení likvidity firmy<sup>7</sup>, avšak následující roky pozitivní trend nepotvrdily. Do roku 2002 docházelo jednoznačně ke zhoršování struktury financování ČD. S převodem ČD na obchodní společnost došlo ke zlepšení krytí stálých aktiv, vlastního financování, zkrácení doby obratu závazku a podílu cizích zdrojů k vlastnímu kapitálu. ČD se totiž zvýšily závazky z obchodních vztahů. Rok 2004 však pro společnost znamenal negativní posun u indikátorů měřící strukturu financování a ty se většinou nepodařilo zlepšit ani v roce 2005. Obdobný vývoj byl ve struktuře majetku ČD, vyjma krytí stálých aktiv, kdy s převodem majetku ČD na SŽDC došlo k poklesu tohoto ukazatele. Přesto tato hodnota převyšuje průměrnou hodnotu ostatních podniků v odvětví dopravy. Produktivita práce v ČD rostla nepřetržitě již od roku 1995 v důsledku snižování počtu zaměstnanců. V roce 2004 produktivita pracovníků mírně poklesla a v dalším období se tento ukazatel poprvé v historii firmy přiblížil hodnotě ve výši 700 tis. připadajících na jednoho zaměstnance. Otázkou však zůstává, jak produktivní jsou zaměstnanci ČD ve srovnání s jinými dopravními společnostmi.

Celkově lze ve finančním hospodaření Českých Drah identifikovat následující trend. Většina finančních ukazatelů se od roku 1995 do roku 2002 průběžně zhoršovala, potom v roce 2003 došlo k jednorázovému zlepšení a období 2003 - 2005 je opět obdobím postupného zhoršování. Tento vývoj je však snadné interpretovat. V roce 2003 nedošlo k žádnému zázračnému zlepšení hospodaření Českých Drah, pouze vyvedením velké části aktiv a pasiv, při ponechání většiny tržeb došlo k vylepšení finančních ukazatelů Českých Drah. Ovšem reálně se nic nezlepšilo, pouze došlo k přesunu části špatných hodnot likvidity, rentability a zadluženosti na SŽDC. Pokud bychom hospodaření Českých Drah očistili o tuto jednorázovou operaci, potom bychom byli svědky dlouhodobého a nepřetržitého zhoršování finančních ukazatelů Českých Drah daných především tím, že ani mimořádně štedré veřejné dotace nejsou dostačující proto, aby udržely vyrovnané hospodaření Českých Drah, a ty se tak musejí na úhradu všech nákladů částečně zadlužovat, čímž roste objem jejich závazků a zhoršují se ukazatele jejich finančního zdraví.

### **3.3 Výkony a tržby**

ČD vykazují zisk z provozování nákladní dopravy. Součástí výnosů z nákladní dopravy jsou i státní dotace, i když jde o nepoměrně menší částku než u osobní dopravy, ovlivňují hospodářský výsledek nákladní dopravy.<sup>8</sup> Přepravní výkon vyjádřený jak v tunách tak v čtkm trvale klesá v důsledku silné konkurence ostatních druhů dopravy. Výrazné zvýšení zisku z nákladní dopravy provozované ČD v roce 2003 lze přičíst nezahrnutí nákladů za řízení provozu a dopravní cestu do nákladů na nákladní dopravu. Došlo k výraznému poklesu výnosů, jejíž příčinou byl pokles účelových státních dotací na nákladní dopravu. Pokles výnosů byl nižší než pokles nákladů, avšak tempo růstu nákladů v roce 2003 (14 %) převyšovalo tempo růstu tržeb (3,7 %), a tudíž bylo dosaženo zisku z nákladní dopravy v roce 2003 nižšího než očekávaného. V roce 2004 dokonce došlo k poklesu tržeb pod úroveň roku 2002. Na hospodářském výsledku za rok 2004 se zmíněná skutečnost nijak výrazně nepodepsala v důsledku poklesu nákladů. Stejný vývoj následoval i v roce 2005. Obrat

---

<sup>6</sup> především ovšem díky vyvedení části aktiv a ztrát na SŽDC

<sup>7</sup> opět především díky vyvedení části aktiv na SŽDC

<sup>8</sup> Od roku 2004 došlo k takřka úplnému zániku kombinované dopravy a zrušení dotací na tento druh dopravy.



z nákladní dopravy rostl mezi léty 1993 – 1998, ale od roku 2000 trvale klesá. Hospodářský výsledek byl s výjimkou let 1993, 1994 a 1999 kladný a kolísal mezi 693 – 2 584 mil. Kč.

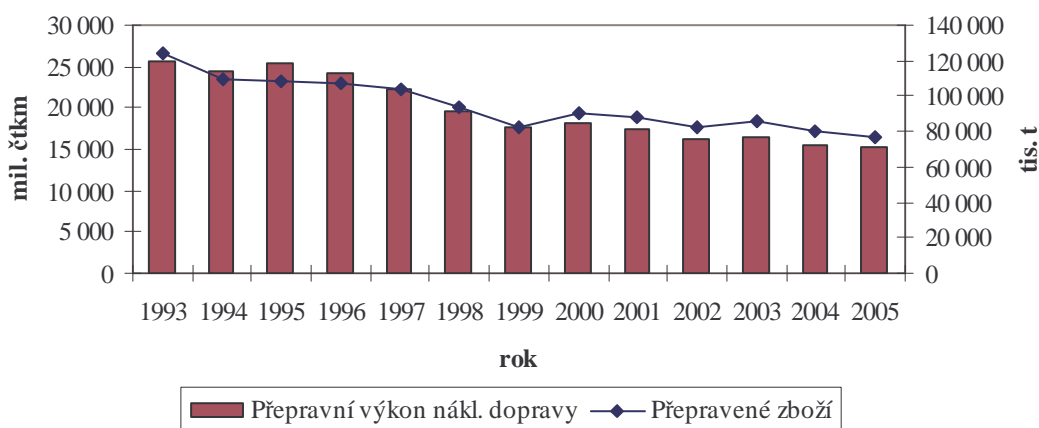
Tabulka 3.5 Nákladní doprava ČD

	Jednotka	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Přepravní výkon nákl. dopravy	mil.čtkm	15 149	15 566	16 396	16 130	17 366	18 183	17 625	19 529	22 173	24 174	25 468
Přeprava zboží	mil. t	83,9	87,7	93,1	90,2	96,1	98,3	82,2	93,5	103,4	107,2	110,0
Výnosy z nákladní dopravy	mil. Kč	16 728	17 904	18 783	21 084	22 574	21 211	20 210	21 506	20 929	19 668	
Náklady na nákladní dopravu <sup>x)</sup>	mil. Kč	14 797	15 608	16 199	20 391	20 192	19 921	20 390	19 919	19 122	17 578	15 543
<b>Výsledek hospodaření nákladní dopravy</b>	<b>mil. Kč</b>	<b>1 931</b>	<b>2 296</b>	<b>2 584</b>	<b>693</b>	<b>2 382</b>	<b>1 290</b>	<b>-180</b>	<b>1 587</b>	<b>1 807</b>	<b>2 090</b>	<b>2 818</b>
Úhrada ceny za použití dopravní cesty <sup>x)</sup>	mil. Kč	1 484	1 469	1 480	8 613	7 221	6 551					

Zdroj: Výroční zpráva ČD a. s. 1993 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o.

<sup>x)</sup> Náklady za řízení provozu a dopravní cestu byly do roku 2002 zahrnuty v celkových nákladech.

Graf 3.1 Vývoj přepravy zboží na ČD - nákladní doprava



Zdroj: Výroční zpráva ČD a. s. 1993 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o.

Zásadním problémem pro ohodnocení úspěšnosti nákladní dopravy je způsob účtování nákladů a především jejich rozúčtování mezi osobní a nákladní dopravu. Neznáme způsob vnitropodnikového účtování v ČD, tudíž nevíme, podle jakého klíče jsou tyto náklady rozúčtovány mezi osobní a nákladní dopravu. Bylo by však s podivem, kdyby v ČD neexistovala motivace účtovat náklady spíše na vrub osobní dopravy než na vrub dopravy nákladní. Tato snaha by splnila dva cíle najednou. Za prvé by nižší účtované náklady na nákladní dopravu způsobovaly její ziskovost a současně by zvyšovaly ztrátovost osobní dopravy. To by bylo příznivé z toho důvodu, že by ČD mohly tvrdit, že jejich hospodaření je zcela v pořádku, protože komerční nákladní doprava je zisková, zatímco osobní doprava je ztrátovou veřejnou službou, na kterou je pak možné žádat vysoké dotace na pokrytí ztrát. Jiné vnitropodnikové účtování nákladů by možná dalo trochu jiné ukazatele „ziskovosti“ nákladní dopravy a výše ztráty z osobní dopravy, což potvrdila i zpráva Nejvyššího kontrolního úřadu. Naopak osobní doprava vykazuje trvale ztrátu i přes zvyšující se dotace z veřejných rozpočtů.

Tabulka 3.6 Osobní doprava ČD

	Jednotka	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
Přeprava osob	mil.osob	178,2	178,8	172,0	175,0	188,3	182,5	175,0	181,9	202,9	219,2	227,1	228,7	242,2
Přepravní výkon	mil. oskm	6 631	6 533	6 483	6 562	7 262	7 266	6 929	7 001	7 710	8 111	8 023	8 481	8 548
Počet osob na vlak	os/vlak	58,60	59,95	59,81	64,22	72,01	73,80	73,13	75,55	79,15	77,81			
Tržby z přepravy osob (*)	mil. Kč	4 933	4 716	4 431	4 653	4 479	4 253	4 011	3 856	3 369	3 436	2 715	2 292	1 948
Tržby z osobní dopravy (*)	mil. Kč	5 438	5 301	5 051	5 176	5 039	4 869	4 642	4 323	3 963	4 057	2 747	2 329	1 977
Ostatní tržby hlavní činnosti	mil. Kč	143	109	182	66	65	26	38	12	0	0	0	37	29
Obrat za osobní dopravu ****	mil. Kč	5 584	5 450	5 193	5 305	5 164	4 991	4 758	4 323	3 963	4 057	2 747	2 329	1 977
Náklady na osobní dopravu x)	mil. Kč	15960	15517	15596	21494	19642	18495	16659	15829	15377	17394	14511	10506	9138
Úhrada ceny za použití dopravní cesty x)	mil. Kč	1 484	1 469	1 480	8 613	7 221	6 551							
Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy (**)	mil. Kč		7 042	7 171	6 429	6 445	6 611	6 017	5 750	5 261	5 150	5 248	5 711	6 050
Dotace do osobní dopravy celkem (***)	mil. Kč	7 335	7 178	7 243	9 683	9 273	7 541	6 658	6 031	5 416	5 151	5 249	5 711	6 050
Ztráta z osobní dopravy (včetně dotace)	mil. Kč	-3044	-2903	-3120	-6569	-5265	-6060	-5321	-5464	-5998	-8186	-6515	-2406	-1112
Ztráta z osobní dopravy (bez dotace)	mil. Kč	-10379	-10081	-10363	-16252	-14538	-13600	-11979	-11494	-11414	-13337	-11764	-8117	-7162

Zdroj: Výroční zpráva ČD a. s. 1993 – 2005, údaje 1993 – 2002 za ČD s. o.

(\*) Tržby z přepravy osob zahrnují tržby vztahované přímo k vlastní přepravě cestujících a zavazadel. Tržby z osobní dopravy zahrnují vedle tržeb z přepravy osob také tržby z navazujících činností ve vztahu k přepravě osob.

(\*\*) Dotace na pokrytí ztrát z osobní přepravy zahrnuje dotaci ze státního rozpočtu na úhradu nákladů dopravní cesty v podílu osobní dopravy, dotaci na úhradu nákladů řízení provozu dráhy v podílu osobní dopravy a dotaci na úhradu ztráty z provozování osobní dopravy.

(\*\*\*) Dotace do osobní dopravy celkem zahrnují vedle dotací ze státního rozpočtu na pokrytí ztrát z osobní přepravy také dotace od regionů a jiné účelové dotace určené pro osobní dopravu.

x) Náklady za řízení provozu a dopravní cestu byly do roku 2002 zahrnuty v celkových nákladech produktu osobní dopravy.

& Obrat je počítán jako součet tržeb za prodej zboží a tržeb z osobní dopravy. Od roku 1998 jen jako tržby za os. dopravu.

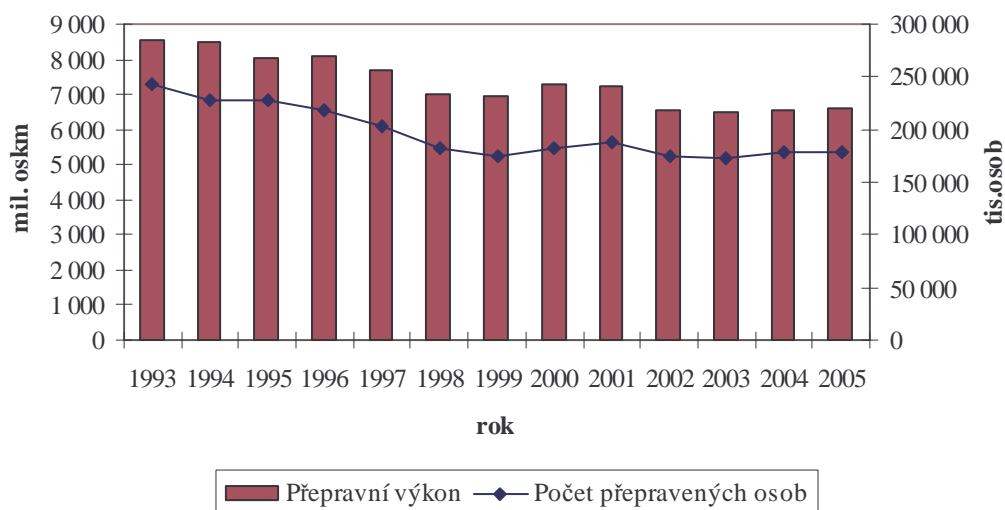
Mezi léty 1993–1995 přepravní výkon celé železniční dopravy v ČR.

Hluboký pokles cestujících trval od roku 1993 do roku 1999, v následujících letech se přeprava osob ustálila na 180 mil. za rok. Avšak přepravní výkon, vyjádřený v oskm, klesal nadále. V roce 2004 byl pokles pozastaven a dochází k mírnému nárůstu tohoto ukazatele. Náklady na osobní dopravu se zvyšovaly do roku 2002, kdy došlo ke změně zaúčtování nákladů na řízení provozu a dopravní cestu. V důsledku tohoto kroku poklesla v roce 2003 ztráta z osobní dopravy. Pokud však zohledníme výše uvedenou příčinu a pokles dotací do osobní dopravy celkem, zjistíme, že ČD by zaznamenaly takřka identickou ztrátu z osobní dopravy jako v roce 2002<sup>9</sup>, pokud by nedošlo ke změně ČD na obchodní společnost. Ztráta z osobní dopravy v režii ČD se ustálila na přibližně 3 mld. Kč resp. 10 mld. Kč bez započtení dotace. Obrat i tržby z osobní dopravy rostly do roku 2002 nižším tempem než náklady.

<sup>9</sup> Pokles nákladů v roce 2003 oproti 2002 minus pokles dotací do osobní dopravy celkem v 2003 oproti 2002 činí 3,91 mld. Kč. Rozdíl mezi HV z osobní dopravy v 2003 a 2002 činí 3,9 mld. Kč.

V roce 2004 došlo k poklesu nákladů, avšak v následujícím období tato položka opět vzrostla. Neustále dochází k nižší výtěžnosti vlakových souprav.

Graf 3.2 Vývoj přepravy osob na ČD - osobní doprava



Zdroj: Výroční zpráva ČD a. s. 1993 – 2005, údaje 1993 – 2002 za ČD s. o.

### 3.4 Závazky

Je skutečností, že jak SŽDC, tak ČD jsou silně zadluženy. U dluhů (= závazků) je u železničních společností důležité rozlišovat mezi závazky vůči státu a mezi závazky vůči třetím osobám. Obecně platí, že závazky vůči třetím osobám je nutno uhradit, jinak by vůči SŽDC a ČD byly podniknuty patřičné právní kroky. Se závazky vůči státu si SŽDC ani ČD příliš hlavu lámat nemusí, protože jejich splácení většinou není vyžadováno a tyto závazky jsou čas od času jednorázově prominuty. Skutečností je, že obě železniční společnosti nejsou bez dotací schopny pokrýt ani své provozní náklady, natož financovat splácení svých závazků, ať již vůči státu či třetím osobám (bankám, dodavatelům, držitelům dluhopisů). V realitě pak situace vypadá tak, že závazky vůči třetím osobám splácí stát a platba závazků vůči státu není vynucována.

Tabulka 3.7 Struktura závazků SŽDC a ČD ( v mil. Kč)

	31. 12. 2005	31. 12. 2004
Dluhopisy SŽDC (úhrada krátkodobých závazků ČD)	7 000	7 000
Úvěry SŽDC (I. koridor)	10 929	12 332
Úvěry SŽDC (II. koridor)	11 860	12 200
Ostatní závazky a úvěry SŽDC	8 132	6 052
Závazky SŽDC vůči státu	14 455	27 459
Závazky ČD vůči státu	275	254
Úvěry ČD	2 031	801
Ostatní závazky ČD	10 663	8 365
<b>Celkem</b>	<b>65 345</b>	<b>74 463</b>

Zdroj: Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2004, Výroční zprávy ČD a. s. 2003 – 2004

Dluhové portfolio obou společností tak tvoří několik rozdílných typů závazků. Za prvé jsou to dluhopisy SŽDC vydané na jednorázové oddlužení ČD při transformaci v roce 2003 - 2004. Tyto dluhopisy v celkové hodnotě 7 mld. Kč jsou jednorázově! splatné v roce 2011. Druhou

významnou součástí závazků jsou bankovní úvěry obou firem pořizované obvykle na financování investic. Největší podíl mají pak bankovní úvěry SŽDC na financování koridorů, které byly poskytnuty konsorciem mnoha bank. Další významnou část závazkového portfolia představují závazky obou firem vůči státu, které vznikají většinou jako důsledek splácení jiných dluhů železnic státem. Tato skladba a způsob financování má několik vážných důsledků. Za většinu závazků, které obě firmy vytvářejí, ručí stát, tudíž jejich splácení je de facto věcí veřejných rozpočtů, protože obě firmy nejsou schopny splácet z vlastních zdrojů. Dále možnost obou firem vypůjčovat si u bank a vydávat dluhopisy se státní zárukou vede ke skutečnosti, že tlak na finanční disciplínu je velmi slabý a obě firmy mohou v zásadě nekontrolovaně vytvářet významné závazky pro české veřejné finance.

### 3.5 Investice

Železnice se v českých podmínkách vyznačuje mimořádně vysokou mírou investic. Vzhledem k tomu, jakou vytváří přidanou hodnotu a jaké jsou její hospodářské výsledky, je překvapivé, jak vysoký objem investic směřuje do železnice. Tyto investice jsou především používány na modernizaci železničních koridorů, dále pak do elektrifikace, modernizace železničních uzlů a na modernizaci vozového parku. Podíl vlastních finančních zdrojů jak SŽDC, tak ČD na financování těchto investic je minimální, a tak hlavní úlohu ve financování hrají opět veřejné rozpočty. Hlavním zdrojem financování těchto investic je Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)<sup>10</sup>.

Tabulka 3.8 Podíly jednotlivých druhů dopravy na rozpočtu SFDI (v mil. Kč)

	2001	2002	2003	2004	2005
Pozemní komunikace	16 642	22 989	25 206	35 369	29 151
Železnice	10 340	16 663	15 503	16 218	18 808
Výdaje celkem	30 636	40 188	41 246	52 037	48 512
<b>Podíl železniční dopravy na výdajích SFDI</b>	<b>33,75 %</b>	<b>41,46 %</b>	<b>37,59 %</b>	<b>31,17 %</b>	<b>38,77 %</b>

Zdroj: vlastní výpočty, Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2001 – 2005

Z tabulky vyplývají mimořádně vysoké hodnoty investic pro železniční dopravu především ve srovnání s dopravou silniční. Pokud vezmeme v úvahu, že silniční doprava má výrazně vyšší výkony a může být využívána pro individuální dopravu, a jestliže zahrneme do těchto úvah taky objem daňových výnosů na straně jedné (spotřební daň) a objem veřejných dotací na straně druhé, je takto vysoký objem dotací do železniční dopravy překvapující.

<sup>10</sup> „SFDI vznikl na základě zákona č. 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. Účelem fondu je distribuce vlastních příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest v rozsahu stanoveném v § 2 zákona č. 104/2000 Sb. SFDI dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.“ Zdroj: www.sfdi.cz

Tabulka 3.9 Dotace SFDI do železniční dopravy (v mil. Kč)

	2003	2004	2005
ČD celkem	884	964	440
SŽDC celkem	14 319	15 172	18 307
<b>Železniční doprava celkem běžné z toho:</b>	<b>5 480</b>	<b>5 468</b>	<b>5 472</b>
SŽDC běžné	5 400	5 403	5 400
ČD běžné			
<b>Železniční doprava celkem kapitálové z toho:</b>	<b>10 820</b>	<b>10 751</b>	<b>12 270</b>
SŽDC kapitálové	8 919	9 764	12 907
ČD kapitálové	884	957	440

Zdroj: Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2003 - 2005, Výroční zpráva SŽDC s. o. za rok 2003 - 2005, Výroční zpráva ČD a. s. za rok 2003 - 2005

Dotace ze SFDI směřovaly především do SŽDC a ČD. Poměr kapitálových výdajů vůči běžným byl ve sledovaném období přibližně 2:1. V roce 2005 došlo k výraznému zvýšení investic do železniční dopravy, za níž stojí především začátek modernizace III. železničního koridoru v režii SŽDC. ČD zase investovaly do nákupu nového vozového parku, především se jedná o příměstské dvoupodlažní vozy české výroby (řada č. 471), Regionovu (řada č. 914) a Pendolina (řada č. 680). Pendolino je vlaková souprava firmy Alstom. Historie pořízení těchto souprav je notoricky známá, proto přistupme k finanční stránce pořízení těchto souprav. Vlastníkem souprav se staly ČD. Nákup souprav bylo hrazeno pomocí úvěrů, které jsou státem zaručené. Celkové náklady na 7 souprav Pendolin<sup>11</sup> činily 11,143 miliard Kč!<sup>12</sup>

Ovšem největší investiční akcí na české železnici je bezesporu modernizace koridorových tratí. Modernizace páteřní sítě železničních tratí České republiky je dlouhodobým hlavním železničním investičním projektem. Finanční náročnost celého projektu je obrovská.

Tabulka 3.10 Financování koridorů

Stav k 31.12.2005	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40,76	0	40,76
II. koridor	37,81	1,13	38,94
III. koridor	2,91	72,72	75,63
IV. koridor	0,94	40,98	41,93
	<b>82,42</b>	<b>114,83</b>	<b>197,25</b>

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2005

<sup>11</sup> Původně bylo plánováno pořízení 10ti souprav, vzhledem k problémům s dodavatelem (ČKD), bylo za předem stanovených podmínek pořízeno pouze 7 souprav.

<sup>12</sup> Výroční zpráva ČD a. s. za rok 2004, s. 61

### 3.6 Zaměstnanost

Na následující tabulce si ukážeme, jak hluboký pokles přepravních výkonů osobní i nákladní dopravy prodělaly ČD oproti vrcholnému období reálného socialismu v ČSSR. Pro docílení srovnatelnosti dat jsme přepravní výkon i počet zaměstnanců přepočítali v poměru 2/3 pro Česko a 1/3 pro Slovensko. Přepravní výkon vyjádřený v tunách, osobách, tkm a oskm se propadl, vyjma přepravy osob, o celou 1/2. Nejprudší snížení zaznamenaly sledované ukazatele mezi léty 1988 – 1993. Přepravní výkon nákladní dopravy v roce 2005 však poklesl o více než 1/3 ve srovnání s rokem 1993. U osobní dopravy byl pokles čtvrtinový. Počet zaměstnanců se rapidně snížil. Otázkou zůstává, zda byl tento pokles dostatečný vzhledem k vývoji přepravního výkonu.

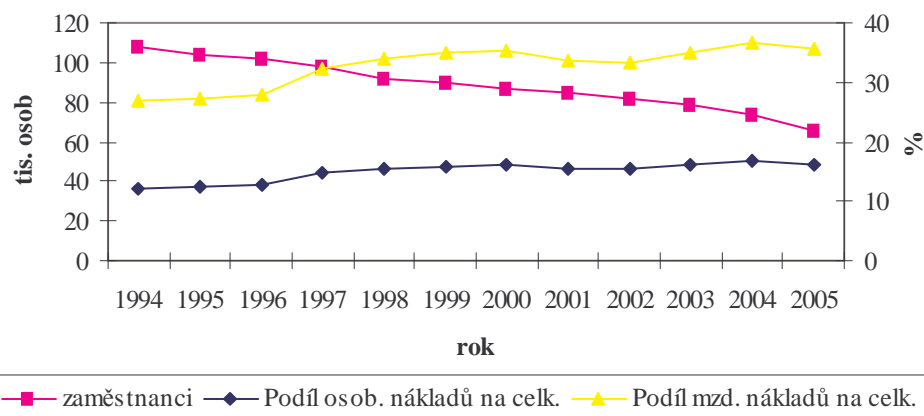
Tabulka 3.11 Vývoj přepravního výkonu a počtu zaměstnanců ČD

	Jednotka	1988*	1993	2005#	1988-2005
Přepravní výkon nákl. dopravy	mil. tun	197	124	76,30	
Přepravní výkon nákl. dopravy	mil. tkm	46 352	25 579	15 149	
Přepravní výkon os. dopravy	mil. osob	277	242	178,21	
Přepravní výkon os. dopravy	mil. oskm	12 938	8 548	6 631	
Počet zaměstnanců	osob	176 399	116 142	65 232	
Pokles přepr. výkonu nákl. dopravy v tunách oproti předch. období	%		37,1	38,3	61,2
Pokles přepr. výkonu nákl. dopravy v tkm oproti předch. období	%		44,8	40,8	67,3
Pokles přepr. výkonu os. dopravy v osobách oproti předch. období	%		12,5	26,4	35,6
Pokles přepr. výkonu os. dopravy v oskm oproti předch. období	%		33,9	22,4	48,7
Pokles zaměstnanců oproti předch. období	%		34,2	43,8	63,0

Zdroj: vlastní výpočty, Výroční zpráva ČD 2004, Statistická ročenka ČD 1993, \*Počet zaměstnanců ČSD v roce 1989, # Přepravní výkon v 1993, 2004 v čtkm, ČSD 1988 – 2/3 CZ, 1/3 SK

Na následujícím grafu je ilustrován pokles zaměstnanců ČD mezi léty 1993 – 2005 a vývoj osobních a mzdových nákladů vzhledem k celkovým nákladům. Místo aby s poklesem počtu zaměstnanců docházelo ke snížení podílu mzdových a osobních nákladů na celkových, tak byl vývoj přesně opačný. V roce 1994 činil podíl osobních resp. mzdových nákladů 37 % resp. 28 % celkových nákladů ČD, v roce 2004 to již bylo 50 % resp. 36,5 %. Jednou z příčin je samozřejmě reálný růst mezd ČR ve všech odvětvích hospodářství. Vyjma let 2001 a 2002 dochází k trvalému nárůstu mzdových i osobních nákladů, ale výnosy na zaměstnance tomuto tempu nestačí. V roce 2005 došlo k mírnému poklesu na 49 % resp. 35,7 %.

Graf 3.3 Vývoj počtu zaměstnanců a mzdových a osobních nákladů



Zdroj: Výroční zpráva ČD a. s. 1993 – 2005, údaje 1993 – 2002 za ČD s. o.



## 4. Veřejné dotace do české železniční dopravy

V současnosti je ve většině vyspělých zemí železniční doprava silně dotována z veřejných zdrojů. Bez těchto dotací by železniční doprava nebyla schopna konkurovat dopravě silniční. Každé takové použití veřejných zdrojů ovšem vzbuzuje otázky ohledně jejich oprávněnosti a odůvodněnosti v konkurenci dalších veřejných výdajů. V neposlední řadě jsou dotace do železnice (spolu s mnoha dalšími dotacemi) překážkou pro snižování daní. V rámci této kapitoly jsme se snažili kvantifikovat celkový objem veřejných zdrojů plynoucích do železniční dopravy v ČR.

### 4.1 Metodika

K 1. lednu 2003 vznikly akciová společnost České dráhy a. s. a Správa železniční dopravní cesty s. o. jako nástupnické společnosti po bývalé organizaci České Dráhy s. o. K tomuto kroku došlo na popud EU, která prosazuje důsledné oddělení národního železničního dopravce a manažera infrastruktury. V ČR byla zvolena varianta, kdy manažer infrastruktury (SŽDC) spravuje železniční síť a přiděluje přístup jednotlivým dopravcům na ni<sup>13</sup>. Oficiálně deklarovaným cílem transformace drah na sklonku roku 2002 bylo, že ČD již nebudou moci omezovat konkurenční železniční dopravce v přístupu na síť a bude umožněno lepší fungování tržních principů na železničním dopravním trhu. Tento cíl však nebyl naplněn, neboť SŽDC neorganizuje řízení provozu na drážní síti, které zůstalo v kompetenci ČD. Soukromí železniční dopravci tedy nadále musí vyjednávat s ČD, pokud chtějí provozovat vlastní spoje. Nechtěným důsledkem transformace je také zneprůhlednění finančních toků na železnici, kdy dochází ke vzájemným křížovým platbám mezi ČD a SŽDC, které zamlžují reálný ekonomický stav obou organizací. Organizačním vydělením správce dopravní cesty, na kterého přešly i všechny dluhy bývalé organizace, také došlo k odtržení financování železničních investic a železničního provozu. Železniční infrastruktura je však stále téměř výhradně používána dominantním železničním dopravcem. Z tohoto důvodu považujeme transformaci železnice v ČR za dosud formální, a v rámci této analýzy jsme uchopili železniční dopravu (ŽD) jako celek a sčítáme celkový objem dotací plynoucích do SŽDC a ČD. Postupujeme tak rozdílně od přístupů, které na české železnici rozlišují mezi dotacemi do infrastruktury (SŽDC) a do provozovatele (ČD) s argumentací, že péče o infrastrukturu je nezpochybnitelnou povinností státu, zatímco dotace provozovateli jsou potenciálně odbouratelné. SŽDC totiž v praxi není schopna bez spolupráce s ČD plnit své funkce a především v řízení provozu je odkázána na ČD. Dotace na výstavbu dopravní infrastruktury jsou de facto dotacemi ve prospěch ČD, protože ty jsou subjektem, který železniční cestu dominantně využívá. Z tohoto důvodu i při kalkulaci celkových příjmů a nákladů železniční dopravy odhlédneme od vzájemných křížových plateb mezi ČD a SŽDC, protože je považujeme za pouhé účetní operace bez reálných ekonomických dopadů. Při výpočtu celkových státních dotací jsme pak sečetli dotace do ČD a SŽDC. Pominuli jsme malé soukromé dopravce z důvodu jejich malého podílu na celkových dotacích a z důvodu obtížně zjistitelných dat. Výpočty jsme prováděli za období 2000 - 2005 s koncentrací na roky 2004 a 2005. Dotace

---

<sup>13</sup> Převod veškeré železniční infrastruktury nebyl úplný, v majetku ČD zůstaly nádražní budovy a nejbližší kolej od nádraží. Plánované převedení jednotlivých správ dopravních cest z ČD na SŽDC v 1. polovině roku 2007 nelze považovat za naplnění principu živé dopravní cesty, neboť řízení provozu na síti zůstane ČD. Dále zůstane nevyřešen další problémový bod rozdělení ČD s. o. na ČD a. s. a SŽDC s. o., a to vlastnictví nádražních budov a k nim přilehlých kolejí. Dochází také mimo jiné k situaci, kdy na některých železničních stanicích je rekonstruováno nástupiště č. 2 a vyšší, ale nástupiště č. 1 zůstává v původním stavu, neboť patří ČD, zatímco ostatní nástupiště má ve správě SŽDC.



jsme rozdělili na přímé a nepřímé. Za přímé dotace považujeme přímý tok státních dotací do SŽDC nebo ČD. Za nepřímé dotace považujeme úhradu závazku ČD nebo SŽDC vůči třetím subjektům státem. Hlavními problémy výpočtu jsou komplikované vzájemné finanční toky mezi ČD, SŽDC, Ministerstvem dopravy (MD) a Státním fondem dopravní infrastruktury, dále nejasná struktura závazků ČD a SŽDC a změny cenových relací.

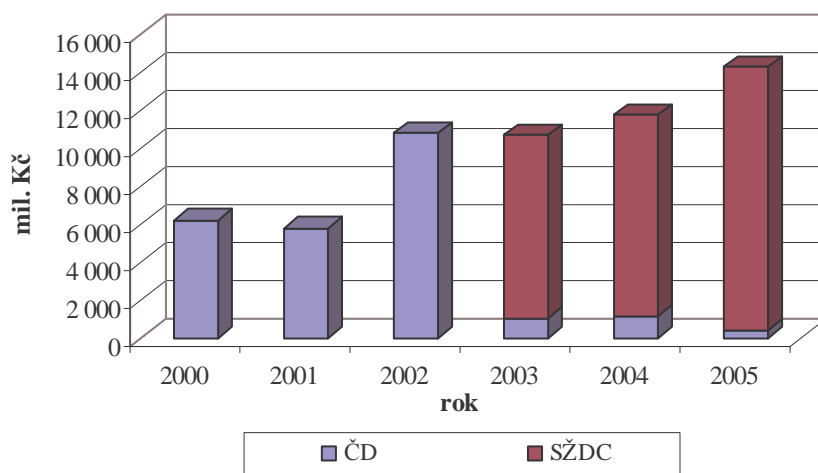
## 4.2 Přímé dotace

Stát zastoupený MD a SFDI se snaží naplňovat cíle dopravní politiky, ve které je železnice považována za ekologickou, bezpečnou a trvale udržitelnou formu dopravy. Pokud chce stát naplnit cíle definované v dopravní politice země, je nucen na to uvolnit dotační prostředky, protože tržby železnice z komerční činnosti nepokrývají ani náklady na provoz. Za přímé dotace považujeme toky veřejných financí přímo ve prospěch ČD či SŽDC. Skládají se ze tří typů, a to dotací na investice, provoz a úhradu ztrát z osobní dopravy.

### 4.2.1 Investiční dotace

Investiční dotace tvoří takřka polovinu celkových přímých dotací do drah. Po transformaci ČD na sklonku roku 2002 většina investičních dotací směřuje do SŽDC. Jsou určeny na infrastrukturní stavby, tedy modernizaci traťových úseků a železničních uzlů. Poskytovatelem těchto peněz je z převážné většiny Státní fond dopravní infrastruktury, dále Ministerstvo dopravy ČR, Evropská investiční banka a fondy EU. ČD v současnosti získávají dotace především na modernizaci nádražních budov. V grafu je vidět patrný nárůst dotační sumy v roce 2002 oproti roku předešlému. V letech 2002 - 2004 došlo k mírnému zvýšení investic. V následujícím roce dotace na infrastrukturu převýšily 14 mld. Kč.

Graf 4.1 Investiční dotace do drah



Zdroj: Výroční zprávy ČD 2000 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2005 za ČD a. s., Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2005

Tabulka 4.1 Investiční dotace (v mil. Kč)

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
ČD	444	1 150	1 053	10 784	5 822	6 195
SŽDC	13 833	10 581	9 630			
<b>CELKEM</b>	<b>14 277</b>	<b>11 731</b>	<b>10 683</b>	<b>10 784</b>	<b>5 822</b>	<b>6 195</b>

Zdroj: Výroční zprávy ČD 2000 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2005 za ČD a. s., Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2005

Největší investiční akcí je modernizace koridorových tratí, která také způsobila silné zadlužení SŽDC. Vezmeme-li v úvahu celkové komerční tržby generované železniční dopravou za rok, pak je efektivnost i návratnost těchto investic velmi diskutabilní i ve velmi dlouhém časovém horizontu. Plánované výstavby dalších železničních koridorů s obdobnými finančními náklady pak již vzbuzují otázky ohledně racionality celého záměru.

#### 4.2.2 Provozní dotace

Další součástí přímých dotací jsou dotační zdroje na provoz železniční sítě. Jedná se o finance na opravy a údržbu železniční infrastruktury a kolejových vozidel a ostatní provozní dotace. Vývoj státních příspěvků na provoz drah je ovlivněn změnou metodiky započítávání těchto subvencí, kdy do roku 2002 byla poměrná část provozních dotací nedílnou součástí státních náhrad na osobní dopravu v režii ČD. Proto nelze z níže uvedené tabulky vyvozovat závěr, že v roce 2003 došlo oproti roku 2002 k zdvojnásobení dotací na provoz železniční dopravy v ČR. Ty jsou vypočteny jako neinvestiční dotace SŽDC a účelové dotace do nákladní dopravy ČD. V období 2000 – 2002 pouze účelové dotace do nákladní dopravy ČD. Poskytovatelé subvencí jsou především SFDI a MD.

Tabulka 4.2 Provozní dotace (v mil. Kč)

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Dotace na opravy a údržbu	5 400	5 400	5 400			
Ostatní provozní dotace	703	984	1 420	3 213	3 071	825
<b>Celkem provozní dotace</b>	<b>6 103</b>	<b>6 384</b>	<b>6 820</b>	<b>3 213</b>	<b>3 071</b>	<b>825</b>

Zdroj: Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2005, Výroční zprávy ČD 2000 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2004 za ČD a. s.

#### 4.2.3 Dotace na úhradu ztráty z osobní dopravy ČD

Výkony osobní železniční dopravy v rámci českých zemí klesají již od 60. let dvacátého století. Příčinou je především silný nástup osobní silniční dopravy, který má za podmínek rozvinuté silniční sítě a dostatečné vybavenosti motorovými vozidly značné konkurenční výhody oproti železniční dopravě. Dlouhodobý strukturální pokles železniční dopravy akceleroval v posledních letech. Počet cestujících na železnicích stagnuje, tržby nepatrně rostou, avšak v reálném vyjádření došlo ve sledovaném období k mírnému poklesu tržeb z osobní dopravy ČD.

Tabulka 4.3 Osobní doprava Českých drah

	Jednotka	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Přeprava osob	mil. osob	178,21	178,82	171,98	174,98	188,28	182,55
Tržby z osobní dopravy	mil. Kč	5 438	5 301	5 051	5 176	5 039	4 869
Přepravní výkon	mil. oskm	6 631	6 533	6 483	6 562	7 262	7 266

Zdroj: Výroční zprávy ČD 2000 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2005 za ČD a. s.

Přepravní výkony vyjádřené v oskm zaznamenaly ve sledovaném období na českých železničních sestupný trend. I když tedy výkony osobní železniční dopravy v období 2000 – 2004 klesaly a v roce 2005 zaznamenaly nepatrný růst, dotace na osobní dopravu v režii ČD do roku 2002 zaznamenávaly poměrně dynamický růst a mezi léty 2003 a 2005 stagnovaly.<sup>14</sup> Poskytovatelé těchto prostředků jsou krajské úřady a Ministerstvo dopravy ČR, jenž jsou subjekty vystupující v pozici objednatelů dopravní obslužnosti příslušného území, kdy krajské úřady přispívají na provoz osobních a spěšných vlaků a Ministerstvo hradí část nákladů určených na provoz rychlíkových a expresních spojů.

Tabulka 4.4 Dotace na úhradu ztráty z osobní dopravy ČD ( v mil. Kč)

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Dotace do osobní dopravy v běžných cenách.	7 335	7 178	7 243	9 683	9 273	7 541
Dotace do osobní dopravy ve stálých cenách <sup>15</sup>	4 584	4 573	4 747	6 353	6 196	5 287

Zdroj: Výroční zprávy ČD 2000 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2005 za ČD a. s.

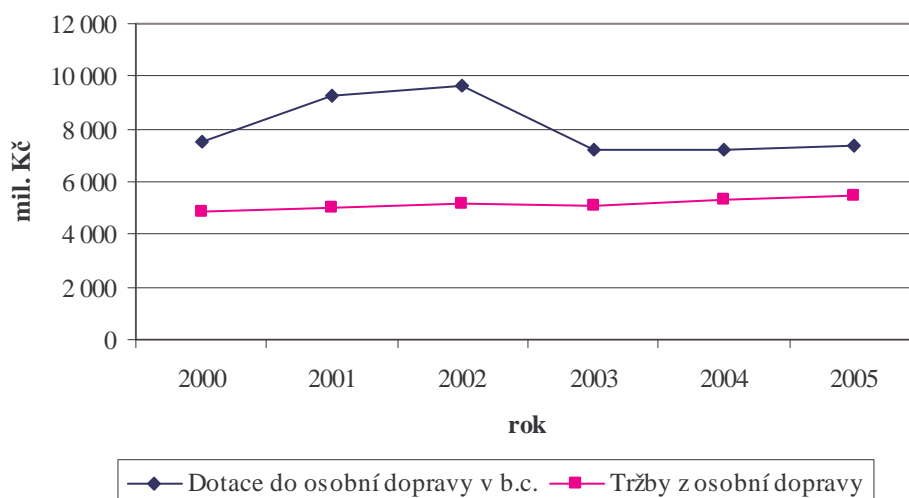
Tržby i dotace v osobní dopravě vykazují rostoucí trend od roku 1993 do roku 2002. Poté se tržby zvyšují velmi pomalu a dotace po poklesu v roce 2003 v následujících letech stagnují. V realitě neexistuje nepřímá závislost mezi výší tržeb ČD a dotací na osobní dopravu, to znamená, že nárůst tržeb by byl kompenzován poklesem dotací. Dokonce lze vysledovat opačný jev, kdy růst tržeb ČD, způsobený růstem přepravených cestujících, vede ke zvyšování dotací do osobní dopravy. Tuto skutečnost je vhodné si uvědomit při interpretaci trendů v přepravě osob na železnici. Vzhledem k principu výpočtu prokazatelné ztráty<sup>16</sup> může být tento vztah mezi tržbami a dotacemi vysvětlen dvěma způsoby. Buď stagnuje nebo klesá počet cestujících ve spojích, které jsou zahrnuty v objednávce Ministerstva dopravy a krajských úřadů, nebo dochází k nárůstu úhrady prokazatelné ztráty vykázané ČD v důsledku růstu nákladů. Ani jedna z analyzovaných příčin kladné korelace tržeb a dotací do osobní dopravy v režii ČD není pro celkový vývoj železniční dopravy příliš potěšující. V prvním případě to znamená, že nabídka přepravních služeb ve veřejném zájmu nereflektuje poptávku cestujících. V případě druhém by objednatelé veřejné drážní dopravy měly s nárůstem dotační sumy určené ČD na vlaky typu Os, Sp, R, příp. Ex požadovat po dopravci také vyšší kvalitu přepravních služeb, neboť samotný dopravce není zainteresován na zvýšení kvality a tím udržení nebo dokonce zvýšení počtu přepravených cestujících v jiných spojích než typu IC, EC a SC. Kvalita přepravních služeb nabízených ČD se však v rychlíkové a regionální dopravě příliš nemění.

<sup>14</sup> Pokles dotací v roce 2003 oproti roku předešlému je způsoben změnou metodiky ČD při kalkulaci dotací na úhradu ztráty z osobní dopravy, kdy do roku 2002 byl součástí těchto dotací i státní příspěvek na opravy a údržbu, viz. provozní dotace.

<sup>15</sup> Stálé ceny roku 1995. Platí pro všechny reálně vyjádřené dotace a tržby.

<sup>16</sup> Ministerstvo dopravy a krajské úřady vyrovnávají dopravci (ČD a ostatní dopravní společnosti) rozdíl mezi ekonomicko oprávněnými náklady spolu s průměrným ziskem a tržbami vytvořenými v přepravě osob v závazku veřejné služby.

Graf 4.2 Vývoj dotací a tržeb do osobní dopravy provozované Českými drahami



Zdroj: Výroční zprávy ČD 1993 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o.

### 4.3. Nepřímé dotace

I přes vysoké přímé dotace není cash-flow SŽDC a ČD vyrovnané a na zaplacení všech závazků tržby a přímé dotace nedostačují. Proto dochází k růstu jejich závazků, které stát garantuje a posléze je nucen je uhradit ze státní pokladny. Na SŽDC byly se vznikem ČD a. s. převedeny veškeré závazky a úvěry ČD s. o., tudíž i závazky ČD původně nezaručené státem. Stát tedy musí v případě nesolventnosti SŽDC uhradit veškeré závazky této organizace. Jedná se především o úhradu úvěrů určených na revitalizaci vozů a modernizaci I. a II. tranzitního železničního koridoru. Stát je tak každoročně nucen zaplatit za ČD a SŽDC splátky úvěrů a úroků vůči nestátním subjektům, u kterých jsou tyto organizace zadluženy, protože ty toho jinak nejsou schopny z vlastních zdrojů. Jaké závazky je a bude stát nucen za dráhy zaplatit? Jedná se především o úvěry na I. a II. koridoru, rekonstrukce železničních uzlů a elektrifikaci tratí v případě SŽDC. Dále se stát zaručil za ČD v roce 2004 při nákupu nových kolejových vozidel a ručí za řadu dalších úvěrů a závazků z obchodního styku obou společností. Tento typ splácení dluhů SŽDC a ČD státem nazýváme nepřímá dotace, protože se de facto jedná o dotace SŽDC a ČD, ale platba probíhá mimo ně přímo od státu jejich věřitelům.

Tabulka 4.5 Nepřímé dotace (v mil. Kč)

	2004	2005	2000 - 2005
Úhrada úvěrů ČD státem z. 77/2002 Sb.	4 468	394	10 110
Úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů	1 369	1251	6 602
Úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů	3 085	1614	9 335
<b>Nepřímé dotace celkem</b>	<b>8 923</b>	<b>3 259</b>	<b>26 048</b>

Zdroj: Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2005, Výroční zprávy ČD 2000 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2004 za ČD a. s., Státní závěrečný účet 2003, 2004, 2005

Protože stát uhrazuje závazky za SŽDC a ČD vůči třetím osobám, nastává pak situace, že SŽDC a ČD pak namísto třetím osobám dluží státu. Ovšem tato skutečnost reálně mnoho neznamená. SŽDC a ČD nejsou své závazky ze svých zdrojů schopny uhradit. Dochází pak k tomu, že závazky vůči třetím osobám proplácí stát a závazky SŽDC a ČD vůči státu nejsou

spláceny a často ani úročeny. Dochází pak k tomu, že dluhy SŽDC a ČD vůči státu jsou pak v tichosti odmazávány, jako v roce 2005, kdy bylo škrtnutím pera SŽDC odpuštěno přes 14 mld. Kč dluhů<sup>17</sup>.

#### 4.4 Dotace celkem

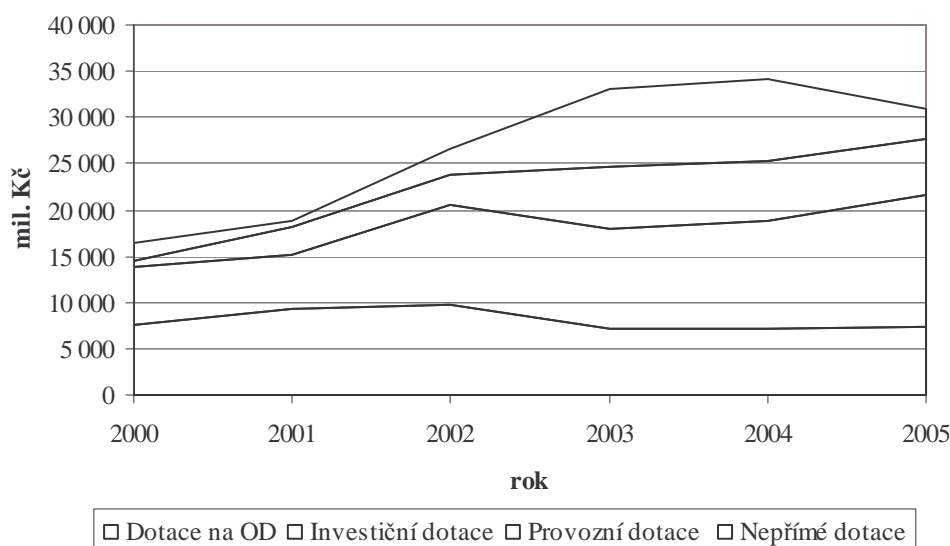
Celkové dotace vypočítáme jako součet celkových přímých a nepřímých dotací, tedy veškeré toky z veřejných zdrojů do drah v ČR. Následující tabulka a graf zachycují jejich vývoj.

Tabulka 4.6 Dotace celkem 2000 – 2005; mil. Kč.

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	CELKEM
Investiční dotace	14 277	11 731	10 683	10 784	5 822	6 195	<b>59 492</b>
Provozní dotace	6 103	6 384	6 820	3 213	3 071	825	<b>26 416</b>
Dotace na OD	7 335	7 178	7 243	9 683	9 273	7 541	<b>48 253</b>
Nepřímá dotace	3 259	8 923	8 397	2 958	648	1 864	<b>26 049</b>
<b>CELKEM</b>	<b>30 974</b>	<b>34 216</b>	<b>33 143</b>	<b>26 638</b>	<b>18 814</b>	<b>16 425</b>	<b>160 210</b>

Zdroj: vlastní výpočty z předchozích tabulek

Graf 4.3 Vývoj celkových dotací do drah



Zdroj: Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2005, Výroční zprávy ČD 2000 – 2005, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2005 za ČD a .s., Státní závěrečný účet 2003 – 2005

Do železnice tedy v současnosti plynou dotace ve výši přesahující 30 mld. Kč. Nejvyšších hodnot dosáhly dotace v roce 2004, kdy do ČD a SŽDC z veřejných zdrojů přišlo přes 34 mld. Kč. Srovnáme tedy tuto sumu s výdaji na vysoké školy, armádu, zemědělství a politiku zaměstnanosti. Subvence pro zemědělce byly v roce 2004 o 4 mld. Kč nižší než do drah, o 12 mld. Kč menší byly dotace na vysoké školství, méně než poloviční byly výdaje na státní

<sup>17</sup> „V roce 2005 byla na základě Rozhodnutí ministerstva dopravy ze dne 23. 12. 2005 v souladu s usnesením vlády ČR č. 1318 z 30. listopadu 2001 a č. 908 z roku 2003 část těchto závazků započtena s pohledávkou za Českou republikou vzniklou ze smluv o závazku z veřejné služby v drážní dopravě k zabezpečení dopravních potřeb státu v roce 2001 a 2002 ve výši 6 350 mld. Kč. Dále v tomto roce byly dlouhodobé závazky sníženy o 8 mld. Kč na základě Smlouvy o prominutí závazků v souladu s usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005.“ (Výroční zpráva SŽDC 2005, s. 56)

politiku zaměstnanosti. Pouze veřejné prostředky určené na armádu převyšovaly dotace do drah o 8 mld. Kč.

Tabulka 4.7 Alternativní užití dotací ( v mil. Kč)

	2004
ŽELEZNICE - přímá dotace	25 293
ŽELEZNICE - nepřímá dotace	8 923
ŽELEZNICE - celkem	34 216
POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI	15 133
VYSOKÉ ŠKOLY	22 243
ARMÁDA	42 535
ZEMĚDĚLSTVÍ	30 332

Zdroj: Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2004, Výroční zprávy ČD 2000 – 2004, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2004 za ČD a. s., Státní závěrečný účet 2003 a 2004, příslušné rozpočtové kapitoly Státního rozpočtu ČR na rok 2004

## 4.5 Rovnovážná dotace

Jaká by tedy měla být celková výše celkových dotací do drah, aby se již SŽDC a ČD více nezadlužovaly a nebraly si další závazky? Pokud sledujeme vývoj úvěrů a závazků ČD a SŽDC v letech 2003 a 2004, zjistíme, že ani přímá dotace 25,293 mld. Kč plus nepřímá dotace 8,923 mld. Kč, dohromady 34,216 mld. Kč, neumožňuje udržovat vyrovnané hospodaření železniční dopravy vůči nestátním subjektům.<sup>18</sup> Aby nedocházelo k nárůstu zadlužení hlavních aktérů drážní dopravy vůči nestátním subjektům, musely by být přímé a nepřímé dotace v roce 2004 vyšší o takřka **1,5 mld. Kč**. Ještě větší dotace by umožnila snížení dluhů, nižší dotace by je zvyšovala. Toto tvrzení plyne z výpočtu založeném na vývoji závazků ČD a SŽDC očištěných o závazky vůči státu<sup>19</sup>. K 31. 12. 2003 činily tyto závazky 45,323 mld. Kč, o rok později narostly na 46,749 mld. Kč. V roce 2005 došlo k poklesu závazků vůči státu z důvodu oddlužení, avšak závazky vůči nestátním subjektům vzrostly na 48,886 mld. Kč. V roce 2005 by tedy bylo potřeba navýšit celkovou dotační sumu o min. **2,1 mld. Kč**, aby nedocházelo k dalšímu zadlužování SŽDC a ČD. Toto plíživé zadlužování drážní dopravy představuje vážné riziko pro veřejné rozpočty.

Na závěr si kvantifikujeme celkové příjmy a výdaje železniční dopravy v roce 2004. Podíl tržeb<sup>20</sup> na celkových příjmech činil přibližně 37 %. Stejně vysoké byly i celkové přímé dotace. Zbytek tvořily nepřímé dotace a růst cizích zdrojů. Obě tyto položky představovaly 13 % celkových příjmů. Výdaje tvořily z 1/3 osobní náklady. Investiční výdaje se podílely na celkových výdajích železniční dopravy z 1/4, provozní náklady 21 % a splátky úvěrů a úroků 16 %. Osobní náklady obnášely mzdy a odvody sociálního a zdravotního zabezpečení za 74 353 zaměstnanců.<sup>21</sup> Investiční výdaje představovaly prostředky na pořízení majetku při modernizaci především koridorových tratí. Provozní náklady obsahovaly spotřebovaný materiál a další běžné provozní náklady.

<sup>18</sup> = stagnuje objem cizích zdrojů vůči nestátním subjektům.

<sup>19</sup> Představují závazky za realizaci státních záruk za ČD a SŽDC, stát za oba subjekty zaplatí závazky z obchodního styku a o to, o co se sníží tyto závazky, se navýší závazky vůči státu.

<sup>20</sup> Tržby očištěny o platby mezi ČD a SŽDC.

<sup>21</sup> Průměrný evidenční stav zaměstnanců ČD a SŽDC za rok 2004.



Tabulka 4.8 Celkové příjmy a výdaje železniční dopravy v roce 2004<sup>22</sup> ( v mil. Kč)

<b>Příjmy ŽD 2004</b>	<b>68 525</b>		<b>Výdaje ŽD 2004</b>	<b>68 525</b>
Tržby nákladní	17 679	x	Osobní náklady	23 706
Tržby osobní	5 301	x	Provozní náklady	14 377
Tržby ostatní	2 155	x	Investiční náklady	17 495
Investiční dotace	11 731	x	Splátky úvěrů a úroků	10 941
Dotace ztrát OD	7 178	x	Ostatní	2 006
Provozní dotace	6 384	x		
Růst cizích zdrojů	9 174	x		
Úhrada úvěrů a úroků státem	8 923	x		

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2004, Výroční zpráva ČD 2004, Státní závěrečný účet 2004

Z analýzy finančního hospodaření hlavních subjektů železniční dopravy v ČR vyplývá, že osobní železniční doprava je kriticky závislá na dotacích z veřejných zdrojů. Je bez nich nemyslitelná nejenom investiční činnost, ale i provozní operace hlavního železničního přepravce. I přesto, že v roce 2004 činily celkové dotace přes 34 mld. Kč, nestačí tato suma k tomu, aby nedocházelo k dalšímu zadlužování ČD a SŽDC. Cesta ke snížení nebo alespoň udržení dotací na současné úrovni vede přes bolestné, politicky nepopulární kroky směřující k transformaci drah do firmy fungující na tržních principech, vystavené konkurenci ostatních i soukromých železničních dopravců. Stát resp. kraj poskytuje v současné době dotace ČD dle prokazatelné ztráty z osobní dopravy. Čím nižší tržby ČD dosáhnou, tím hlubší budou mít ztrátu z osobní dopravy a dostanou vyšší dotaci z veřejných rozpočtů. Tento princip nevytváří tlak na zlepšování hospodaření ČD. Jedním z možných řešení je poskytování dotací s ohledem na přepravní výkon, kdy výše příspěvků z veřejných zdrojů do osobní dopravy odpovídá přepravnímu výkonu vyjádřeném v osobokilometrech. Transformace drah se také neobejde bez rapidního snižování počtu zaměstnanců a uzavírání málo vytížených tratí. Majitelem ČD i SŽDC je stát. Dokud Ministerstvo dopravy ČR a ostatní věcně příslušné orgány státní správy nestanoví jasně definované cíle dopravní politiky a především je prostřednictvím svých vlastnických práv v subjektech působících v železniční dopravě nebudou důsledně uplatňovat, na neutěšeném stavu železniční dopravy se nic nezmění. Pozice drah na dopravním trhu je velmi vratká a bez potřebných kroků mohou zůstat v budoucnosti dráhy pouhou nostalgickou vzpomínkou.

Zarážející je především skutečnost, že na české železnici dochází k mohutným investičním výdajům za situace, kdy tržby ŽD nejsou schopny pokrýt ani provozní náklady, natož vytvořit zdroje na investice. Investice jsou tak částečně hrazeny dotacemi, částečně jsou financovány úvěry, jejich splácení bude opět plně zatěžovat veřejné rozpočty. Také chybí jakákoliv analýza účelnosti provozních nákladů ve firmě, která má nejvíce zaměstnanců v národním hospodářství. Na druhé straně těžko ze současné situace vinit pouze železniční subjekty. Jestliže je stát ochoten dotovat provoz, investice i ztráty osobní dopravy bez transparentních zadávacích kritérií i následné kontroly (NKÚ 2006) a jestliže je stát ochoten dotovat provoz, investice i ztráty osobní dopravy bez jakýchkoliv zadávacích kritérií i následné kontroly, není se pak co divit, že subjekty na železnici dané situace využívají ke svému prospěchu. Je pravděpodobné, že železnice bude dotována i nadále a je možné, že k tomu existuje i ochota

<sup>22</sup> Předběžné údaje pro rok 2005: **příjmy žd: 59.828**; tržby nákladní: 16.479; tržby osobní: 5.438; tržby ostatní: 1.705; investiční dotace: 14.277; dotace OD: 7.335; provozní dotace: 6.103; růst cizích zdrojů: 5.232; úhrada úvěrů a úroků státem: 3.259---**výdaje žd: 59.828**; osobní náklady: 22 485; provozní náklady: 14.471; investiční náklady: 19.279; splátky úvěrů a úroků: 6.634; ostatní: -2.771. Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2005, Výroční zpráva ČD 2005, Státní závěrečný účet 2005.



daňových poplatníků. Je možné, že řada z nich je ochotna daňově přispívat na provoz železnice, aby „vláčky“ nevymizely. Ovšem těžko budou chtít přispívat na neefektivní hospodaření, rozmařilé investice. Nebezpečným jevem je také silné zadlužování v situaci vysokých státních dotací. Vysoké investice na železnici jsou utápěny ve výstavbě koridorových tratí, místo aby sloužily k posílení orientace na zákazníka, nákupu nových vozů, využití marketingu, apod. V budoucnosti pak hrozí, že vysoké zadlužení generované investicemi na železnici povede k daleko bolestivějším reformám, než by byly nutné v prostředí mohutných státních dotací.

Situace, kdy provozování železniční dopravy je financováno ze 2/3 z veřejných zdrojů, samozřejmě vzbuzuje řadu otázek. Jsou opravdu nutné? Jak dochází k systému, kdy bez řádné veřejné debaty dochází k výrazným dotacím do železniční dopravy? Jsou schopni si ji vynutit? Narozdíl od obecně tradovaných představ jsou železnice velmi mocné. Podle teorie zájmových skupin je železnice optimálním případem, kdy dochází k jejich účinnému působení. Je centralizovaná a akceschopná, vedena společným cílem a výkonnou strukturou, která umožňuje účinné a výkonné hájení zájmů lidí, skupin a firem. Ekonomie pracuje s pojmem náklady příležitostí, což je pojem, který vyjadřuje skutečnost, že každé použití veřejných financí má své alternativní užití a že každá investice do železnice pak znamená nerealizovanou investici v jiné části ekonomiky. Tudíž jak na trhu, tak ve veřejných financích dochází k neustálé soutěži o omezené zdroje. V této soutěži byly i jsou železniční společnosti mimořádně úspěšné. V devatenáctém století dominovaly na trhu, v současnosti dominují ve veřejných financích.

**Příloha ke kapitole 4: Srovnání dotací do železniční dopravy v ČR a SR***Provozní dotace*

V této příloze se seznámíme s výší dotací na provoz drážní dopravy. Na co jsou provozní dotace do železnice použity? Hlavní položku představují státní subvence na provoz osobní dopravy, kdy průměrná cena jízdenky pokrývá pouze jednu pětinu nákladů na přepravu jedné osoby.<sup>23</sup> Dále se jedná o finance na údržbu železniční infrastruktury, které tvoří vzhledem k rozsáhlé drážní síti velkou část provozních dotací. Nejmenší část provozních subvencí představuje podpora nákladní železniční dopravy.

Tabulka 4.9 Provozní dotace do železnic v ČR a SR v běžných cenách

		2000	2001	2002	2003	2004	2000-2004
Dotace v SR	mil. Sk	4 239	3 624	3 363	6 631	6 630	24 487
Dotace v SR <sup>24</sup>	mil. Kč	3 546	2 851	2 429	5 090	5 283	19 199
Dotace v ČR	mil. Kč	8 366	12 344	9 566	11 567	13 562	55 405

Zdroj: Výroční zprávy ČD, SŽDC, ŽSR a ŽSSK v jednotlivých letech

Suma státních financí umožňující provoz železnic v obou zemích vykazovala za celé sledované období rostoucí trend. K poklesu této částky došlo jak v ČR tak i SR v roce 2002. Poměrně výrazný nárůst dotací v roce 2003 je spojen v ČR se vznikem Správy železniční dopravní cesty, která v letech 2003 a 2004 obdržela 5,4 mld. Kč na obnovu a údržbu drážní sítě, jejímž je správcem. Na Slovensku došlo v letech 2003 a 2004 k plnému uhrazení služeb plynoucích ze smlouvy ve veřejném zájmu Železničné spoločnosti Slovensko (ŽSSK) ve výši 4,3 mld. Sk. Vyčíslení dotací na zajištění osobní železniční dopravy se však budeme podrobněji věnovat v další části. Poslední položkou jsou dotace na nákladní dopravu. V ČR za sledované období byla ze státních zdrojů podporována kombinovaná doprava, ale se zánikem Rola Lovosice, již nejsou přímo žádné veřejné finanční prostředky směřovány do nákladní dopravy. Dle výročních zpráv Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) byla v období 2002 - 2004 uhrazena ztráta z nákladní dopravy v kumulované výši 4,4 mld. Sk. Nákladní železniční doprava v ČR vykázala za sledované období dle oficiálních zdrojů kladný hospodářský výsledek. Vzhledem k délce tratí v Česku a Slovensku a přepravním výkonům drah<sup>25</sup> v obou zemích lze vyjma let 2001 a 2002, kdy byly dotace na provoz na Slovensku nižší, považovat sumu věnovanou veřejnými zdroji na udržení provozu železnic za rovnocenný. Podívejme se podrobněji na dotace na osobní dopravu, neboť tvoří více než polovinu provozní dotační sumy.

<sup>23</sup> Vlastní výpočet dle průměrných nákladů na oskm v ČD v roce 2003 a ceny běžného jízdného ve stejném roce.

<sup>24</sup> přepočten dle devizového kurzu České národní banky (ČNB) roční průměry CZK-SKK, platí i pro další tabulky a grafy.

<sup>25</sup> Poměr délky tratí i přepravních výkonů osobní a nákladní dopravy se pohybuje za sledované období v poměru 2,27. Jedná se o poměrový koeficient ČR/SR (podrobnější postup skladby koeficientu dále). Je však třeba zohlednit i skutečnost, že stáří kolejí, svršku apod. je na Slovensku mírně nižší.

Tabulka 4.10 Dotace na osobní železniční dopravu v ČR a SR v běžných cenách

		2000	2001	2002	2003	2004
Dotace na OD v ČR*	mil. Kč	7 541	9 273	9 683	7 243	7 178
Dotace na OD v SR	mil. Sk	4 239	3624	1 789	4 330	4 330
Přepravní výkon v ČR	mil. oskm	7 266	7 262	6 562	6 483	6 533
Přepravní výkon v SR	mil. oskm	2 870	2 805	2 682	2 316	2 228
Dotace na OD v SR**	mil. Kč	3 546	2 851	1 292	3 323	3 451
Přepoččet dotací na přepravní výkon v ČR	Kč/oskm	1,28	1,33	1,48	1,12	1,10
Přepoččet dotací na přepravní výkon v SR	Kč/oskm	1,24	1,02	0,48	1,43	1,55

Zdroj: Výroční zprávy ČD, SŽDC, ŽSR a ŽSSK v jednotlivých letech, \*Dotace do osobní dopravy celkem zahrnují vedle dotací ze státního rozpočtu na pokrytí ztrát z osobní přepravy také dotace od regionů a jiné účelové dotace určené pro osobní dopravu, \*\*dotace ŽSSK ve smyslu ZVVZ (smlouva ve veřejném zájmu – dopravní obslužnost) od 2003, předešlá léta úhrada ztráty z osobní dopravy ŽSR

Jak vidíme z tabulky, dotace na osobní dopravu se vyvíjely odlišně v jednotlivých zemích. V ČR rostly do roku 2002, poté zaznamenaly pokles, který je však způsoben vznikem SŽDC. Ta obdržela část prostředků plynoucí v předešlém období Českým drahám. Na Slovensku došlo k hlubokému propadu financování osobní železniční dopravy v roce 2002, v následujících letech se ustálila výše finanční sumy na 4,3 mld. Sk. Když se však podíváme na vývoj přepravního výkonu, zjistíme, že tento ukazatel vykazuje trvale sestupný trend, vyšší tempo poklesu bylo zaznamenáno na Slovensku. Tato skutečnost se odráží v následném poměrovém ukazateli, kdy dotace na osobní dopravu přepočtené na oskm byly v prvních třech letech vyšší v Česku, zatímco v období 2003 – 2004 již bylo vynaloženo státem takřka o polovinu vyšší částka na jeden oskm na Slovensku než v ČR. Tento ukazatel však vypovídá o jednoznačné skutečnosti, že při poklesu počtu cestujících bez optimalizace tratí, spojů<sup>26</sup> a vozového parku<sup>27</sup>, národní železniční společnosti potřebují relativně více finančních prostředků.

#### Investiční dotace

Jsou určeny na infrastrukturní stavby, tedy modernizaci traťových úseků a železničních uzlů. V České republice tvoří takřka polovinu celkových přímých dotací do drah. Po transformaci ČD na sklonku roku 2002 většina těchto prostředků směřuje do SŽDC. Na Slovensku je podíl investičních dotací na celkových přímých výrazně nižší. Důvodem je forma financování modernizace koridorových tratí v ČR a SR, kdy ŽSR velice úspěšně využívá zdrojů z EU, tudíž výše státních prostředků na investice do železniční sítě v SR dosahuje pouze zlomku oproti Česku.

Tabulka 4.11 Investiční dotace v běžných cenách

		2000	2001	2002	2003	2004	2000-2004
Dotace v SR*	mil. Sk	319	263	418	527	983	2 509
Dotace v SR*	mil. Kč	267	207	302	404	783	1 963
Dotace v ČR	mil. Kč	6 195	5 822	10 784	10 683	11 731	45 215

Zdroj: Výroční zprávy ČD, SŽDC, ŽSR a ŽSSK v jednotlivých letech, \*investiční dotace ŽSR za sledované období

Dotace na investice do železniční sítě pozvolně rostou na Slovensku, v ČR byl po poklesu v roce 2001 zaznamenán dynamický růst. Modernizace vybraných tratí je nezbytná, pokud má stát zájem na udržení alespoň částečné konkurenceschopnosti drah vůči ostatním druhům

<sup>26</sup> Tratě ani spoje však dopravce bez dohody s ministerstvem dopravy optimalizovat nemůže vzhledem k hlavnímu cíli dopravní politiky státu: zajištění dopravní obslužnosti.

<sup>27</sup> Nahrazení starých vozových souprav za méně provozně náročné však vyžaduje nemalé finanční prostředky, které by musely s největší pravděpodobností plynout zase z veřejných zdrojů.

dopravy, ovšem upřednostňovány by měly být investice do tratí, na kterých existuje růstový potenciál v přepravě osob i zboží.<sup>28</sup>

#### *Celkové přímé dotace*

Jak vysoké jsou tedy celkové přímé dotace? Celkové přímé dotace vyčíslíme jak v běžných tak i ve stálých cenách.

Tabulka 4.12 Vývoj přímých dotací do železniční dopravy

		2000	2001	2002	2003	2004
Celkové přímé dotace v SR	mil. Sk	4 558	3 887	3 781	7 158	7 613
Celkové přímé dotace v SR	mil. Kč	3 813	3 058	2 731	5 494	6 067
Celkové přímé dotace v ČR	mil. Kč	14 561	18 166	23 680	24 746	25 293
Přímé dotace inflačně očištěné <sup>29</sup> v SR	mil. Kč	2 798	2 083	1 795	3 304	3 379
Přímé dotace inflačně očištěné v ČR	mil. Kč	12 408	14 784	19 001	19 877	19 788
Tempo růstu dotací v SR reál.	%	59,23	-25,57	-13,83	84,08	2,26
Tempo růstu dotací v ČR reál.	%	6,52	19,14	28,53	4,61	-0,45

Zdroj: Výroční zprávy ČD, SŽDC, ŽSR a ŽSSK v jednotlivých letech, na Kč dle devizového kurzu ČNB roční průměry CZK-SKK

Přímé dotace v běžných cenách rostou nejdynamičtěji v letech 2000 a 2003 na Slovensku, v Česku za celé období 2000 – 2002. Pokud se podíváme na reálný vývoj dotací, nůžky mezi ČR a SR se vzhledem k nižšímu růstu spotřebitelských cen v Česku ještě více rozevrou. Železniční doprava v ČR byla ve sledovaném období financovaná ve stálých cenách přibližně 6krát vyšší částkou než na Slovensku. Vzhledem k délce tratí a přepravním výkonům osobní i nákladní dopravy v ČR, kdy poměr u délky tratí a přepravních výkonů osobní železniční dopravy se pohybuje na úrovni 2,5 násobku stejných parametrů na Slovensku a 1,5 násobku u přepravních výkonů v nákladní železniční dopravě, lze hovořit buď o příliš vysokých přímých dotacích na železnice v ČR nebo nízkých dotacích v SR. Pro komparaci financování železnic jsme si vytvořili poměrový ukazatel, který činí 2,27.<sup>30</sup> I při zohlednění poměrového koeficientu jsou české železnice financovány z veřejných zdrojů<sup>31</sup> za sledované období 2krát až 3krát vyšší částkou. Tento fakt lze interpretovat i způsobem, že na Slovensku dochází k efektivnějšímu využití dotací do drah.<sup>32</sup>

#### *Nepřímé dotace*

Nepřímé dotace si nadefinujeme jako veškeré úhrady závazků hlavních železničních subjektů v obou zemích státem. U všech těchto subjektů dochází k trvalému růstu jejich závazků, které stát garantuje a posléze je nucen je uhradit ze státní pokladny. V Česku stát každoročně (2000 – 2004) realizuje státní záruky za ČD a SŽDC v průměrné výši přes 5,5 mld. Kč. V roce 2004 tato položka dokonce činila takřka 9 mld. Kč, což představuje více než 1/3 celkových přímých dotací do drah. Na Slovensku je situace obdobná, jak uvidíme v následujícím grafu. Úhrada závazků za ŽSR a ŽSSK se realizuje prostřednictvím buď přímo státní pokladny nebo Fondu národního majetku, který v letech 2002 a 2003 uhradil závazky

<sup>28</sup> příp. alespoň udržení současných toků.

<sup>29</sup> \* Harmonizované indexy spotřebitelských cen dle: EUROSTAT, stálé ceny (s. c.) v roce 1997, platí i ostatní tabulky.

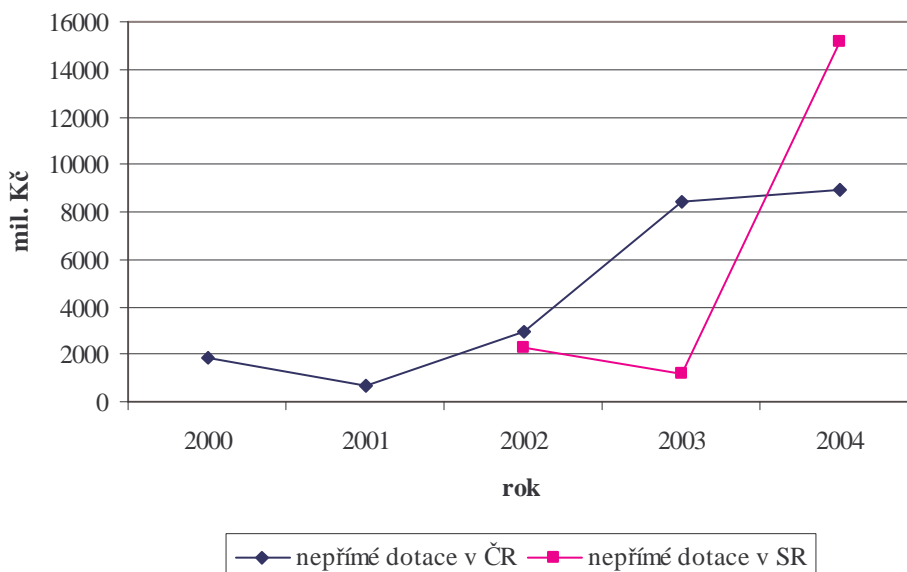
<sup>30</sup> Jedná se o poměr délky tratí a přepravního výkonu osobní a nákladní železniční dopravy v ČR vůči stejným parametrům na Slovensku, kdy tohoto čísla je dosaženo pomocí prostého průměru poměru výše jmenovaných parametrů ve sledovaném období a tyto kriteria jsou dále znovu zprůměrnovány.

<sup>31</sup> ve stálých cenách (s. c.)

<sup>32</sup> Toto tvrzení je však nutné korigovat faktem, že na Slovensku jsou výrazně méně dotovány investiční akce na železnicích z důvodu jiné (EU fondové) formy modernizace železniční sítě.

za ŽSR vůči pojišťovněm, úřadům práce a energetickým společnostem v kumulované výši 3,1 mld. Sk. Státní pokladna převzala závazky (především úvěry) ŽSR a ŽSSK za roky 2003 a 2004 ve výši 19,5 mld. Sk. Tato částka představuje více jak 2 násobek celkových přímých dotací v běžných cenách za stejné období. Tento skrytý<sup>33</sup> tok veřejných prostředků představuje vysoké navýšení dotační sumy do drah, o kterém nemá veřejnost vůbec tušení a pokud tlačí na snížení přímého dotování drah, lze toho naoko dosáhnout snížením přímých dotací spojených se zvýšením nepřímých. Na celkové dotační sumě se pak nemusí vůbec nic měnit.

Graf 4.4 Vývoj nepřímých dotací



Zdroj: Výroční zprávy ČD, SŽDC, ŽSR a ŽSSK v jednotlivých letech, Státní závěrečný účet ČR i SR 2003 a 2004, Výroční zpráva Fondu národního majetku Slovenské republiky 2002, 2003

#### Celkové dotace

Vývoj celkových dotací si ukážeme na následující tabulce v běžných a stálých cenách. Jedná se o součet celkových přímých a nepřímých dotací do drah v obou zemích.

Tabulka 4.13 Vývoj celkových dotací v ČR a SR (v mil. Kč)

	2000	2001	2002	2003	2004	2000-2004
Celkové dotace v ČR v b. c.	16 425	18 814	26 638	33 143	34 216	129 235
Celkové dotace v SR v b. c.	3 813	3 058	4 980	6 666	21 197	39 714
Celkové dotace v ČR inflačně očištěné	13 996	15 311	21 375	26 621	26 768	104 072
Celkové dotace v SR inflačně očištěné	2 798	2 083	3 274	4 009	11 805	23 969

Zdroj: Výroční zprávy ČD, SŽDC, ŽSR a ŽSSK v jednotlivých letech, Státní závěrečný účet ČR i SR 2003 a 2004, Výroční zpráva Fondu národního majetku Slovenské republiky 2002, 2003

Z tabulky je patrný trvalý růst dotací v reálném vyjádření v ČR v jednotlivých letech a výrazné kolísání na Slovensku. Nejvyšší tempo růstu dotací ve stálých cenách bylo dosaženo v roce 2002 v Česku, kdy překročilo hodnotu 39 %, a na Slovensku v roce 2004, kdy přesáhlo 194 %. Srovnáme-li výši celkových (přímých i nepřímých) dotací do drah

<sup>33</sup> Nefigurující ve výročních zprávách železničních společností jako dotace a vysledovatelný pouze poklesem úvěrů a závazků v jejich účetnictví.

v obou zemích dle metodiky použité v oddíle věnovaném celkovým přímým dotacím<sup>34</sup>, dojdeme k závěru, že vyjma roku 2004, kdy došlo na Slovensku k masivnímu oddlužení ŽSR a ŽSSK, je železniční doprava v ČR dotována vyšší částkou. Slovenské drážní společnosti jsou financovány i vzhledem k poměrovému koeficientu dvakrát až třikrát nižší částkou ve stálých cenách než české.

---

<sup>34</sup> Jedná se o poměr délky tratí a přepravního výkonu osobní a nákladní železniční dopravy v ČR vůči stejným parametrům na Slovensku, kdy koeficient poměru činí 2,27.



## 5. Železniční doprava v mezinárodním srovnání

Pro ocenění provedené finanční analýzy a objemu dotací do železniční dopravy je účelné zasadit provedenou analýzu do širšího kontextu. Proto jsme v rámci této kapitoly provedli mezinárodní srovnání výkonnosti, dotací a finančních ukazatelů vybraných evropských železnic. Pro mezinárodní srovnání existují určitá omezení. V jednotlivých zemích nejsou stejné podmínky, např. stupeň regulace odvětví, ekonomická síla země apod. Je proto nutné interpretovat výkonové indikátory s ohledem na podmínky dané země.

### 5.1 Základní analýza

Tabulka 5.1 Indikátory stavu ČD za rok 2005 a evropských železnic

	Jednotka	ČD	Nejlepší	Dosažitelné
<b>Tržní</b>				
Výnosy z os. dopravy/oskm	USD	0,035	0,036	0,04
Výnosy z nákl. dopravy/tkm	USD	0,046	0,019	0,03
Prům. rychlost vlaků - údaj za 2003	km/h	38,6	*	60-90
Mírně zpožděné vlaky (10-15 min)	%	91,7	96	90-95
Počet cestujících na vlak		58,6	197,5	*
Počet tun na vlak		951	604,1	*
<b>Provozní</b>				
Oskm na zaměstnance	tis.oskm/zam.	101,7	*	*
Tuno km na zaměstnance	tis.tkm/zam.	232,2	11 000	>750
Osobní vlkm na zaměstnance	vlkm/zam.	1 734,7	*	*
Nákladní vlkm na zaměstnance	vlkm/zam.	501,2	*	*
Celkové vlkm na zaměstnance	vlkm/zam.	2 235,9	4 434,8	*
Počet vlak.nehod		265		
<b>Finanční</b>				
Pokrytí nákladů				
Krytí nákladů celkovými výnosy	%	102,6	*	>100
Krytí nákladů typickými výnosy	%	*	*	>80
Náklady na zaměstnance	Kč	714 630	*	*
Náklady na jednotku kapitálu	Kč	1,25	*	*
Prům. náklady na oskm	Kč	7,03	*	*
Prům. náklady na tuno km	Kč	3,08	*	*
Prům. náklady na vlkm	Kč	319,62	*	*
Výnosy/náklady	Kč	0,97	*	*
Přímé dotace	mil. Kč	8 028	*	*

Zdroj: WBI + BIE (Bureau of Industry Economies). *International Benchmarking: An Overview. Report no 95/20, 1995* Canberra: Australian Government Publishing Service + Gannon C. and Shalizi Z.: „The use of Sectoral and Project Performance Indicators in Bank – Financed Transport Operation“, TWU Papers, no. 21, 1995 Washington D.C.: World Bank, + Výroční zpráva ČD za 2004, + vlastní výpočty

Pozn.: Nejlepší – nejvyšší dosažené kritérium v EU (15), Dosažitelné – odhadnuté nejhodnější hodnoty indikátorů, reálné indikátory naměřené nebo spočítané se mohou v různých zemích lišit. Kurz USD průměrný za 2005 23,947 Kč = 1USD, Průměrná rychlost komerční (úseková)

Každý indikátor závisí na řadě faktorů, proto musíme interpretovat výsledky obezřetně. Průměrná rychlost vlaků závisí na převládajícím druhu dopravy. Pokud převládá v dané zemi osobní dálková doprava, bude průměrná rychlost vysoká. Pokud převládá nákladní a regionální osobní doprava, bude tento indikátor nízký. U ukazatele vlkm na zaměstnance musíme zohlednit fakt, že nákladní doprava je pracovně náročnější, tudíž železniční společnosti s převládající osobní dopravou mají produktivnější pracovníky než nákladní

železniční společnosti. Finanční ukazatele ovšem mluví jasně: se snížením dotací roste efektivnost.

Tržní indikátory ukazují, že nákladní železniční doprava v ČR je v porovnání s Evropou poměrně rentabilní a efektivní. Výnosy z nákladní dopravy přepočtené na tkm jsou vyšší, než považuje Světová banka za optimální. I vytíženost nákladních vlaků v ČR je vysoká a výrazně převyšuje nejlepšího evropského železničního dopravce.<sup>35</sup> Osobní doprava si dle tržních indikátorů nevede špatně. Tržby na oskm dosahují takřka nejvyšší hodnoty v Evropě. Přesnost vlaků je také v rámci požadovaného rozmezí, avšak v čem ČD zaostávají výrazně za Evropou je průměrná rychlost. Průměrná rychlost na českých železnicích nedosahuje ani poloviny hodnoty, kterou považuje Světová banka za optimální. Tento negativní jev je samozřejmě zapříčiněn zanedbanou infrastrukturou a zastaralým vozovým parkem. Železniční doprava patří k nejbezpečnějším druhům dopravy, což potvrzuje pouze 265 nehod.

O co pozitivnější byly tržní indikátory, o to horší výsledek zaznamenaly ČD u produktivity svých zaměstnanců. Tomuto problému se věnujeme v jiné části práce, proto jen stručně. ČD nedosahují ani třetinové produktivity v nákladní dopravě oproti dosažitelné produktivitě dle Světové banky. To samé platí pro ukazatel vlkm na zaměstnance, který má s ohledem na skutečnost, že ČD jsou integrovanou železniční společností, větší vypovídací schopnost. U finančních ukazatelů nám bohužel chybí mezinárodní srovnání, přesto je jejich analýza účelná. Indikátor krytí nákladů celkovými výnosy ČD takřka splňují. Nejzajímavější se jeví ukazatele věnované průměrným nákladům v osobní a nákladní dopravě. Jeden oskm vyjde ČD na 7 Kč, což jednoznačně dokládá, že cena jízdenek nekryje náklady a vybrané dopravní služby musí být dotovány. Přeprava jedné tuny zboží je o více než polovinu levnější oproti přepravě osob. Náklady na provoz vlaku činí 320 Kč na km.

Abychom mohli srovnávat evropské železniční společnosti podle vybraných finančních a výkonových ukazatelů, je třeba se seznámit alespoň se základním institucionálním postavením drah ve vybraných evropských zemích.

Tabulka 5.2 Základní srovnání železničních společností

	Provoz	Provoz	Infrastruktura	Infrastruktura	Infrastruktura
	os. dopravy	nákl. dopravy	údržba a obnova	řízení provozu	příděl. dopravní cesty
Česko	ČD	ČD	ČD/SŽDC	ČD	ČD/SŽDC
Slovensko	ŽSSK	ŽSSK Cargo	ŽSR	ŽSR	ŽSR
Švýcarsko	SBB	SBB	SBB	SBB	Swiss Train Path
Španělsko	RENFE	RENFE	RENFE	ADIF	ADIF
Rakousko	OEBB	OEBB	OEBB	OEBB	OEBB
Finsko	VR	VR	VR/Ratahalintokeskus	Ratahalintokeskus	Ratahalintokeskus
Slovinsko	SŽ	SŽ	SŽ	SŽ	SŽ
Německo	DB	DB	DB	DB	DB
Dánsko	DSB	Railion Danmark AS	BaneDanmark	BaneDanmark	BaneDanmark
Švédsko	SJ	Green Cargo	Banverket	Banverket	
Francie	SNCF	SNCF	RFF/SNCF	SNCF	RFF

Zdroj: Výroční zprávy a webové stránky jednotlivých společností, URL: <http://www.railneteuropa.com/cont/country.aspx>

<sup>35</sup> ČD vykazuje průměrné vytížení vlaku při přepravě zboží včetně hmotnosti vagónů. Nepodařilo se nám zjistit, zda Světová banka nevykazuje průměrnou hmotnost zboží na vlak bez hmotnosti vagónů.

Vybrané železniční společnosti rozdělíme pomocí následujících parametrů: provozování dopravy, správa infrastruktury, řízení provozu, dopravní cesta. Všechny dotčené drážní společnosti jsou ve vlastnictví státu. Na základě tabulky můžeme rozlišit plně integrované železniční společnosti, mezi něž patří SBB, OEVB, Slovenské železnice (SŽ), DB a fakticky i ČD a SNCF, a diverzifikované na principu živé dopravní cesty. Mezi ně patří železnice na Slovensku, v Dánsku, Finsku a Španělsku. Princip živé dopravní cesty, tedy skutečnosti, že nikoli národní dopravce, ale nezávislá organizace přiděluje kapacitu dopravní cesty konkurenčním železničním přepravcům a řídí provoz na síti, je propagován EU i většinou ekonomů. Ti většinou argumentují efektivnějším hospodařením národních železničních dopravců, neboť národní integrovaní železniční dopravci mají velký prostor pro optimalizace prokazatelných nákladů především skrz velmi vysoké a obtížně rozpočitatelné režie. Úkolem této části práce není verifikace nebo vyvrácení této argumentace, avšak při interpretaci poměrových ukazatelů v následujícím textu bude ke stavu integrace železniční dopravy v jednotlivých zemích přihlíženo.

## 5.2 Výkony

Nyní se budeme zabývat přepravním výkonem osob přepočteným na jeden km tratě. ČD vykázaly v roce 2004 dopravní výkon na km tratě ve výši 690 tis. oskm/km. V porovnání s ostatními národními evropskými železničními dopravci toto číslo představuje nejhorší výsledek. Přepravní výkon závisí na poptávce cestujících po transportních službách a konkurenci ostatních druhů dopravy v dané zemi. Dle tohoto ukazatele vykazují největší relativní přepravní výkon francouzské dráhy, následované německými a rakouskými.

Tabulka 5.3 Výkony osobní dopravy mezinárodní srovnání za rok 2004<sup>36</sup>

	Jednotka	ČD	DB	ÖBB	SNCF
Přepravní výkon	1000 mil. oskm	6,53	70,26	8,3	74,35
Délka tratí	km	9 511	34 718	5 675	29 918
Počet zaměstnanců	osob	73 825	225 512	47 895	229 877
Přepravní výkon vzhledem k délce tratí	mil. oskm/km	0,69	2,02	1,46	2,49
Přepravní výkon vzhledem k počtu zaměstnanců	tis. oskm/zam.	88,49	311,56	172,44	323,43

Zdroj: vlastní výpočty, Výroční zprávy za rok 2004 ČD, ÖBB, DB, SNCF

\* i lodní doprava v režii ÖBB

Přepravní výkon přepočtený na jednoho zaměstnance nám ukazuje produktivitu pracovníků vybraných společností. Dle tohoto ukazatele je produktivita zaměstnanců ČD velmi nízká. Jedná se o zajímavé srovnání, je však potřeba si uvědomit, že tento ukazatel se liší dle podílu osobní a nákladní dopravy na celkové dopravě ve vybraných společnostech, neboť nákladní doprava je pracově náročnější než osobní. Mezi největší evropské nákladní železniční společnosti patří právě SNCF, DB a ČD. Nejproduktivnější pracovníky má SNCF, jeden zaměstnanec vykoná za rok přepravu ve výši 323 tis. oskm. SNCF jsou těsně následovány DB, které vykazují přepravní výkon 311 tis. oskm na zaměstnance. I Rakouské spolkové dráhy mají stále dvojnásobně produktivnější zaměstnance než ČD.

<sup>36</sup> ČD – České dráhy, ÖBB – Rakouské dráhy, DB – Německé dráhy, SNCF – Francouzské dráhy, ŽSSK – Slovenské dráhy, SJ – Švédské osobní dráhy.

Tabulka 5.4 Výkony nákladní dopravy mezinárodní srovnání za rok 2004

	Jednotka	ČD	DB	ÖBB*	SNCF	Green Cargo#
Přepravní výkon	mil. tkm	15 566	83 982	19 027	45 120	13 120
Délka tratí	km	9 511	34 718	5 675	29 918	10 799
Počet zaměstnanců	osob	73 825	225 512	47 895	229 877	3 150
Přepravní výkon vzhledem k délce tratí	mil. tkm/km	1,64	2,42	3,35	1,51	1,21
Přepravní výkon vzhledem k počtu zaměstnanců	tis. tkm/zam.	211	372	397	196	4 165

Zdroj: vlastní výpočty, Výroční zprávy za rok 2004 ČD, Green Cargo, DB, SNCF, ÖBB, \*ÖBB i autobusová doprava, #délka tratí za rok 2002, ČD přepravní výkon v čtkm

Přepravní výkon nákladní dopravy jsme si přepočítali na jeden km tratě. Tento ukazatel vykazují nejvyšší Rakouské spolkové dráhy. Především v Rakousku je hlavní část nákladní dopravy tvořena transitem. V Německu a Francii poskytují železniční společnosti veškeré logistické služby včetně kamionové dopravy<sup>37</sup>. SNCF vykazuje nižší přepravní výkon vzhledem k délce tratě než ČD. Nejnižší přepravní výkon na km tratě zaznamenala švédská nákladní společnost Green Cargo AB, neboť musí čelit nejtvrdější konkurenci ostatních železničních dopravců na švédském dopravním trhu.

Přepravní výkon přepočtený na jednoho zaměstnance nám vypovídá o produktivitě pracovníků. Green Cargo vykázalo nejvyšší produktivitu, ale je si třeba uvědomit, že tato společnost se zabývá pouze nákladní dopravou. Ostatní dopravní společnosti (ČD, DB, SNCF, ÖBB) zajišťují i osobní dopravu a řídí provoz na síti. Proto se zaměříme na komparační analýzu zbylých společností. Nejproduktivnější zaměstnance mají Rakouské spolkové dráhy, takřka dvojnásobně oproti ČD. Pracovníci DB také vytvořili za rok 2004 výrazně vyšší přepravní výkon, částečně bychom však tuto skutečnost přisuzovali širší poskytovaných přepravních služeb německými drahami.<sup>38</sup> Produktivita zaměstnanců SNCF je poměrně nízká. Druhý největší nákladní železniční dopravce v Evropě má v porovnání s ČD mírně nižší produktivitu pracovníků.

V následující tabulce si zanalyzujeme a porovnáme finanční stav šesti železničních společností. Kromě ČD jsme vybrali také Německé spolkové dráhy (DB) a Francouzské dráhy (SNCF), protože všechny tři společnosti patří k velkým nákladním dopravcům a jedná se o integrované železniční společnosti. Integrovanou železniční společností jsou i Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), které jsou vhodné z hlediska historického vývoje drah pro srovnání s ČD. Dále se seznámíme s finanční situací Slovenských drah (ŽSSK) a Švédských osobních drah (SJ AB). Železnice na Slovensku a ve Švédsku jsou provozovány na principu „živé dopravní cesty“. Navíc SJ zajišťuje pouze osobní dopravu. Tuto skutečnost je třeba zohlednit při interpretaci finančních poměrových ukazatelů, protože nejztrátovější částí železničního odvětví je osobní doprava.

<sup>37</sup> Platí především pro DB AG, které koupily na počátku 21. století logistickou firmu Stinnes.

<sup>38</sup> DB poskytuje kompletní logistické služby.

Tabulka 5.5 Finanční ukazatele vybraných železničních společností za rok 2004

	ČD	DB	ÖBB	SNCF	SJ*	ŽSSK*
<b>Rentabilita ( v %)</b>						
Rentabilita vlastního jmění	-1,65	5,30	-0,84	10,03	-7,63	-14,95
Rentabilita tržeb	-1,69	1,17	-0,98	1,46	-1,73	-14,42
Rentabilita provozní činnosti	-1,78	4,44	0,66	2,93	2,99	-9,48
Rentabilita aktiv (ROA)	-1,31	0,60	-0,14	0,92	-1,44	-7,84
<b>Likvidita</b>						
Dynamické krytí dluhů	0,12	0,08	*	0,04	0,03	0,14
Peněžní likvidita (Quick ratio)	0,44	0,08	0,38	0,16	0,02	0,03
Pohotová likvidita	1,01	*	*	*	*	0,57
Běžná likvidita (Acid test)	1,13	*	*	*	*	0,60
<b>Struktura financování</b>						
Cizí zdroje/Vlastní jmění <sup>1</sup>	0,26	7,50	4,81	9,92	4,29	0,91
Krytí stálých aktiv	0,97	0,13	0,18	0,12	0,23	0,71
Doba obratu závazků (dny) <sup>1</sup>	84,55	383,63	578,86	175,11	92,58	238,05
Vlastní financování	0,79	0,11	0,17	0,09	0,19	0,52
<b>Struktura majetku</b>						
Krytí stálých aktiv	1,03	7,86	5,42	8,36	4,30	1,41
Obrátka aktiv	0,78	0,52	0,14	0,63	0,83	0,54
Doba obratu pohledávek (dny) <sup>1</sup>	45,74	48,45	144,87	77,38	46,54	158,11
Doba obratu zásob(dny) <sup>1</sup>	17,43	10,53	20,00	8,14	0,49	11,05

Zdroj: Výroční zprávy 2004 ČD, SNCF, DB, ÖBB, Výroční zprávy 2003 SJ AB, ŽSSK, vlastní výpočty

<sup>1</sup> Platí čím menší hodnota tím lepší, \* Data za rok 2003

Pozn.: ÖBB - čistý zisk, obrat – ÖBB i DB – pouze příjmy z prodeje, SNCF, SJ, DB a ŽSSK – konsolid. příjmy i ostatní finanční data, ÖBB Konzern – finanční data, pohledávky a závazky pouze celkové, vyjma SJ a ČD, Finanční majetek u SNCF pouze krátkodobý.

Rentabilita železničních společností je závislá na skutečnosti, zda ve sledovaném období vykázaly zisk nebo ztrátu. Ztrátové byly až na DB a SNCF všechny společnosti. Nejvyšší nerentabilitu prokázaly Slovenské dráhy. S nástupem pravicové vlády na Slovensku došlo k výraznému poklesu dotací a ŽSSK propadala do hlubokých ztrát. SJ byly v roce 2003 také ztrátové, ale vykázaly nejvyšší rentabilitu z provozní činnosti. S ohledem na fakt, že SJ provozují pouze osobní dopravu a jsou vystaveny silné konkurenci soukromých dopravců, záporná rentabilita tržeb, aktiv a vlastního jmění dokumentuje skutečnost, že provozování osobní dopravy bude vždy ztrátové a bude dotováno veřejnou správou. Přesto kladná rentabilita provozní činnosti ukazuje, že SJ provozují železniční dopravu efektivně. Německé spolkové dráhy vykázaly v roce 2004 zisk a jsou rentabilnější než ČD.

Ukazatele likvidity lze v důsledku odlišných účetních standardů v jednotlivých zemích jen velmi těžko porovnávat. ČD jsou likvidnější společností než ŽSSK. Indikátory věnované struktuře financování železničních společností ukazují, že s výjimkou ČD a ŽSSK se podílí na financování společností převážně cizí zdroje. Nejvyšší podíl cizích zdrojů na financování společnosti je u SNCF. Riziko plynoucí z nutnosti splácet úvěry a závazky je vysoké i u DB, SJ a ÖBB. Doba obratu závazků je nejnižší u ČD a SJ. Ostatní společnosti vykazují oproti ČD a SJ několika násobně vyšší dobu obratu závazků. Tato skutečnost plyne z výše cizích zdrojů ve společnostech a také z faktu, že ČD si zajišťují řadu činností ve vlastní režii. Financování společností z cizích zdrojů však může být často „levnější“ variantou než zajišťovat veškerý provoz a investice z vlastních zdrojů. Tyto ukazatele vypovídají pouze o struktuře financování, nikoliv o její výhodnosti pro železniční společnosti.



Struktura majetku železničních společností je popsána pomocí čtyř indikátorů. Ukazatel krytí stálých aktiv dokumentuje nejhorší pozici ČD vzhledem k ostatním společnostem. Tento stav je způsoben relativně nejvyšším vlastním jměním. Nejlépe mají krytá stálá aktiva SNCF a DB, nejhůře společně s ČD ŽSSK. Tento ukazatel nám však neříká nic o složení stálých aktiv a výborný výsledek SNCF a DB může být způsoben skutečností, že obě společnosti vlastní velké množství nadbytečného majetku (budov, vagónů atd.). Obrátka aktiv je nejvyšší u ČD a SJ, ovšem rozdíly mezi společnostmi jsou minimální. Dobu obratu pohledávek vykazují nejnižší ČD, SJ a DB. Nejdéle trvá obrat pohledávek na slovenských drahách, přes 3 měsíce. ŽSSK však nedrží příliš mnoho zásob a společně se SNCF a DB vykazuje nejnižší dobu obratu zásob.<sup>39</sup> Ostatní společnosti vyjma SJ vykazují obdobnou dobu obratu zásob.

Jak z této komparace vyšly ČD? V porovnání s vybranými železničními společnostmi musíme říci, že vcelku se ctí. Německé a francouzské dráhy mají podobné problémy jako ČD a za lepší stav vděčí vyšší podpoře ve 2. polovině 20. století. Situace ohledně železnic je výrazně horší u našich východních sousedů, avšak ti začali výraznou reformu a budoucnost ukáže, zda úspěšnou. Srovnání s rakouskými dráhami je nejednoznačné. SJ AB jsou odlišnou společností od ostatních vybraných železničních dopravců a vykazují u řady ukazatelů nejlepší výsledky vzhledem k ostatním vybraným železničním společnostem a potvrzují také skutečnost, že osobní železniční doprava musí být dotována.

### 5.3 Dotace

V této části kapitoly si porovnáme výši dotací do železnice ve vybraných zemích. Budeme analyzovat dotace na osobní veřejnou dopravu a dotace na rozvoj a údržbu železniční infrastruktury.

Tabulka 5.6 Dotace na osobní dopravu (v mil. EUR, EUR/oskm)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dotace na OD v ČD	211,8	272,1	314,3	227,5	225,0	246,3
Dotace na OD v ŽSSK/ŽSR	99,6	83,7	41,9	104,4	108,2	
Dotace na OD v SBB*	350,2	356,8	345,8	332,3	338,1	349,0
Dotace OD RENFE**				249,1	251,0	
Dotace OD SŽ		104,8	102,8	120,1	109,2	
Dotace přepočten na oskm ČD	0,029	0,037	0,048	0,035	0,034	0,037
Dotace přepočten na oskm ŽSSK/ŽSR	0,035	0,030	0,016	0,045	0,049	
Dotace přepočten na oskm SBB	0,050	0,040	0,036	0,041	0,042	0,039
Dotace přepočten na oskm RENFE				0,038	0,039	

Zdroj: Výroční zprávy a webové stránky jednotlivých společností, vlastní výpočty, \* Total grants for regional passenger services, \*\* State contributions for: Commuter lines and Regional lines

Nejvyšší příspěvek na veřejnou železniční dopravu dostávají SBB v absolutním vyjádření. O přibližně čtvrtinu nižší dotace obdržely za sledované období ČD a Renfe, vyjma roku 2000 a 2002 u ČD. Ve Slovinsku je podporována veřejná železniční doprava mírně vyšší částkou než na Slovensku. Mnohem vyšší vypovídací hodnotu má však druhý ukazatel dotace na osobní dopravu vzhledem k přepravnímu výkonu vybraných železničních společností. Tento indikátor nám ukazuje efektivitu využití těchto prostředků.<sup>40</sup> Nejvíce dotovaný

<sup>39</sup> SJ AB vykazují jen minimální zásoby, důvod tohoto stavu se nepodařilo zjistit.

<sup>40</sup> Je však třeba pohlížet na prezentovaná čísla s ohledem na historický vývoj a v něm skryté postavení a úroveň veřejné železniční dopravy v jednotlivých zemích.



přepavní výkon byl v letech 2000, 2001, 2005 ve Švýcarsku, v ostatních letech v Česku nebo Slovensku. Rozdíl mezi vybranými železničními společnostmi není příliš veliký. Pokud se však podíváme na úroveň služeb pro cestující, železniční společnosti v bývalém Československu jsou z tohoto pohledu na chvostu, přitom dostávají přibližně stejné dotace jako ostatní zde porovnávané západoevropské železniční společnosti. Zastaralý vozový park a přístup k zákazníkům u ČD a ŽSSK „zdražuje“ veřejnou železniční dopravu pro veřejné rozpočty. Stát, resp. občané obou zemí, za své daně získávají výrazně méně kvalitní železniční dopravní služby oproti občanům Španělska a Švýcarska. V následující tabulce si srovnáme výši veřejných prostředků plynoucích na údržbu, obnovu a modernizaci železniční infrastruktury. Dotace si vyjádříme v absolutní hodnotě i poměřené na délku železniční sítě jednotlivých zemí.

Tabulka 5.7 Dotace na infrastrukturu

	Jednotka	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dotace ČD/SŽDC	mil. EUR	174,0	170,8	350,0	486,3	499,1	629,6
Dotace ŽSR*	mil. EUR	7,5	6,1	46,7	68,2	82,0	
Dotace SBB	mil. EUR	830,6	811,1	890,7	876,6	862,2	774,6
Dotace Renfe	mil. EUR				726,1	761,6	
Dotace OEBB**	mil. EUR		1 144,0	1 197,0	1 111,0	1 174,0	
Dotace VR	mil. EUR		330,0	350,0	350,0	475,0	426,0
Dotace přepočet na km trati ČD/SŽDC	tis. EUR/km	18,6	18,1	36,8	51,2	52,5	66,2
Dotace přepočet na km trati ŽSR	tis. EUR/km	2,0	1,7	12,8	18,6	22,4	
Dotace přepočet na km trati SBB	tis. EUR/km	279,4	271,6	298,7	284,6	279,3	244,9
Dotace přepočet na km trati Renfe***	tis. EUR/km				50,5	52,9	
Dotace přepočet na km trati OEBB	tis. EUR/km		200,8	210,3	196,3	206,9	
Dotace přepočet na km trati VR	tis. EUR/km		56,4	59,8	59,8	82,7	74,3

Zdroj: Výroční zprávy a webové stránky jednotlivých společností, vlastní výpočty, \*ŽSR pouze investiční dotace, \*\* pouze OEBB železnice, nikoli holding, \*\*\*délka tratí za rok 2003

Nejvyšší částku obdržely po většinu sledovaného období OEBB. Jednoznačně nejnižší dotace získaly ŽSR, avšak je třeba upozornit na vysoký podíl EU na financování modernizace železniční sítě v této zemi. V obou státech bývalého komunistického bloku byla údržba železniční sítě ve 2. polovině 20. století zanedbána. Tato skutečnost se odráží v dynamickém růstu subvencí k tomuto účelu určených oproti ostatním srovnávaným železničním společnostem, a to jak absolutně, tak i s ohledem na délku tratí. Pokud tedy zohledníme délku železniční sítě, nejvyšší dotace získaly SBB těsně následovány OEBB. O řád nižší částku obdržely z výše jmenovaných důvodů ŽSR. V roce 2005 dosáhly dotace na infrastrukturu v ČR takřka stejné výše jako ve Finsku vzhledem k délce trati.<sup>41</sup>

## 5.4 Tržby a mzdy

V první části této podkapitoly si porovnáme a zanalyzujeme tržby z osobní dopravy vybraných železničních společností. Poté se budeme věnovat efektivitě zaměstnanců těchto firem. Při interpretaci jednotlivých ukazatelů je třeba brát v úvahu rozdílnou kupní sílu občanů vybraných zemí, především v případě absolutních hodnot.

<sup>41</sup>a to růst dotací na infrastrukturu v ČR zmírňuje posilování CZK vůči EURu.

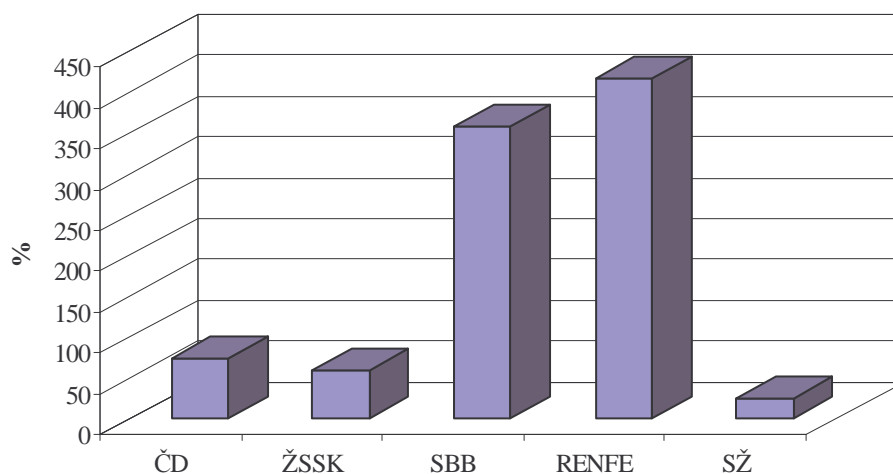
Tabulka 5.8 Tržby z osobní dopravy (v mil. EUR, EUR/oskm)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tržby z osobní dopravy ČD	136,7	147,8	168,0	158,6	166,2	182,6
Tržby z osobní dopravy ŽSR/ŽSSK				62,2	64,7	
Tržby z osobní dopravy SBB	1 049,1	1 134,7	1 224,8	1 181,5	1 211,1	1 341,0
Tržby z osobní dopravy RENFE				1 011,1	1 049,2	
Tržby z osobní dopravy OEBB*				442,0	463,0	
Tržby z osobní dopravy DB**	10 980,0	11 064,0	11 179,0	11 157,0	11 047,0	11 228,0
Tržby z osobní dopravy SŽ	22,8	25,0	26,4	26,9	28,0	
Tržby z osobní dopravy VR	274,4	281,6	288,0	296,9	304,4	320,4
Tržby z osobní dopravy DSB		508,4	520,9	523,2	544,6	558,8
Přepočet tržeb na oskm ČD	0,019	0,020	0,026	0,024	0,025	0,028
Přepočet tržeb na oskm ŽSR/ŽSSK				0,027	0,029	
Přepočet tržeb na oskm SBB	0,096	0,085	0,086	0,096	0,096	0,097
Přepočet tržeb na oskm RENFE				0,153	0,165	
Přepočet tržeb na oskm OEBB				0,048	0,056	
Přepočet tržeb na oskm DB	0,148	0,149	0,160	0,160	0,157	0,155
Přepočet tržeb na oskm SŽ	0,032	0,035	0,035	0,035	0,037	
Přepočet tržeb na oskm VR	0,081	0,086	0,087	0,089	0,091	0,092
Přepočet tržeb na oskm DSB		0,092	0,094	0,094	0,095	0,097

Zdroj: Výroční zprávy a webové stránky jednotlivých společností, vlastní výpočty, \* pouze OEBB železnice, nikoli holding, \*\*DB celý holding

V zemích bývalého komunistického bloku jsou tržby z osobní železniční dopravy nižší než dotace z veřejných zdrojů určených k zajištění veřejné dopravy. SŽ obdržela v roce 2004 subvenční sumu více jak trojnásobnou ve srovnání s tržbami z osobní dopravy. V ČR byly dotace o třetinu vyšší než tržby a na Slovensku takřka o polovinu. Obě západoevropské železniční společnosti vykázaly tržby z osobní dopravy přibližně čtyřnásobné oproti veřejným prostředkům určeným na zajištění veřejné železniční dopravy. Vyšší kupní síla a kvalita přepravních služeb umožňuje RENFE i SBB požadovat výrazně vyšší jízdné než ČD. Na zvýšení kvality služeb pro cestující jsou však potřeba nemalé finanční prostředky, kterými však ČD nedisponují, „kruh se uzavírá“.

Graf 5.1 Podíl tržeb a dotací z osobní dopravy vybraných železničních společností za rok 2004



Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých společností, SBB: Total grants for regional passenger services, RENFE: State contributions for: Commuter lines and Regional lines

Zaměstnanci železničních společností si vydobyli sociální výhody v rozsahu, který nemá obdoby v jiných odvětvích hospodářství. Jak efektivní a nákladní jsou tedy zaměstnanci jednotlivých železničních společností? V následující tabulce si porovnáme výši tržeb a mzdových nákladů přepočtených na zaměstnance.

Tabulka 5.9 Celkové tržby a mzdové náklady na zaměstnance(v tis. EUR)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tržby na zaměstnance ČD*	9,06	9,47	10,22	15,19	15,58	18,04
Mzdové náklady na zaměstnance ČD	4,95	5,47	6,59	6,75	7,22	8,34
Tržby na zaměstnance SBB	64,66	70,56	71,60	66,58	69,63	72,29
Mzdové náklady na zaměstnance SBB	55,53	59,69	62,08	58,31	58,81	58,71
Tržby na zaměstnance RENFE				55,21	58,23	
Mzdové náklady na zaměstnance RENFE				37,47	40,10	
Tržby na zaměstnance OEVB**			44,17	45,34	44,59	
Mzdové náklady na zaměstnance OEVB			33,28	34,14	32,36	
Tržby na zaměstnance DB***	67,06	71,74	72,08	112,50	105,83	115,79
Mzdové náklady na zaměstnance DB	26,28	23,18	27,29	33,63	33,59	34,25
Tržby na zaměstnance SŽ		27,98	28,92	33,24	34,60	
Mzdové náklady na zaměstnance SŽ		17,25	19,00	18,94	19,43	
Tržby na zaměstnance VR	74,19	77,17	79,16	84,42	88,88	93,55
Mzdové náklady na zaměstnance VR	27,42	29,29	30,15	31,23	32,36	33,54
Tržby na zaměstnance DSB		121,13	130,61	143,49	136,99	139,06
Mzdové náklady na zaměstnance DSB			40,26	43,12	43,21	44,97

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých společností, \* tržby = obrat, \*\*pouze OEVB železnice, nikoli holding, \*\*\*DB celý holding

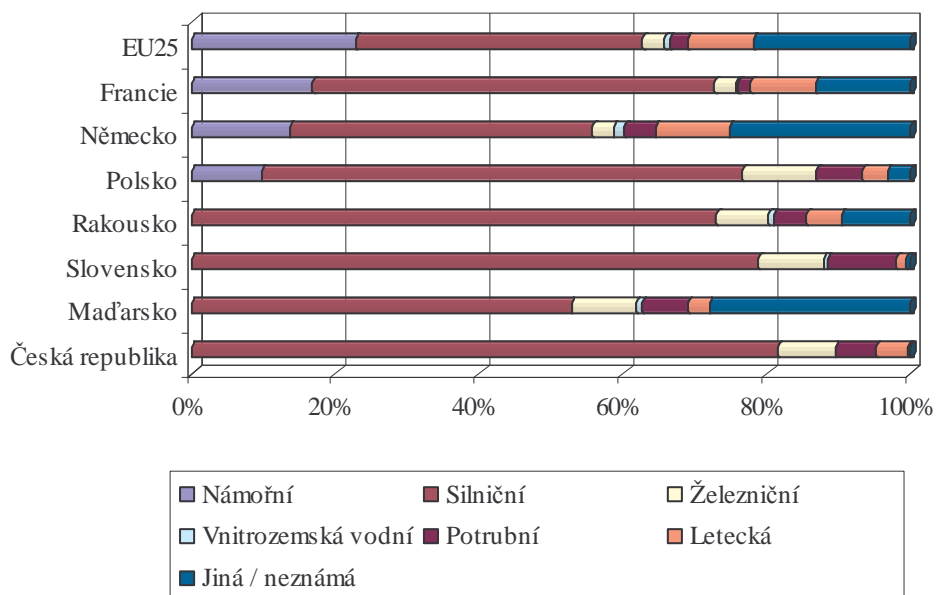
Nejefektivnější zaměstnance, měřeno tržbami na zaměstnance, mají DSB a DB, obě společnosti (DB zvláště) jsou však velkými hráči v přepravě zboží v celé Evropě včetně kamionové dopravy. Nákladní doprava samozřejmě generuje výrazně vyšší příjmy než veřejná osobní doprava, a především proto vykazují za sledované období nejvyšší celkové tržby na zaměstnance. Jednoznačně nejméně efektivní pracovníky měly za sledované období ČD, dokonce i zaměstnanci SŽ generovaly více jak dvojnásobné tržby. Náklady na zaměstnance železniční společnosti jsou determinovány průměrnou výší mezd v jednotlivých evropských zemích. Podíl mzdových nákladů na celkových tržbách odráží nejen průměrnou mzdovou sazbu v dané zemi, ale i samotnou efektivitu zaměstnanců. Zatímco tedy v SBB je vysoký podíl mezd na tržbách způsoben vysokými průměrnými platy, tak u ČD tento ukazatel svědčí o vysoké přezaměstnanosti.

## 5.5 Zahraniční obchod

V této části studie se budeme věnovat podílu jednotlivých druhů dopravy na zahraničním obchodu za rok 2003. Přepravní výkon si vyjádříme peněžně v mld. Euro i kvantitativně v mil. tun. Srovnáme si význam jednotlivých druhů dopravy ve vybraných státech EU s důrazem na železniční dopravu. Význam právě železniční dopravy pro import v peněžním měřítku byl poměrně nízký ve srovnání se silniční příp. námořní dopravou. Výrazně vyšší podíl na importu dle druhu dopravy měly železnice v zemích bývalého východního bloku a také v Rakousku. Na důležitosti získávala letecké doprava především v Německu a Francii. Za celou EU 25 byl v roce 2003 uskutečňován peněžně vyjádřený import více než 10krát častěji prostřednictvím silniční, trojnásobně prostřednictvím letecké, sedminásobně prostřednictvím námořní oproti železniční dopravě. „Na paty šlape“ železnicím i potrubní doprava. Pokud vyjádříme přepravu zboží v mil. tunách, podíl železniční, námořní a potrubní

dopravy výrazně naroste vzhledem k druhu přepravovaného zboží. V zemích bývalého východního bloku, včetně ČR, dokonce železnice přepravily více zboží než silniční dopravci. Význam železnice je však v celé EU 25 nižší a představoval 1/3 přepraveného zboží silniční dopravou, ve Francii dokonce pouze 1/10.

Graf 5.2 Zahraněční obchod dle druhu dopravy 2003 – import v mld. Euro



Zdroj: EUROPEAN UNION : Energy & Transport in Figures 2004, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat

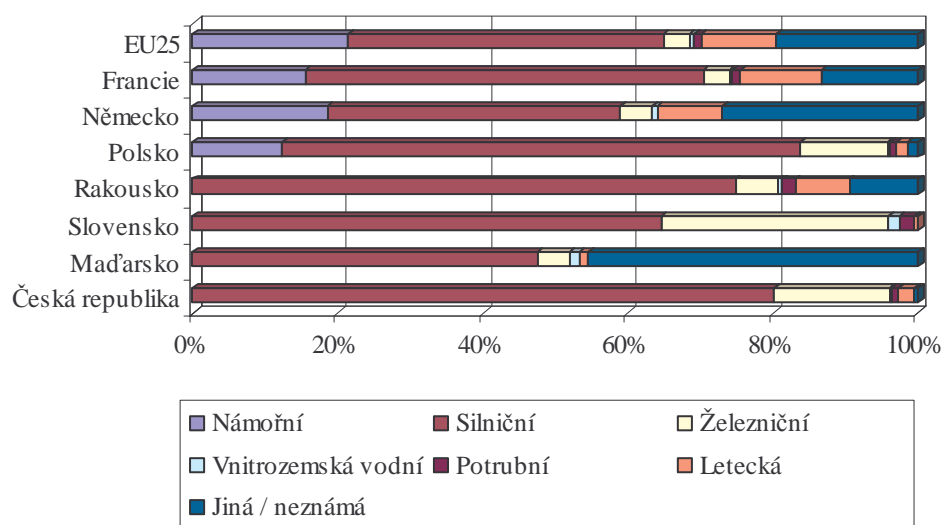
Tabulka 5.10 Zahraněční obchod dle druhu dopravy 2003 – import v mil. tun

	Námořní	Silniční	Železniční	Vnitrozemská vodní	Potrubní	Letecká	Jiná / neznámá
Česká republika		17,1	19,7	0,3	14,2		
Maďarsko		9,9	10,5	1,7	14,1		0,9
Slovensko		7,3	15,7	0,3	10,7		
Rakousko		30,3	22,7	4,2	13,8		4,1
Polsko	13,6	18	22,7	0,1	26,3		1,1
Německo	111,3	102,8	21,8	30,1	124,6	0,8	144,3
Francie	153,7	93,5	9,2	5,3	31,3	0,4	42,3
EU25	1348	534,5	183,3	92	366,4	3,3	431,7

Zdroj: EUROPEAN UNION: Energy & Transport in Figures 2004, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat

V případě exportu mírně vzrostl význam železniční dopravy. Výrazný pokles oproti importu zaznamenala potrubní doprava v důsledku skutečnosti, že žádná z vybraných zemí nevlastní výrazné zdroje ropy a zemního plynu. Mírně se snížil podíl námořní dopravy kvůli směřování velké části exportovaného zboží do členských států EU. Jinak platí to, co bylo řečeno v předchozím odstavci. Pokud měříme export peněžně, je podíl železnic nižší než při kvantitativním vyjádření. Význam železniční dopravy v České republice na zahraničním obchodu je vyšší než průměr EU, a z toho lze předpovídat ještě další pokles významu železnic v ČR.

Graf 5.3 Zahraníční obchod dle druhu dopravy 2003 – export v mld. Euro



Zdroj: EUROPEAN UNION : Energy & Transport in Figures 2004, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat

Tabulka 5.11 Zahraníční obchod dle druhu dopravy 2003 – import v mil. tun

	Námořní	Silniční	Železniční	Vnitrozemská vodní	Potrubní	Letecká	Jiná / neznámá
Česká republika		19	20,6	0,4	4,3	0,2	
Maďarsko		11,4	5,3	2,4	0,3		1,4
Slovensko		8,7	11,3	1,6	0,9		
Rakousko		31,1	10,5	1,7	0,6	0,1	3
Polsko	24,3	20,5	23,3	1,9	0,2	0,1	0,3
Německo	54,7	93,2	17,5	12	4,3	0,7	129,2
Francie	63,5	91,3	13,8	11,3	5,5	0,4	11,7
EU25	581,1	557,5	132,1	108,9	101,7	8,3	358,1

Zdroj: EUROPEAN UNION: Energy & Transport in Figures 2004, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat

## 5.6 Vozidlový park

V tomto oddíle si porovnáme počet lokomotiv a vozů osobní i nákladní dopravy přepočtených na délku tratí i přepravní výkon ve vybraných zemích EU. Počet lokomotiv a železničních vozidel přepočtený na km tratě v ČR, resp. ČSFR, klesá, přesto vyjma Slovenska dosahují všechny ostatní státy nižších hodnot. Nejefektivněji využité mají lokomotivy v Maďarsku, v ostatních zemích tento ukazatel stagnuje. Čím vyšší je počet lokomotiv, tím vyšší jsou náklady na jejich údržbu. U Česka a Slovenska je příčinou nejvyšších hodnot tohoto indikátoru zastaralost lokomotivního parku, kdy jsou v provozu na současné poměry velmi provozně nákladné hnací vozidla a železniční vozy i 30 a 40 let staré. Přesto nelze tento ukazatel považovat za univerzální měřítko efektivity lokomotiv, neboť samotné snížení délky tratí bez změny počtu lokomotiv zvyšuje sledovaný indikátor.

Tabulka 5.12 Počet lokomotiv a železničních vozidel na km tratě

	1990	2000	2001	2002	2003
Česká republika	0,46	0,38	0,37	0,34	0,34
Maďarsko	0,26	0,18	0,19	0,17	0,18
Slovensko	0,46	0,43	0,41	0,40	0,39
Rakousko	0,27	0,27	0,28	0,27	0,27
Polsko	0,26	0,23	0,26	0,25	0,25
Německo	0,36	0,26	0,26	0,26	0,26
Francie	0,21	0,24	0,25	0,25	0,25

Zdroj: vlastní výpočty, EUROPEAN UNION: Energy & Transport in Figures 2005, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, Statistická ročenka ČD 1993, 2000 – 2003

Jak jsou osobní vozy železniční dopravy využité? Kolik oskm přepraví jeden vůz? Efektivita využívání osobních vozů mezi lety 2000 – 2003 mírně klesla v ČR, Slovensku, Polsku i Německu. Využití vozů roste v Maďarsku, Rakousku a Francii, a to i při srovnání let 1990 a 2003. ČR společně se Slovenskem vykázala v roce 2003 nejnižší přepravní výkon osobní železniční dopravy na jeden osobní vůz z vybraných evropských zemí. Příčinou jsou nízké výkony osobní železniční dopravy v obou zemích, ale i starý početný vozový park, nedostatečně využívaný oběh vozidel.

Tabulka 5.13 Přepravní výkon vzhledem k počtu vozidel osobní železniční dopravy (mil. oskm/vozy)

	1990	2000	2001	2002	2003
Česká republika		1,39	1,40	1,29	1,28
Maďarsko	2,60	3,00	3,18	3,12	3,41
Slovensko		1,26	1,46	1,23	1,17
Rakousko	2,32	2,37	2,47	2,50	2,60
Polsko	4,22	2,47	2,36	2,31	2,23
Německo	2,53	3,57	3,58	3,28	3,40
Francie	4,06	4,44	4,55	4,67	4,63

Zdroj: vlastní výpočty, EUROPEAN UNION: Energy & Transport in Figures 2005, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, Statistická ročenka ČD 2000 – 2003

Situace v nákladní dopravě je obdobná. Na chvostu využití nákladních vozů je ČR s Maďarskem, které v předchozím ukazateli patřilo k nejlepším. Pozitivní skutečností je růst tohoto ukazatele v Česku v období 2000 – 2003. Nízké vytížení nákladních železničních vozů vykázalo v roce 2002 také Slovensko a Polsko. Přepravní výkon na jeden nákladní železniční vůz se výrazně zvyšuje pouze v Rakousku a Německu. Rakouský nákladní železniční vůz přepravil v roce 2003 více než dvakrát větší množství zboží vyjádřené v mil. tkm než český.



Tabulka 5.14 Přepravní výkon vzhledem k počtu vozidel nákladní železniční dopravy (mil. tkm/vozy)

	1990	2000	2001	2002	2003
Česká republika		299	337	338	347
Maďarsko		374	338	357	343
Slovensko		416	445	423	422
Rakousko	354	693	676	711	744
Polsko	296	415	365	489	427
Německo	277	409	417	426	444
Francie	342	583	459	467	451

Zdroj: vlastní výpočty, EUROPEAN UNION: Energy & Transport in Figures 2005, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, Statistická ročenka ČD 2000 - 2003

Po finanční analýze a rozboru dotací do drážní dopravy jsme se v této kapitole snažili zasadit stav železniční dopravy v ČR do celoevropské situace v tomto segmentu dopravy. Je neoddiskutovatelné, že v západoevropských zemích je železniční doprava podporována vyššími částkami z veřejných zdrojů určenými na zajištění dopravní obslužnosti i na investiční akce na infrastrukturu a vozidla, což je odrazem vysoké ekonomické úrovně jednotlivých států. Nedostatečné financování investic a obnovy vozidel železniční dopravy v bývalém Československu ve 2. polovině 20. století neumožňují provozovat veřejnou dopravu na úrovni srovnatelné se západoevropskými zeměmi. Přestože však jsou přepravní služby v ČR v železniční dopravě na nižší úrovni než v západní Evropě, dotace poměřené přepravním výkonem i délkou tratí v ČR svědčí o velmi nízké efektivitě Českých drah ve srovnání s vybranými západoevropskými národními železničními dopravci.

## 6. Mezioborové srovnání české železniční dopravy

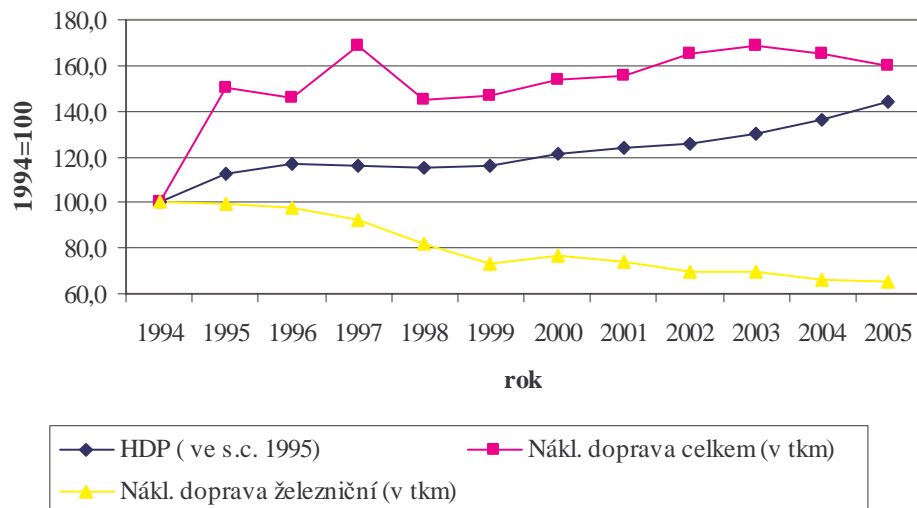
V analýze historického vývoje železniční dopravy jsme se zabývali příčinami životního cyklu železnice. Klíčovým faktorem při vzestupu i poklesu železniční dopravy byl vliv ostatních druhů dopravy, které ovlivňovaly celkovou úspěšnost i pozici železniční dopravy. K posouzení současného stavu české železniční dopravy jsme se rozhodli provést srovnání současného postavení železniční dopravy s ostatními typy dopravy na českém dopravním trhu. Současně je možné tuto analýzu použít i pro posouzení adekvátnosti diskuse o znevýhodnění železniční dopravy oproti silniční ve formě placení úhrady za užití dopravní cesty oproti nezaplatněné silniční dopravě.

### 6.1 Agregátní výsledky

V následující části kapitoly provedeme analýzu vlivu železniční dopravy na tvorbu hrubého domácího produktu (HDP) a samotné tvorby přidané hodnoty v segmentu železniční dopravy. Podrobíme analýze odděleně jak nákladní a osobní dopravu tak i celé odvětví. Porovnáme vývoj přepravy ve fyzických jednotkách a přepravních výkonech.

Na následujícím grafu je možné pozorovat vývoj HDP ve stálých cenách z roku 1995 a přepravní výkon nákladní železniční dopravy. I přes růst HDP dochází k poklesu přepravního výkonu železniční dopravy, a to přesto, že nejhlubší propad prodělala železniční nákladní doprava mezi léty 1990 – 1993. Podíl železniční dopravy na celkových výkonech nákladní dopravy trvale klesá.

Graf 6.1 Vývoj HDP a přepravního výkonu nákladní dopravy



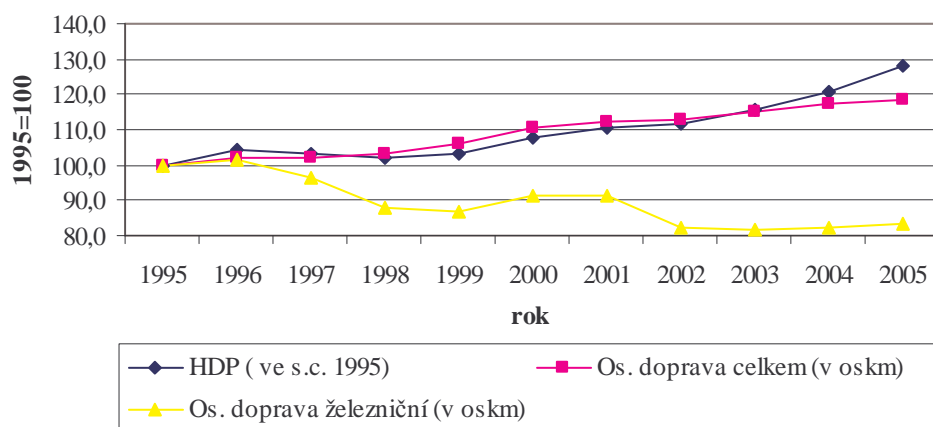
Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005, ČSÚ

Hlavními příčinami poklesu železniční dopravy jsou změna konkurenční pozice železnic a strukturální změna českého hospodářství. Podíl obou hlavních příčin není snadné poměřit. Strukturální skladbu přepraveného zboží lze ze Statistické ročenky ČD sledovat až od roku 2001. Nejhlubší pokles přepravy v tunách v období 2001 – 2005 zaznamenaly ČD u nerostných surovin, uhlí, dřeva a výrobků ze dřeva, železa, oceli a výrobků ze železa a ostatního stavebního materiálu. Pomocí výše uvedeného výčtu tzv. hromadných substrátů lze identifikovat příčiny poklesu nákladní železniční dopravy v celém sledovaném období, neboť lze předpokládat dynamičtější negativní vývoj přepravy hromadných substrátů

v období 1994 – 2000. Podíl na dopravním trhu ztrácely a dosud ztrácejí dráhy i relativně, neboť nebyly a nejsou schopny reagovat na měnící se požadavky na přepravním trhu. Zatímco transformace socialistického hospodářství na tržní proběhla v Česku v 1. polovině 90. let 20. století, transformace ČD na obchodní společnost orientovanou na tržní poptávku po přepravních službách nebyla dosud dokončena. Tento handicap již budou České dráhy velmi obtížně dohánět.

Vývoj osobní železniční dopravy je obdobný. Celkové výkony osobní dopravy rostou, zatímco přepravní výkon osobní železniční dopravy klesá. Trendy nejsou tak výrazné jako u nákladní dopravy, což je způsobeno rozvojem individuální dopravy již v 70. a 80. letech minulého století na rozdíl od soukromé silniční přepravy zboží.

Graf 6.2 Vývoj HDP a přepravního výkonu osobní železniční dopravy

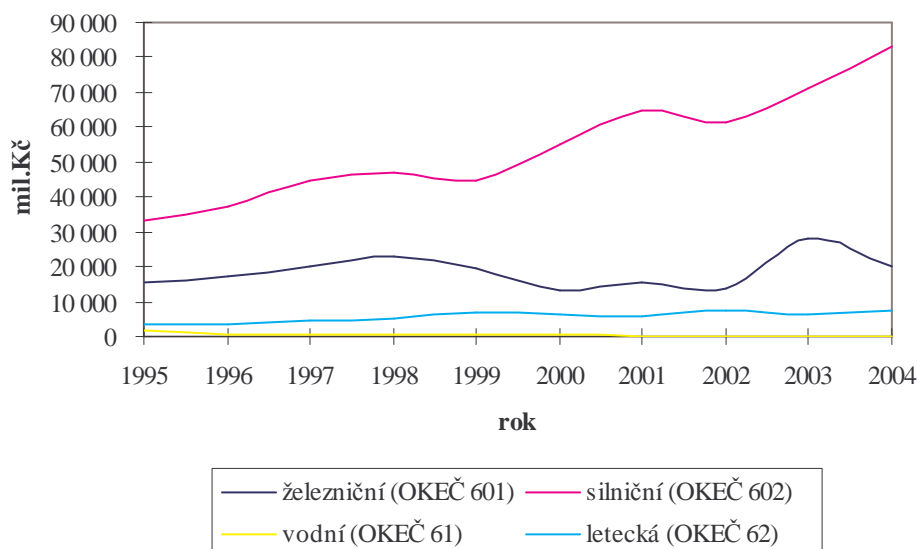


Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005, ČSÚ

Z grafu je zřejmé, že osobní železniční doprava není schopna přilákat nové zákazníky. V horších obdobích své zákazníky ztrácí, v lepších obdobích objem přepravených osob stagnuje. Zákazníky, které ztrácí železniční doprava již pak často ztrácí navždy. Příčiny tohoto stavu jsou jednak na straně výhod silniční dopravy (rostoucí vybavenost osobními auty, rychlejší přeprava od dveří ke dveřím, měnící se struktura osídlení s tendencemi k decentralizaci) i na straně železniční dopravy (zastaralý technický park, odpudivá podoba řady nádraží, málo frekventovaný takt u jednotlivých spojů). Železniční osobní doprava se tak dostává někdy do spirály. Nízké objemy přepravených osob vedou k rušení spojů a zanedbávání údržby, což vede k dalšímu poklesu počtu přepravených.

V následující části textu provedeme srovnání tvorby hrubé přidané hodnoty v jednotlivých druzích dopravy a následně zanalyzujeme problematiku plateb za použití dopravní cesty.

Graf 6.3 Tvorba hrubé přidané hodnoty v odvětví dopravy (v běžných cenách)



Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005, data z období 1993 – 1994 Ročenka dopravy 1998, data z let 1995 – 1997 Ročenka dopravy 2000, data z ostatních let Ročenka dopravy 2004

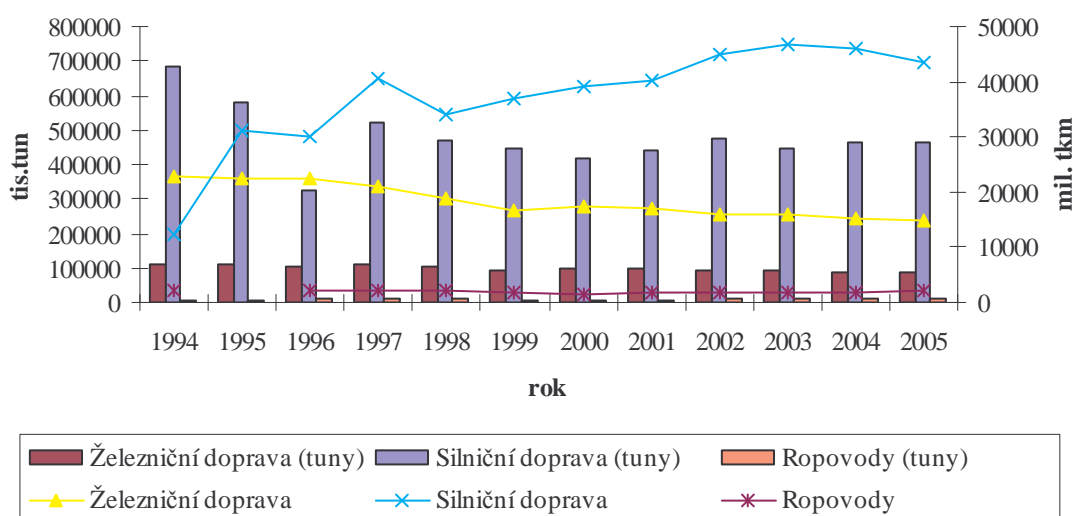
Vidíme klesající význam železniční a vodní dopravy na tvorbě hrubé přidané hodnoty (HPH) a rostoucí význam silniční a letecké dopravy. U těchto druhů dopravy došlo k výraznému nárůstu, u letecké dopravy dokonce ke dvojnásobení tvorby HPH v roce 2002 oproti roku 1995. Na rozdíl od železniční dopravy, která vytvořila v roce 2002 HPH v běžných cenách nižší než v roce 1995. Tvorba HPH v silniční dopravě v roce 2002 poklesla, ale v následujících letech zaznamenal tento ukazatel prudký nárůst. Zdvojnásobení tvorby hrubé přidané hodnoty v železniční dopravě v roce 2003 bylo pravděpodobně způsobeno transformací ČD s. o. Nově vzniklá SŽDC s. o. vykázala ztrátu, a to zapříčinilo, že byla pravděpodobně chybně brána jako organizační složka státu a při výpočtu přidané hodnoty se vycházelo z celkových nákladů státní organizace. Tuto hypotézu potvrzuje vykázaná výše HPH v železniční dopravě v roce 2004 a vyšší sledovaného ukazatele v roce 2003 je třeba brát jako přinejmenším zkreslenou.

Ukazatel tvorby hrubé přidané hodnoty svědčí o přínosu jednotlivých druhů dopravy pro české hospodářství. Argumentace, že vyšší zatížení železniční dopravy limituje ČD, aby dosahovaly vyšší přepravní výkony a vytvořily větší hrubou přidanou hodnotu, ve světle výše zmíněné tvorby HPH v tomto druhu dopravy nelze považovat za příliš pravdivé. Případný pokles poplatku za použití železniční dopravní cesty a potenciální nárůst přepravních výkonů neovlivní celkový chod české ekonomiky. Příliš vysoké zpoplatnění silniční dopravy nepovede k nijak výraznému zvýhodnění železnic, mj. z důvodu jejich síťového charakteru a nepružnosti, avšak může mít negativní vliv na vývoj HDP a inflaci v ČR. Tlak na legislativní a finanční restrikce silniční dopravy se tedy nezakládá na ekonomické analýze přínosů silniční dopravy na chod hospodářství a je založena především na lobbystickém tlaku ze strany železničních národních společností a ekologických organizací.<sup>42</sup>

<sup>42</sup> Tímto tvrzení nepopíráme negativní vliv silniční dopravy na ekologii, avšak ani železniční doprava není do určité obsazenosti vlakové soupravy příliš ekologická (Drahotský – Peltrám 2001).

## 6.2 Nákladní doprava

Graf 6.4 Nákladní doprava mezioborové srovnání



Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005

Propad přepravy nákladu po železnici je, jak si ukážeme níže, ještě hlubší než u osobní dopravy. Je to způsobeno transformací socialistické ekonomiky na tržní a s tím související změna poptávky po přepravních službách (just in time, rychlost, kvalita služeb, přeprava zboží s nízkou hmotností...). Železnici tedy zůstává dominantní postavení na dopravním trhu pouze u přepravy hromadných substrátů. Jejich objemy však také klesají z důvodu strukturálních změn hospodářství v ČR a to se neblaze odráží v námi sledovaných ukazatelích. Pokles tkm za celé sledované období byl procentuelně vyšší než u přepravního výkonu vyjádřeného v tunách. Tato skutečnost svědčí nejen o poklesu přepravy zboží s vysokou hmotností, ale i o klesajících přepravních vzdálenostech, což negativně působí na tržby v nákladní dopravě. Silniční doprava vykazuje dlouhodobou stagnaci v přepravě zboží, ale růst přepravního výkonu. Podíl silniční dopravy na celkových dopravních výkonech stále roste, neboť nabízeným službám v silniční nákladní dopravě nejsou ostatní dopravní módy schopny konkurovat kvalitou ani cenou poskytovaných služeb. Nárůst silniční dopravy probíhá na úkor železniční dopravy jak vnitrozemské tak tranzitní. Vzrůstající poptávku po přepravě zboží na velmi dlouhé destinace absorbuje letecká doprava. Opačný trend zaznamenává vnitrozemská vodní doprava.

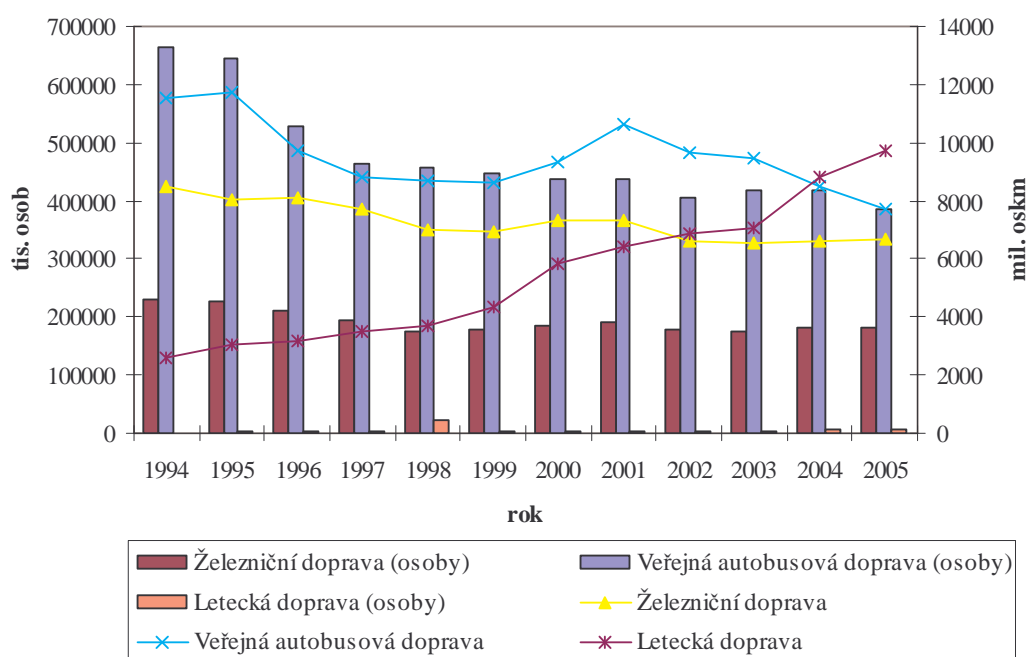
Mezi rostoucí segmenty přepravního trhu v nákladní dopravě lze zařadit přepravu tzv. od domu k domu, tranzitní kontinentální dopravu a interkontinentální dopravu. Charakter železniční dopravy (technický i institucionální) znevýhodňuje dráhy při konkurenčním boji o tyto segmenty přepravy, kdy při přepravě od domu k domu limituje železnice síťový charakter. Tranzitní kontinentální doprava je dle řady faktorů velmi vhodným segmentem dopravy pro dráhy, avšak i zde železničním společností „ujíždí vlak“ nejen z důvodu vlastní nepružnosti, ale i z důvodu velice nízké interoperability jednotlivých národních železničních sítí a nízké průměrné přepravní rychlosti. Ta je však způsobena nejen vojensko–strategickým významem drah v minulosti, ale i ochranou národních drážních dopravců ze strany jednotlivých evropských zemí.<sup>43</sup> V obou těchto segmentech dopravního trhu tedy dominuje silniční doprava a železniční doprava bude mít velmi těžkou úlohu, pokud bude chtít získat

<sup>43</sup> Což je v rozporu stanoviskem EU ohledně zvyšování interoperability železniční dopravy.

silnější pozici především na trhu tranzitní dopravy. Šance pro železniční dopravu skýtají logistická centra s funkčním systémem nakládky a vykládky zboží umístěné ve vhodných lokalitách ČR (Čáp – Drahotský 2006). Poslední segment přepravního trhu zažívá dynamický růst zásluhou poklesu přepravních cen letecké dopravy. Šancí pro železniční dopravu je propojení interkontinentální a tranzitní dopravy, avšak i zde je naplnění potenciálu drah velmi nejisté z již výše uvedených důvodů. Pozice železnice na přepravním trhu se může zlepšit pouze v případě legislativního opatření, které bude tento dopravní mód pozitivně diskriminovat. Avšak lobbystické pozadí celého dopravního segmentu dle našeho názoru žádnou výraznou legislativní podporu drah neumožňuje.

### 6.3 Osobní doprava

Graf 6.5 Osobní doprava mezioborové srovnání



Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005

V této podkapitole se pokusíme identifikovat hlavní příčiny poklesu osobní železniční dopravy a potenciální segmenty trhu osobní dopravy. Potlačená poptávka po individuální dopravě v komunistickém období v Československu zapříčinila vysoký podíl osobní železniční dopravy na celkové. Nárůst individuální automobilové dopravy (IAD) probíhal na úkor jak železniční tak i veřejné linkové dopravy. Vodní doprava vykazuje ve sledovaném období růst přepravených osob a přepravních výkonů v důsledku vyšší turistické atraktivity tohoto druhu dopravy, čemuž však odpovídá podíl vnitrozemské vodní na celkové osobní dopravě. S rozvojem integrovaných dopravních systémů a napájení z příměstských autobusových a vlakových spojů dochází k růstu přepravního výkonu městské hromadné dopravy, která má dobré vyhlídky i do budoucna z důvodu dopravních kongescí. Nabídka low cost leteckých společností naplňuje rostoucí poptávku po přepravních službách na střední a dlouhé vzdálenosti v souladu s požadavky globalizované společnosti.

Z grafu můžeme identifikovat růstové segmenty trhu osobní dopravy. Jedná se především o dopravu příměstskou, dálkovou nad 200 km a interkontinentální. Potenciál pro železniční dopravu skýtá jak příměstská tak i dálková doprava. V dálkové dopravě však na trh velmi



úspěšně vstupují nízko nákladový letečtí dopravci a vyjma vlakových spojů vedených po vysokorychlostních tratích nejsou dráhy schopny v důsledku především technických důvodů konkurovat. Cestující se přitom rozhoduje nejen vzhledem času stráveném v dopravním prostředku, ale zohledňuje i kvalitu přepravních služeb, a ta je v současnosti v ČR výrazně vyšší nejen u nízko nákladových leteckých společností, ale i u dálkových autobusových linek. Autobusoví dopravci nabízejí na řadě přepravních relací kvalitnější služby a vyšší četnost spojů než drážní konkurence.<sup>44</sup> Šancí pro železniční dopravu je propojení interkontinentální a dálkové dopravy, avšak Česko není vzhledem ke své rozloze pro tuto spolupráci obou přepravních módů příliš vhodná. Segmentem dopravního trhu vhodným pro železnice je příměstská doprava. Předpoklady pro využití železniční dopravy v integrovaných dopravních systémech (IDS) jsou velice silné, avšak i zde je nutné pro jejich realizaci splnění několika základních předpokladů, mj. technické podmínky, přesnost a návaznost spojů. Bez jejich splnění se funkce IDS vytrácí a výrazně zvyšují požadavky systému na veřejné finance. Nárůst drážní dopravy lze zajistit tak jako u nákladní železniční dopravy legislativními restrikcemi dopravy realizované po silnici (IAD), ale samotná realizace těchto opatření pravděpodobně bude narážet na stejné problémy jak u nákladní dopravy.

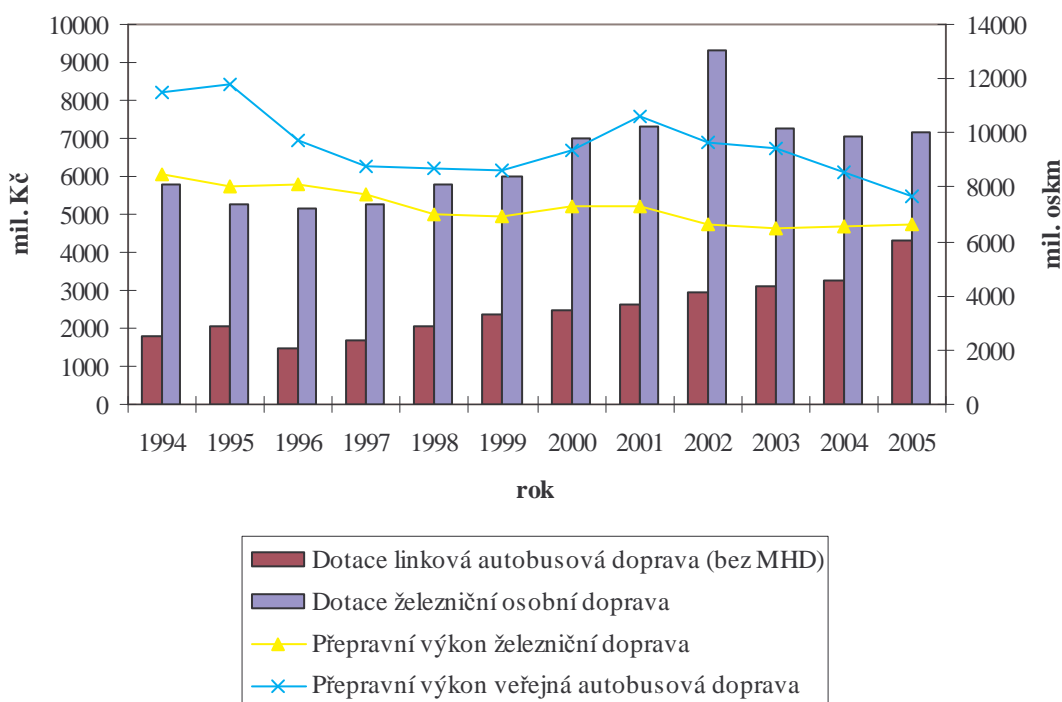
## 6.4 Přímé dotace

Po analýze přepravních výkonů a vlivu železniční dopravy na chod hospodářství nás zajímalo, z jakých zdrojů a v jaké výši je dotována veřejná osobní doprava v ČR. Hlavními zdroji dotací jsou veřejné rozpočty. Mezi důležité přispěvovatele patřil v letech 2001, 2002 i Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) v případě železniční dopravy. U linkové autobusové dopravy převzaly od roku 2001 hlavní roli přidělovatelů dotací okresní resp. krajské úřady. Ty také od stejného roku začaly přispívat na osobní železniční dopravu. Dotace do autobusové i vlakové dopravy ve sledovaném období rostly, vyjma let 1993, u obou druhů dopravy a v letech 2003 a 2004 u železniční dopravy. Dotace do železniční osobní dopravy po celou dekádu dosahovaly přibližně trojnásobku dotací do autobusové dopravy s výjimkou let 1995, 2003 a 2004, kdy byl tento poměr nižší. V důsledku výrazného poklesu dotací do osobní železniční dopravy v roce 2003 došlo k přerušení růstu celkových dotací na veřejnou dopravu trvajícím od roku 1997. Vrchol dotační sumy dosáhla veřejná osobní doprava v roce 2002 **12,3 mld. Kč**. V následujícím grafu vidíme vývoj dotací do obou druhů dopravy a jejich přepravní výkon. Pokles dotační sumy do osobní železniční dopravy v roce 2003 byl způsoben transformací ČD a změnou metodiky vykazování dotací do osobní dopravy, kdy dotace na údržbu železniční sítě obdržela Správa železniční dopravní cesty s. o. Před rokem 2003 byla poměrná část těchto veřejných finančních prostředků součástí dotací na osobní dopravu realizovanou Českými drahami. Je patrné, že přepravní výkon obou druhů dopravy vykazuje sestupný trend i přesto, že dochází k nárůstu dotací. Linková autobusová doprava vykazuje o 1/3 vyšší přepravní výkon oproti železniční dopravě navzdory třetinovým dotacím.<sup>45</sup>

<sup>44</sup> Pokles mezinárodní dopravy o 39 % v období 2000 – 2005 v osm a marginální podíl tohoto dopravního segmentu na celkové přepravním výkonu Českých drah. (MD ČR: Ročenka dopravy 2005)

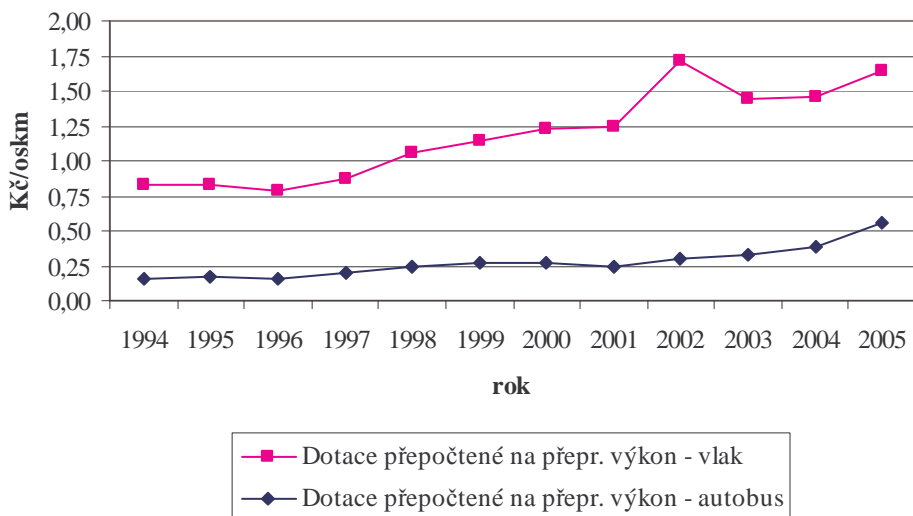
<sup>45</sup> Platí do roku 2003. V roce 2004 byly dotace přepočtené na přepravní výkon dokonce 4krát vyšší na železnicích oproti autobusové dopravě.

Graf 6.6 Přímé dotace a přepravní výkon veřejné osobní dopavy



Zdroj: MD ČR: Ročenka dopavy 1998 – 2005

Graf 6.7 Dotace přepočtené na přepravení výkon osobní veřejné dopavy

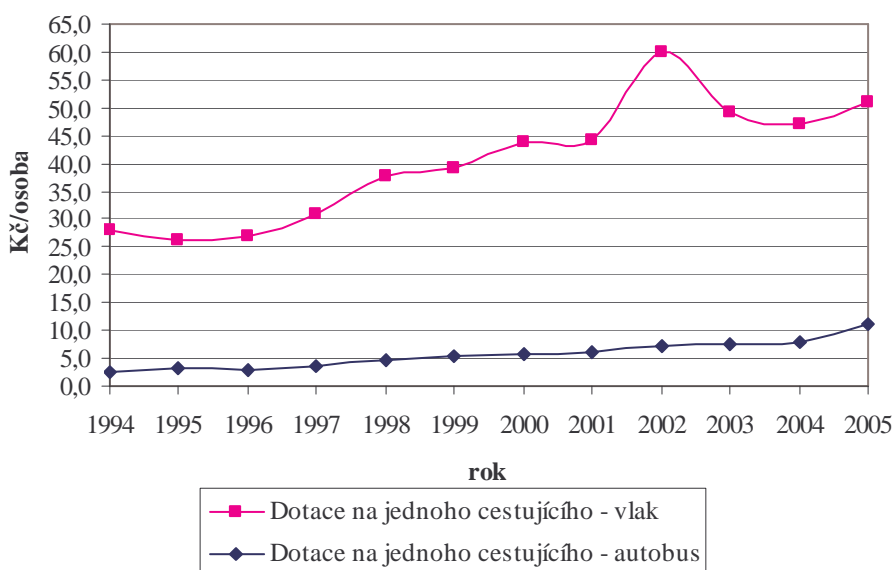


Zdroj: MD ČR: Ročenka dopavy 1998 – 2005, vlastní výpočty

Pokud dotace přepočteme na přepravní výkon vyjádřený v oskm zjistíme, že železniční osobní doprava je dotována 3 – 4krát vyšší částkou než autobusová doprava. V případě, že zohledníme počet přepravených osob, je situace ještě jednoznačnější. Železniční doprava byla dotována minimálně 5krát vyšší částkou, a to v roce 2004, a maximálně 9,5krát více v roce 1995. I přesto je osobní doprava provozovaná ČD trvale ztrátová. Rozdíl při přepočtu dotací na oskm a počet přepravených osob je způsoben odlišným charakterem obou druhů dopavy. Při přepravě po železnici cestující zakoupí pouze jedinou jízdenku, i když například 3krát přestupuje. Ve statistice se objeví jako jeden cestující. Pokud si však vybere autobus a bude muset 3krát přestupovat, ve statistice se objeví jako přeprava tří osob. Tato odlišnost

při prodeji jízdenek je také hlavní příčinou poloviční průměrnou přepravní vzdáleností u veřejné linkové dopravy oproti železniční dopravě.

Graf 6.8 Dotace přepočtené na počet přepravených osob veřejnou dopravou



Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005, vlastní výpočty

Poskytovateli dotací na zajištění dopravní obslužnosti jsou jak jednotlivé kraje v regionální dopravě, tak i Ministerstvo dopravy v dálkové dopravě. Ministerstvo dopravy v současné době objednává ve veřejném zájmu pouze železniční dálkovou dopravu. Kraje si však objednávají na zajištění dopravní obslužnosti krajského území železniční i autobusovou dopravu. Krajské úřady znají lépe než ministerstvo, kolik spojů potřebuje kraj k zajištění dopravní obslužnosti a požadují přesné vyčíslení nákladů na provoz jednotlivých vlaků, aby zaplatili za služby, které opravdu dostávají.<sup>46</sup> ČD nejsou většinou schopny přesně určit, kolik stojí provoz konkrétního vlaku v důsledku síťového charakteru železnice, a vykazují náklady na trať příp. traťové úseky. Přesto se vybrané kraje snaží vytvořit tlak na vyšší efektivitu železniční dopravy v ČR. V následující tabulce vidíme, kolik jednotlivé kraje hradily v roce 2004 železničním i autobusovým dopravcům na zajištění dopravní obslužnosti.

Tabulka 6.1 Dotace krajů na dopravní obslužnost v roce 2004 (v mil. Kč)

Kraj	PCE	OLC	VYS	ZLN	MSL	KH	UST	PLZ	KV	JHČ	PHA	JM	Celk.
Dopr. obslužnost drážní	112	140	123	208	242	149	218	179	67	152	156	197	1 942
Dopr. obslužnost autobus	123	225	202	198	271	162	231	188	113	278	185	270	2 445
Celkem dopravní obslužnost	234	366	325	405	513	311	449	366	180	430	341	468	4 652
Podíl žel. dopravy na výdajích na dopr. obslužnost	<b>47,6</b>	<b>38,4</b>	<b>37,9</b>	<b>51,3</b>	<b>47,2</b>	<b>47,8</b>	<b>48,5</b>	<b>48,8</b>	<b>37,3</b>	<b>35,3</b>	<b>45,7</b>	<b>42,2</b>	<b>41,7</b>

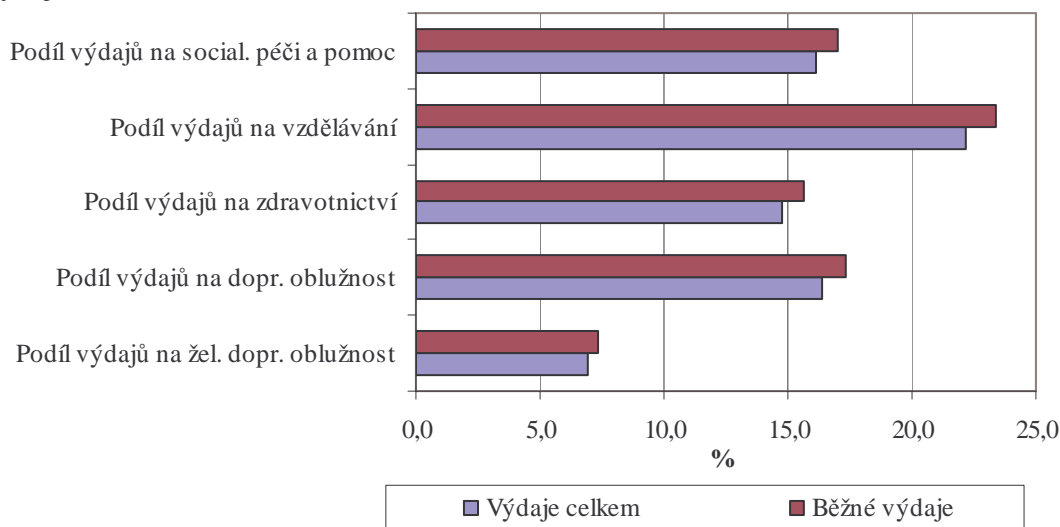
Zdroj: Rozpočty a závěrečné účty jednotlivých krajů

Podíl výdajů na dopravní obslužnost realizovanou železnicemi vůči celkovým výdajům na dopravní obslužnost se v jednotlivých krajích liší. Nejvyšší podíl má železnice ve Zlínském kraji, nejnižší v Jihočeském. Důvodů pro rozdílné hodnoty je spousta, hlavními však jsou hustota tratí v daném kraji a přepravní výkony ČD a ostatních dopravců. Jihomoravský krajský úřad uvolnil v roce 2004 na drážní dopravní obslužnost takřka 200 mil. Kč, což činilo přes 42 % celkových výdajů na dopravní obslužnost. Objem finančních

<sup>46</sup> V dubnu 2005 existoval spor mezi ČD a Ústeckým krajem o platbě za zajištění osobní dopravy v kraji.

prostředků na dopravní obslužnost v roce 2004 odpovídal postupné integraci vybraných traťových úseků do IDS Jihomoravského kraje a představoval méně než 1/3 výdajů kraje na vzdělávání, 1/2 výdajů na zdravotnictví a taktéž 1/2 na sociální péči a pomoc.

Graf 6.9 Podíl vybraných položek výdajů rozpočtu Jihomoravského kraje na celkových výdajích v roce 2004



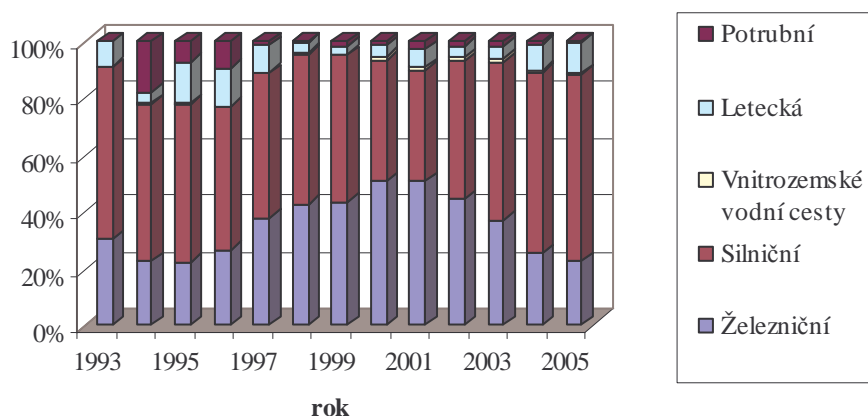
Zdroj: vlastní výpočty, <http://www.kr-jihomoravsky.cz/udeska/rozpocet04/grafy.xls>

## 6.5 Investiční a běžné výdaje

Již na začátku kapitoly jsme se seznámili s vlivem jednotlivých druhů dopravy na českou ekonomiku. V této podkapitole provedeme srovnání investičních a neinvestičních výdajů na dopravní infrastrukturu jak v absolutním vyjádření, tak i vzhledem k tvorbě hrubé přidané hodnoty v jednotlivých druzích dopravy.

V následujícím grafu se seznámíme s investičními výdaji na dopravní infrastrukturu. Vývoj odráží především jednotlivé investiční akce každého druhu dopravy, proto například v důsledku modernizace železničních koridorů v letech 2000 a 2001 převážily investice do železnic kapitál vložený do silniční infrastruktury. Celkově investiční výdaje do dopravní infrastruktury rostly od roku 1997. V roce 1999 byl zaznamenán pokles a posléze opětovný růst. Snížení investic postihlo v roce 1999 všechny druhy dopravy vyjma potrubní. Nejsilnější pokles zaznamenaly silniční a vnitrozemní vodní doprava. Nejvyšší růst investic zaznamenaly železnice v roce 1997 o 4,5 mld. Kč a silniční doprava v roce 2004 o 13 mld. Kč.

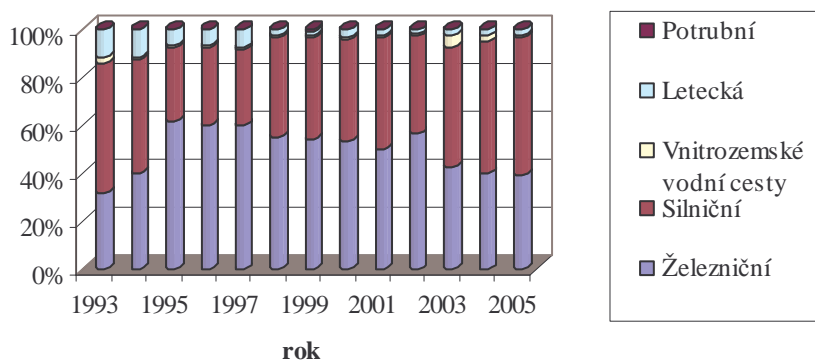
Graf 6.10 Investice do dopravní infrastruktury v ČR (v mil. Kč)



Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005, data z období 1993 – 1994 Ročenka dopravy 1998, data z let 1995 – 1997 Ročenka dopravy 2000, data z let 1998 – 2004 Ročenka dopravy 2004

Kolik stojí údržba opravy dopravních komunikací? Náklady na údržbu a opravy komunikací rostly do roku 1997, kdy dosáhly svého maxima. V roce 1998 byl zaznamenán hluboký propad vyjma silniční dopravy, kde byl pokles mírnější.<sup>47</sup> V roce 2003 došlo k poměrně výraznému poklesu výdajů na opravu a údržbu železniční infrastruktury o více než 4,5 mld. Kč.

Graf 6.11 Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v b. c.) (v mil. Kč)



Zdroj: MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005, data z období 1993 – 1994 Ročenka dopravy 1998, data z let 1995 – 1997 Ročenka dopravy 2000, data z let 1998 – 2004 Ročenka dopravy 2004

Na financování investičních akcí se podílí kromě SFDI a Ministerstva dopravy ČR také fondy EU a úvěry od Evropské investiční banky a komerčních bank. V následující tabulce si ukážeme význam EU fondů pro investiční akce na železniční dopravě. Podíl prostředků EU fondů tvořil v roce 2004 pouze zlomek celkových výdajů na investice a údržbu. V dalším roce plného členství Česka v EU dokonce došlo k poklesu financování železnic z fondů EU. Tato skutečnost je vzhledem k trvale klesajícím zdrojům pro příjmy SFDI alarmující a svědčí o velmi neúčinném využití zdrojů z rozpočtu EU.

<sup>47</sup> Do roku 1998 celkové neinvestiční výdaje.

Tabulka 6.2 Spolufinancování železniční dopravy (investice a údržba) v roce 2004 - 05

	Jednotka	SFDI	Fondy EU	EIB a komerč. úvěry	Ostatní zdroje	Celkem
Rok 2004	tis. Kč	16 194 228	329 339	1 421 151	301 294	18 246 012
Rok 2005	tis. Kč	18 723 763	144 548	944 447	370 726	20 183 484
Podíly 2004	%	88,8	1,8	7,8	1,7	100,0
Podíly 2005	%	92,8	0,7	4,7	1,8	100,0

Zdroj: Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2004, 2005 s. 28

Tabulka 6.3 Investiční a neinvestiční výdaje vzhledem k tvorbě HDP v jednotlivých druzích dopravy

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Investiční výdaje vzhledem k tvorbě HDP (v %)</b>										
Železniční	25,1	32,5	50,5	47,9	50,3	100,9	85,8	106,9	47,6	65,7
Silniční	29,6	28,1	30,6	28,9	26,4	19,9	15,8	26,1	28,0	39,7
Vnitrozemské vodní cesty	3,2	2,2	13,3	31,9	14,7	81,9	160,5	190,0	149,9	170,9
Letecká	78,3	86,0	58,8	15,4	9,0	15,3	30,0	15,7	25,3	63,8
<b>Neinvestiční výdaje vzhledem k tvorbě HDP (v %)</b>										
Železniční	77,6	78,6	69,6	35,8	45,0	69,9	63,6	87,0	25,8	34,0
Silniční	18,1	19,4	16,4	13,4	15,3	13,0	14,2	14,1	11,8	11,4
Vnitrozemské vodní cesty	8,4	18,3	15,5	24,4	20,2	31,2	50,0	40,2	340,4	155,5
Letecká	39,2	43,7	40,4	5,8	4,7	7,0	8,3	5,0	5,4	5,8

Zdroj: vlastní výpočty, MD ČR: Ročenka dopravy 1998 – 2005

Na tomto místě textu se budeme věnovat podílu investičních a neinvestičních výdajů na dopravní infrastrukturu na tvorbě hrubé přidané hodnoty v příslušném druhu dopravy. Investiční výdaje na železnice vykazovaly rostoucí trend, přitom tvorba HPH v tomto druhu dopravy klesala vyjma roku 2002.<sup>48</sup> Z tabulky je zřejmá investiční preference železnic, kdy vzhledem k tvorbě hrubé přidané hodnoty v tomto druhu dopravy byla ve sledovaném období investována 2 násobně vyšší částka než do silniční infrastruktury. Do železniční infrastruktury bylo v posledních 50-ti letech 20. století velmi málo investováno a také finanční prostředky na údržbu drážní sítě byly nedostatečné. V takřka stejné pozici však byla i silniční infrastruktura, kdy existoval jen velmi malý počet km rychlostních komunikací na českém území. Nárůst počtu osobních vozů, a s tím spojené vyšší kapacitní požadavky na silniční síť na sklonku 20. století, způsobily a dodnes působí na zvýšení rozsahu investičních akcí na silniční síti. Finanční prostředky plynou z drtivé většiny z veřejných zdrojů. Ty jsou omezené a generovány daňovými výnosy a poplatky. Investice do dopravní infrastruktury hradí z převážné většiny Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a mezi hlavní zdroje fondu patří část výnosu ze spotřební daně, dále výběr silniční daně a poplatků za prodej dálničních známek a od roku 2007 i výnosy z výkonového zpoplatnění rychlostních komunikací. Z tohoto výčtu je patrné, že většina výnosů je generována v silniční dopravě. Preference investic do železniční dopravy na úkor silniční se tedy nezakládá na předpokladu tvorby hrubé přidané hodnoty a s ní spojeným vytvoření zdrojů pro následné investiční výdaje a nemá tudíž ekonomické opodstatnění.

<sup>48</sup> Vykazovanou tvorbu HPH v roce 2002 lze považovat z důvodů zmíněných v podkapitole věnované agregátním výsledkům za přinejmenším spornou.



Velice zajímavý obrázek nám dává ukazatel neinvestičních výdajů na dopravní infrastrukturu. Česká republika má sice velmi hustou železniční síť, avšak nedosahuje hustoty silniční sítě. Přesto v celém sledovaném období převyšují výrazně výdaje na údržbu železniční sítě vzhledem k tvorbě HPH v tomto druhu dopravy stejně určené prostředky na silnice. Jednou z příčin tohoto stavu je vyšší zastaralost železniční sítě oproti silniční. Další objektivní příčiny chybí.

Z celé kapitoly je patrná preference železniční dopravy vzhledem k přínosu na chod národního hospodářství na úkor silniční dopravy. Tato preference je veřejnosti zdůvodňována prohlášením drážní dopravy za trvale udržitelný druh dopravy, avšak tato argumentace, jak uvádí Drahotský – Peltrám 2001, neplatí absolutně. Proto je nutné stanovit investiční priority na železnicích podle potenciálně růstových segmentů a neplýtvat prostředky na nekoncepční, avšak trvale udržitelné investice. Také výdaje na údržbu sítě by měly být vynakládány na základě optimalizačních kritérií vzhledem k přepravním potenciálům v jednotlivých regionálních oblastech. Při rozhodování o využití jednotlivých regionálních tratí a tomu odpovídajících výdajích na údržbu a opravy těchto tratí, je vhodné brát v potaz také nákladnost železniční a veřejné linkové dopravy pro daňové poplatníky.

## 7. Konkurence na železnici

Evropské železnice druhé poloviny 20. století se staly velkými a veřejně vlastněnými podniky, které současně spravovaly infrastrukturu a provozovaly železniční služby. V důsledku rozvoje dalších druhů dopravy se na železnici objevila řada problémů. Železniční společnosti čelily silné konkurenci silniční dopravy a trpěly nedostatkem flexibility v reakci na změněnou situaci v dopravě. Důsledkem pak byly klesající podíly na dopravním trhu a trvalý odliv zákazníků. Z těchto důvodů pak železnice počaly akumulovat vysoké ztráty. Tento neupokojivý stav vedl k diskusím o možnostech změny. Způsob reformy, který byl zvolen v Evropě, spočíval v oddělení železniční infrastruktury od poskytování železničních služeb. Tato politika byla poprvé vyzkoušena ve Velké Británii a ve Švédsku a následně akceptována Evropskou komisí jako univerzální recept pro řešení problematiky železnic v členských zemích EU. Základní myšlenka rozdělení spočívá v přesvědčení, že železniční infrastruktura představuje případ přirozeného monopolu, zatímco služby mohou být provozovány konkurenčně. Cílem následujícího textu je ocenit výhody a nevýhody takové politiky.

### 7.1 Železniční infrastruktura a výnosy z rozsahu

Provozování železniční dopravy je kriticky závislé na specifické a velmi nákladné infrastruktuře. Jak uvádí studie o ekonomice evropských železnic: „*Náklady na železniční infrastrukturu v Evropě představují přibližně 30 miliard euro na infrastrukturu v délce 200.000 km. Těchto 30 miliard je použito na a) výstavbu (cca 10 mld. euro) a splátky dluhů, b) údržbu (cca 6 - 7 mld. euro) a c) modernizaci.*“ (Di Pietroantonio - Pelkmans 2004, s. 10) Náklady na infrastrukturu nejsou homogenní. Závisí především na geografických podmínkách, protože je levnější budovat a provozovat železnici v nížinách než v horských oblastech, a také na účelu tratí, protože tratě určené pro výhradně nákladní dopravu jsou díky nižším nárokům na bezpečnost levnější než tratě pro osobní dopravu. Vysoké fixní náklady na vybudování a údržbu infrastruktury znamenají, že není ekonomicky racionální budovat paralelní železniční tratě<sup>49</sup>. Železniční infrastruktura je velmi specifická a má minimální alternativní využití. Existuje tak pouze velmi malý prostor pro konkurenci v případě železniční infrastruktury a jediná realistická možnost konkurence v infrastruktuře je přes rozdílné druhy dopravy. Železniční podnikání je tak charakteristické vysokými a dlouhodobými investicemi do infrastruktury. Náklady na infrastrukturu zásadně ovlivňují celkovou nákladovou strukturu odvětví. Podle DiPietroantonio - Pelkmans (2004) náklady na infrastrukturu představují v případě železnice až 50 procent nákladů. Nash - Preston (1993) zase uvádí, že až 50 - 80 procent nákladů na infrastrukturu je fixních v krátkém období.

### 7.2 Idea rozdělení

Železniční společnosti dosahovaly v druhé polovině 20. století neuspokojivých výsledků. Železniční operátoři všeobecně nebyli schopni přizpůsobit se novým podmínkám, kde byli nuceni konkurovat pružným a na zákazníka orientovaným silničním dopravcům. Železnice byla historicky zaměřena na bezpečnostní, technické a vojenské aspekty dopravy. Proto byla špatně připravena na výzvy, které vyplynuly ze změn, které se v dopravě uskutečnily ve 20. století. Velké monopolní železniční struktury, které měly silné organizační a finanční vazby na stát, reagovaly na novou situaci pouze velmi pomalu. Následoval propad tržních

---

<sup>49</sup> Existuje několik řídkých výjimek jako například West Coast a East Coast Lines v Anglii nebo paralelní transkontinentální dráhy v USA.

podílů jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Chybějící tržní výnosy byly nahrazovány vyššími a vyššími dotacemi z veřejných zdrojů. Kdysi velmi ziskové provozování železniční dopravy začalo být velmi ztrátové a muselo být silně dotováno, aby většina tratí vůbec zůstala v provozu. Tato neuspokojivá situace vedla k požadavku zásadních reforem. Odpovědí na toto volání po změně byl návrh politiky oddělení provozování železniční infrastruktury a železničních služeb. Obecně bylo akceptováno, že železniční infrastruktura je případem přirozeného monopolu. Na druhé straně bylo poskytování železničních služeb vnímáno jako potenciálně vhodné pro působení konkurenčních sil.

Smyslem oddělení infrastruktury a provozu je zavedení konkurence na železnici. Představuje naději, že rozdělení spolu se zavedením otevřeného přístupu na železniční infrastrukturu povede k lepším službám a k omezení ztrát železničních dopravců. Oddělení infrastruktury znamená, že nově vstupující na trh nejsou vyloučeni ze soutěže prohibitivně vysokými náklady na vybudování infrastruktury. Dalším cílem oddělení bylo snížit angažovanost veřejných financí v poskytování dotací na krytí ztrátových železničních služeb. I když je akceptováno, že stále bude nevyhnutelné částečné dotace do infrastruktury a na udržení provozu regionálních tratí. Tato politika byla v souladu s celkovým liberalizačním úsilím v síťových odvětvích, kdy se věřilo, že je možné akceptovat přirozený monopol v poskytování infrastruktury, ale je možné zavést konkurenci při poskytování železničních služeb a zvýšit tak jejich výkonnost a zavést finanční stabilitu. Navíc se předpokládalo, že vertikální rozdělení objasní skutečné náklady železniční dopravy. Tyto informace jsou klíčové k odhalení toho, jaké jsou nutné dotace k udržení osobní dopravy v provozu a k boji s informační asymetrií přítomnou v tomto odvětví.

### 7.3 Výhody rozdělení

#### *1. Podpora tržně-orientovaného chování*

Výhody oddělení pramení především ze zavedení konkurence na koleje a podpory ziskově motivovaného chování. Výsledkem pak je tlak na více poptávkově a nákladově orientované chování. Management a zaměstnanci železničních společností v minulosti začali pociťovat sami sebe jako součást jedinečného sektoru národního hospodářství. Rozdělení železničních společností je cesta, jak přesvědčit železniční manažery a zaměstnance, že jak potřeby zákazníků, tak železniční náklady jsou důležité a zavést dlouho zapomenuté slovo zisk do železničního podnikání.

Od zavedení konkurence je očekáváno, že přinese více flexibility do provozování železniční dopravy a je považováno za nutný krok pro identifikaci potenciálních úspor nákladů v tomto odvětví. Více konkurence by mělo přispět ke zvýšení výkonů, efektivity a zisků. Je také nutné pro přilákání soukromého kapitálu na železnici. Takový typ politiky by měl vytěsnit část rizika z vlády na soukromý sektor, protože pod rizikem bankrotu by měl být omezen rozsah neefektivního hospodaření na železnici. Hlavní prospěch by z této politiky měli obdržet zákazníci. Více možností volby, lepší služby a nižší ceny by měly přilákat zákazníky a zaručit dlouhodobou životaschopnost železničního podnikání. Smysl reformy pak spočívá v tom, že železnice by měly začít sloužit svým zákazníkům a nikoliv železničním manažerům a zaměstnancům.

#### *2. Oddělení železnice a státu*

Další výhodou rozdělení je oslabení vztahu mezi státem a železnicemi. Toto oslabení by mělo vést k redukci veřejných závazků vůči železniční dopravě, protože stát již není odpovědný za železniční podnikání ani za jeho financování. Konkurence o trh a o dotace by měla vést

k více spolehlivým informacím o skutečných nákladech dopravních služeb. Dotace na provozování veřejné služby by tak mohly být sníženy a mohly by být směřovány přímo na konkrétní trasu bez nutnosti financovat železniční společnost jako celek.

Oslabená vazba mezi železnicemi a státem by také měla vést k účinnější regulaci v odvětví, které velmi často slouží k plnění sociálních cílů. Je skutečností, že obzvláště v provozování regionální železniční dopravy existuje stále nutnost dotování ztrátových spojů. Ovšem oslabení tohoto vztahu pak umožňuje přiblížit se situaci, kdy stát již nadále nebude zodpovědný za sociální funkci železniční dopravy a za zaměstnanost a mzdy železničních zaměstnanců.

### *3. Snížení velikosti železničních dopravců*

Dodatečnou výhodou rozdělení je zmenšení velikostí železničních společností, které se postupem času staly neohrabanými a nepružnými kolosy (Vickermann - Quinet 2004, s. 313). Rozdělení takové společnosti pak vede ke vzniku většího počtu menších, pružnějších a lépe říditelných společností. Je možné, že díky výnosům z rozsahu v tomto odvětví je výhodné mít velkou strukturu. Ovšem z institucionálního pohledu byl tento růst velikosti následován růstem nepružnosti managementu železničních firem. Separace tak může odstartovat nové impulsy pro jejich chování.

## **7.4 Nevýhody rozdělení**

Proces rozdělení má také své nevýhody a náklady. Vyplynají především z nutnosti koordinace aktivit, které byly dříve prováděny v rámci jedné organizace. Nejvýznamnější jsou následující:

### *1. Zvýšení transakčních nákladů*

Oddělené společnosti musí čelit skutečnosti zvýšených transakčních nákladů. Rozdělení vede k nutnosti tržně koordinovat aktivity, které byly dříve vykonávány v rámci jedné společnosti. Tento růst transakčních nákladů může být poměrně dost významný. Z technických a bezpečnostních aspektů tohoto typu dopravy vyplývá, že železniční služby a železniční infrastruktura nejsou na sobě vzájemně nezávislé. Obzvláště komplikované problémy vznikají při rozdělování odpovědnosti za provozní kontrolu, management a informační systémy. (Nash - Preston 1993, s. 100)

### *2. Fragmentace sítě*

V důsledku oddělení existuje riziko ztráty síťových efektů. Je velmi obtížné sestavit spolehlivý navazující jízdní řád v situaci mnoha operátorů. Možným důsledkem je pak nepohodlí pro cestujícího, protože počet mezispojení klesá. Fragmentace kdysi unifikované sítě může vést k další akceleraci ztrát tržních podílů.

### *3. Eliminace křížových dotací*

Díky existenci sítě existují mezi výnosnostmi tratí v jednotlivých případech silné křížové dotace. Vertikální rozdělení a vstup nových operátorů mění tuto situaci. Dochází totiž k situaci, že na trh vstupují noví přepravci, kteří mají logicky zájem o nejziskovější tratě a jejich motivací je tyto zisky inkasovat. Protože nejsou zatíženi provozováním prodělečných tratí, jsou schopni nabídnout nižší cenu oproti původnímu dominantnímu dopravci a zlikvidovat tak vzájemný kompenzační mechanismus, který udržoval před tím ztrátové tratě v provozu. „Dochází pak k podstatné redukci v poskytování neziskových služeb, které byly dříve udržovány v provozu pomocí tohoto systému křížových dotací. Tyto služby pak musí být

*nyňí podporovány přímo z daňových příjmů namísto pomocí příjmů generovaných uživateli více ziskových tratí, které se pak staly předmětem intenzivní a často destruktivní konkurence.“* (Vickermann – Quinet 2004, s. 184)

#### *4. Špatná alokace investic*

Důležitou výhradu proti koncepci vertikálního oddělení představuje skutečnost, že dlouhodobá rozhodování v železniční dopravě, jako jsou investice do infrastruktury a do železničních souprav, jsou spolu úzce svázány a v optimálním případě by měly být úzce koordinovány. Separace snižuje úroveň vzájemné koordinace a přináší tak výrazné transakční náklady na koordinaci těchto aktivit. Také nelze pominout, že tyto rozhodnutí jsou na sobě závislé i technicky.

#### *5. Problém přirozeného monopolu stále existuje*

Idea vertikálního rozdělení je založena na zavedení tržní konkurence do provozování železniční dopravy. Ovšem i po provedení rozdělení existují přirozeně-monopolní tendence v infrastruktuře a silné bariéry vstupu od odvětví díky vysokým fixním nákladům na zahájení operací. Někteří autoři pak dokonce argumentují, že obvyklá podoba konkurence, spočívající v mnoha firmách nabízejících stejný produkt, na železnici v zásadě neexistuje. (DiPietroantonio - Pelkmans 2004). Z tohoto důvodu pak vstup dalších provozovatelů může vést ke skutečnosti, že se na trhu železničních služeb místo jednoho velkého veřejného objeví několik menších soukromých monopolů.

#### *6. Hrozba regulačního selhání*

V případě rozdělení vzniká potřeba mít nezávislý regulační orgán, který bude dohlížet na přidělování licencí a kapacity na férovém základě. Regulátoři ovšem budou čelit velkým obtížím ve snaze zůstat objektivní a bude velmi obtížné minimalizovat arbitrárnost jejich rozhodování a z nich vyplývající neefektivitu při přidělování dopravní kapacity a dodržování takových pravidel, aby účastníci nebyli diskriminováni. (Nash - Rivera-Trujillo 2004, s. 9). Také zde existuje výrazné riziko informační asymetrie v případě vyjednávání mezi účastníky regulace. „*Myšlenka, že dopravní kapacita může být přidělována jednotlivým operátorům na základě nějaké formy aukce, podléhá všem možným typům praktických obtíží. Na železniční síti provozující mnoho druhů různých vlakových souprav na řadě tras je téměř nemožné nadefinovat jednoduchý jízdní řád.*“ (Nash - Preston 1993, s. 101)

Je zde také riziko vyplývající ze skutečnosti, že příliš mnoho koncentrace se soustředí na problém poskytování služeb a méně pozornosti na management infrastruktury. Čelíme riziku, že chování manažera infrastruktury unikne z požadavku maximalizace zisku, protože začne být vnímáno jako veřejná služba bez vztahu k reálným nákladům. Podle reálných hospodářských výsledků společností, kde oddělení proběhlo, se ukazuje, že veřejně vlastnění provozovatelé infrastruktury mají tendence k přeinvestování dopravní cesty. (Nash - Preston 1993, s. 102)

## **7.5 Možnosti a meze konkurence na české železnici**

Základní institucionální změnou, která proběhla na české železnici v posledních letech, bylo v souladu s evropskými směnicemi oddělení vlastníka železniční cesty od provozovatele dopravních železničních služeb. Cílem tohoto opatření mělo být zavedení konkurence na českou železnici a pozitivní efekty, které od tohoto kroku očekává ekonomická teorie. Pokusili jsme se proto v následujícím textu konfrontovat ekonomickou teorii s reálnými



aspekty české železnice. Pomocí této metody se snažíme zhodnotit vhodnost takové politiky i ocenit její reálné přínosy a náklady.

### *Ekonomická teorie*

Standardní mikroekonomická teorie rozlišuje na reálných trzích dva typy organizace. Jedná se o dokonalou konkurenci a nedokonalou konkurenci. Dokonalá konkurence je charakteristická přítomností mnoha subjektů na trhu, které mají stejné podmínky, mohou volně vstupovat a vystupovat z odvětví a nemají možnost ovlivnit tržní cenu. Druhým typem organizace tržní struktury je konkurence nedokonalá, kde jsou tyto podmínky více či méně narušeny. Extrémním případem nedokonalé konkurence je monopol, který znamená přítomnost pouze jednoho nabízejícího na trhu, což vede ke zvyšování tržní ceny, k výrobě produkce s vyššími než nejnižšími možnými náklady, ke vzniku nákladů mrtvé váhy a k brzdění inovací. Standardní učebnice ekonomie obsahují formální analýzu výhod dokonalé a nevýhod nedokonalé konkurence.

Na většině trhů, pokud nejsou deformovány státními zásahy, existuje konkurence. Ovšem existují trhy, kde převládají monopolní struktury. Příčiny vzniku monopolů jsou rozmanité. Významné jsou především historie odvětví, vládní politika, patenty, přírodní podmínky, schopnosti jednotlivců či náhoda. Existuje však specifický typ monopolu, monopol přirozený. Vzniká tehdy, když v daném odvětví existuje pouze jediný producent a vyrábí s nejnižšími možnými náklady. Taková situace nastává například tehdy, jestliže existují vysoké fixní náklady při zahájení produkce a nízké přírůstkové náklady při produkci dodatečné jednotky produkce. K rozložení vysokých fixních nákladů je pak potřeba velkého objemu produkce a neefektivnější je pak koncentrace produkce u jednoho subjektu, protože existence konkurence by vynucovala duplikaci vysokých fixních nákladů. Neefektivnějším tržním uspořádáním je tak situace, kdy celý trh je obsluhován jednou firmou. Příkladem přirozeného monopolu jsou síťová odvětví<sup>50</sup>, která ke svému provozování vyžadují výstavbu nákladné infrastruktury (sítě), jejíž náklady je neefektivní duplikovat. Přirozeně monopolní trhy tak ze své podstaty tendují k monopolní struktuře.

Zkoumáním optimální role státu na reálných trzích se zabývá hospodářská politika. Převládajícím konsenzem, který se ustálil v jejím moderním pojetí, je podporovat konkurenci na těch trzích, kde je možná. Tento přístup je v souladu se současným neoliberalním přístupem k tvorbě hospodářské politiky. V případě přirozených monopolů pak dříve bylo obecným konsenzem takové monopoly regulovat, aby nezneužívaly svého dominantního postavení, především pak pomocí regulace ceny. V současnosti se snaha o co největší míru deregulace a demonopolizace ekonomiky nezastavila ani u přirozených monopolů. V praxi byla vyzkoušena myšlenka, že v případě některých přirozených (síťových) monopolů lze od sebe účinně oddělit infrastrukturu, která splňuje podmínky přirozeného monopolu a provozování služby, u které se větilo, že zde tomu tak není. Tento vývoj nastal například u elektřiny, telekomunikací a také železnice. Obecnou snahou je akceptovat monopol u infrastruktury, ale zavést konkurenci při jeho využití.

### *Případ železnice*

Oddělení železniční infrastruktury od železničního provozu má původ v několika evropských směrnicích, které tuto změnu doporučovaly. Smyslem těchto směrnic byla snaha pomocí liberálního přístupu k tomuto odvětví dosáhnout vyšší efektivity provozu, a tím dosáhnout lepších výsledků ziskovosti. To by umožnilo železnici zvrátit negativní trend ztráty

---

<sup>50</sup> například distribuce energií



přepravního trhu téměř ve všech segmentech a snížit nároky železnic vůči veřejným financím, které se staly v evropských zemích v druhé polovině dvacátého století chronickým jevem. V ČR byla tato myšlenka implementována v roce 2003, kdy došlo k oddělení SŽDC od ČD.

Smyslem tohoto opatření mělo být podle záměrů reformátorů nastolení konkurence na železnici a následně působení jejich kladných efektů. Pro jejich splnění však ekonomická teorie vyžaduje splnění několika předpokladů:

- *Konkurence musí probíhat na trhu.....*ale na českém železničním trhu je významná část tržeb představována veřejnými dotacemi. Jedná se tedy o soutěž nikoliv o komerční tržby, ale o státní peníze.
- *Subjekty musí mít stejné postavení.....*ale to na české konkurenci nemají, protože pozice dominantních Českých Drah je s ostatními dopravci zcela nesouměřitelná. To pak znamená deformaci konkurence v řadě případů. Skutečně reálné zavedení konkurence by muselo mít podobu vstupu silných zahraničních národních dopravců (což se neděje; že by tichá vzájemná dohoda o neútočení?) anebo podobu rozdělení Českých drah na několik regionálních menších společností a ponechat je, ať si konkurují mezi sebou.
- *Neexistence bariér vstupu do odvětví.....*také není splněno. Potenciální zájemce o provozování železniční dopravy čelí mimořádně vysokým nákladům na zahájení své činnosti. Pořízení základní provozní výbavy je mimořádně drahé a rozhodně se nepodobá automobilové dopravě, kde stačí koupit ojeté auto a najmout řidiče.
- *Subjekty fungují za účelem zisku.....*ale je zisk hlavním motivem fungování Českých Drah, které jsou dominantním poskytovatelem železničních dopravních služeb? Anebo jsou ve firemní strategii stejně důležité celková zaměstnanost či odborářské ambice?
- *Firmy nesou úplně náklady podnikání.....*ale značnou část nákladů železničního podnikání nese SŽDC, což kriticky mění ziskovost podnikání v závislosti na nastavení poplatků za použití dopravní cesty.
- *Neexistence přirozeného monopolu.....*ale nejsou ČD přirozeným monopolem i v případě přepravy díky úsporám z rozsahu a síťovému efektu?

Pro zhodnocení účelnosti oddělení infrastruktury a provozu na železnici není bez významu skutečnost, že tato politika byla aplikována pouze v EU a v Austrálii. V jiných zemích (viz např. Vickermann - Quinet 2004, Nash - Rivera-Trujillo 2004) byl zvolen model privatizace, ponechání původního stavu či horizontální separace. Výsledky nejsou bohužel moc srovnatelné, ovšem výsledky studií provedených na toto téma silně naznačují, že jiné varianty byly úspěšnější v dosažení reformovaných životaschopných železnic. Dalším nezanedbatelným nákladem transformace je skutečnost, že tím, že se SŽDC a ČD tváří jako nezávislé subjekty, tak roste riziko ekonomického selhání z důvodu nedostatečné koordinace a plánování investic mezi ČD a SŽDC. Odtržení investic a provozu na železnici se potenciálně může projevit v nekoordinovaných akcích. A především reálná a silná konkurence v české železniční dopravě stále nevzniká.

## **Závěr**

Příběh železnice je historií vzestupu a pádu. Železnice se objevily ve druhé čtvrtině 19. století a prošly dynamickým procesem výstavby. Největšího rozvoje železniční sítě bylo dosaženo na konci 19. století. První polovina 20. století byla ještě obdobím železniční dominance, ale již o sobě dávala vědět rychle rostoucí silniční doprava. Tento trend akceleroval ve druhé polovině 20. století a současná pozice železnice na dopravním trhu je velmi slabá. Železniční doprava trvale ztrácí tržní podíly ve prospěch ostatních druhů dopravy. Provozování železniční dopravy je proto ve vyspělých zemích kriticky závislé na dotacích z veřejných zdrojů. Ve volné soutěži s ostatními druhy přepravy by byly její šance na úspěch minimální. V současnosti existují masivní investiční a provozní dotace z veřejných zdrojů, které se snaží zvrátit tento trend. Dosavadní výsledky jsou však nepřesvědčivé. Dotace do železniční infrastruktury a do zabezpečení provozu jsou v přepočtu na výkon výrazně vyšší než u silniční dopravy. Uváděná pozitiva železniční dopravy pramenící především z mimoekonomických kritérií jsou obtížně kvantifikovatelná a existující cost-benefit analýzy vzbuzují řadu metodologických otázek.

Ekonomickou situaci železnic determinuje skutečnost, že ve většině evropských zemí došlo ke znárodnění železnic, což vytvořilo z kdysi tržně se chovajících firem nepružné kolosy, připomínající rozpočtem, chováním i mentalitou státní úřad. Proto se následně obtížně vyrovnávaly s požadavky na pružnost a adaptabilitu. Díky centralizované struktuře, státnímu vlastnictví a specifickým odvětví mají přednost provozní, technické a bezpečnostní aspekty před ekonomickými a marketingovými. Pro železnici je typický vysoký objem fixních nákladů na investice i na provoz. Proto poklesy výkonů na železnici vedou ke kumulaci ztrát a k prudkému nárůstu zadlužení drah.

Železnice představuje svět, kde slavná minulost determinuje problematickou současnost. Kdysi významné a ziskové odvětví národního hospodářství se postupně změnilo na ztrátové, málo výkonné a upadající. Podobným vývojem si prošlo ve vyspělých zemích také zemědělství, textilní průmysl či hutnictví. Jestliže se dané odvětví stává ztrátovým, mělo by v něm docházet k propouštění zaměstnanců, prodeji přebytečného majetku, k racionalizaci poskytovaných služeb a k přehodnocení investičních záměrů. Tento postup však nemusí nastat, pokud je vlastníkem stát. Železnice a subjekty zainteresované na jejím fungování byly schopny účinně vyžadovat na státu dotace na zmírnění či eliminaci důsledků finančních ztrát. Tento vzájemný vztah státu a železnice pak byl hlavní příčinou nepřizpůsobování rozsahu poskytovaných železničních služeb stupni poptávky a úrovni nákladů. Tato situace pak vedla k akceleraci ztrát železniční dopravy, které jsou pak následně kryty veřejnými dotacemi.

## Seznam literatury:

- [1] BAMFORD, C. G. (2001) *Transport Economics. Studies in Economics and Business*. Heineman Education Publishers. ISBN 0435 332155
- [2] BISHOP, M. (2001) *Pocket Economist*. London: Penguin Books
- [3] CAVES, D.W – CHRISTENSEN, L.R. – TRETHERWAY, M. W. – WINDLE, R. J. (1985) *Network Effects and the Measurement of Returns to Scale and Density for U. S. Railroads*, in Andrew F. Daughety (ed.) *Analytical Studies in Transport Economics*, Chapter 4, Cambridge: Cambridge University Press, 97 – 120. in Nash, Ch. (ed.) (2002): *Railways. Classics in Transport Analysis*. Edward Elgar Publishing. ISBN 1840645539
- [4] ČÁP, J. - DRAHOTSKÝ, I. (2006): *Konkurenční pozice železniční dopravy*. Národohospodářský Obzor 4/2006. MU Brno.
- [5] DI PIETRANTONIO, L. – PELKMANS, J (2004) *The Economics of EU Railway Reform*. BEEP briefing no 8. Bruges European Economic Policy Briefings. College of Europe. September 2004.  
[www.coleurop.be/content/studyprogrammes/eco/publications/BEEPs/BEEP8.pdf](http://www.coleurop.be/content/studyprogrammes/eco/publications/BEEPs/BEEP8.pdf)
- [6] DRAHOTSKÝ, I. – PELTRÁM, A. (2001) *Teoretické problémy dopravní politiky se zřetelem na přijetí do Evropské unie*. Pardubice: Univerzita Pardubice
- [7] EATWELL, J. – MILGATE, M. – NEWMAN, P. (ed.) (1998) *The New Palgrave: A Dictionary of Economics*. Palgrave Publishers. ISBN 1561591971
- [8] EUROPEAN COMMISSION (2001) *White Paper – European transport policy for 2010: Time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publication of the European Communities. 2001. ISBN 92-894-0341-1
- [9] EUROPEAN UNION (2004) *Energy & Transport in Figures 2004*, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat
- [10] EUROPEAN UNION (2005) *Energy & Transport in Figures 2005*, European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat
- [11] FOGEL, R. W. (1966) *Railroads as an Analogy to the Space Effort: Some Economic Aspects*. The Economic Journal, Vol. 76, No. 301. (March 1966), pp. 16 - 43
- [12] FOLPRECH, J.(1988) *Efektivnost železničních tratí vysokých rychlostí ve vztahu k racionalizace oběhových procesů*, Praha: Ústřední ústav národohospodářského výzkumu
- [13] GANNON, C. – SHALIZI, Z. (1995) „*The use of Sectoral and Project Performance Indicators in Bank – Financed Transport Operation*“, TWU Papers, no. 21, 1995 Washington D.C.: World Bank

- [14] GARRATT, C. (2000) *History of Trains*. London: Octopus Publishing. ISBN 0 600 60153 6
- [15] GLAESER, E. L. – KOHLHASE, J. E. (2003) *Cities, Regions and the Decline of Transport Costs*. NBER Working Paper 9886
- [16] GÓMEZ-IBANEZ, J. A. (2004) *Railroad Reform: An Overview of the Options*. Draft for Conference on Railway Reform, Rafael del Pino Foundation Madrid. September 2004
- [17] HALLSWORTH, H. M. (1934) *The Future of Rail Transport*. The Economic Journal. Vol. 44, No. 176 (Dec, 1934), 537-566
- [18] HÄUFLER, V. (1978) *Ekonomická geografie Československa*, Brno: Academia 1978. ISBN 104-21-852
- [19] HEYNE, P. (1991) *Ekonomický styl myšlení*. Praha: VŠE Praha 1991. ISBN 80-7079-781-9
- [20] HOLMAN, R. (1999) *Ekonomie*. Praha: C. H. Beck Praha. ISBN 80-7179-255-1
- [21] JELEN, J. (1988) *Světové železnice 1, Evropa*, 1.vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů 1988. OD – 31-020-88 – 05-94
- [22] KVIZDA, M. (2006) *Historická podmíněnost efektivního provozu českých železnic*. Brno: Masarykova univerzita Brno 2006.
- [23] KREJČÍŘÍK, M. (1991) *Po stopách našich železnic*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů. ODŽ 31-007-91-05-95
- [24] MANKIW, N. G. (1999) *Zásady ekonomie*. Praha: Grada Praha. 80-7169-891-1
- [25] MITCHELL (1975) *European Historical statistic 1775-1970*. London, 1975
- [26] NASH, C. A. – PRESTON, J. (1993) "The Policy Debate in Great Britain" in Report of the Ninetieth Round Table on Transport Economics held in Paris on 4<sup>th</sup> – 5<sup>th</sup> February 1993 on the following topic: Privatisation of railways, European Conference of Ministers of Transport, 85-107, 110-19 in Nash, Ch. (ed.) (2002): *Railways. Classics in Transport Analysis*. Edward Elgar Publishing. ISBN 1840645539
- [27] NASH, CH. – RIVERA-TRUJILLO (2004) *Rail regulatory reform in Europe – principles and practice*.  
[www.stellaproject.org/FocusGroup5/Athens2004/papers/nash.doc](http://www.stellaproject.org/FocusGroup5/Athens2004/papers/nash.doc)
- [28] NORTON, H. S. (1974) *The Wheel: Should We Reinvent It? The American Economic Review, Vol 64, No. 2, Papers and Proceedings of the Eighty – sixth Annual Meeting of the American Economic Association (May 1974)*, pp. 373-383
- [29] NELSON, J. C. (1960) *Effects of Public Regulation on Railroad Performance. The American Economic Review, Vol. 50, No.2, Papers and Proceedings of the Seventy –*

- second Annual meeting of the American Economic Association. (May, 1960), pp. 495 – 505*
- [30] PACOVSKÝ, J. (1982) *Lidé, vlaky, koleje; Stopy, fakta a svědectví*. Praha: Nakladatelství Panorama 1982. ISBN 601-22-827
- [31] PUTH, R. C. (1993) *American Economic History*. The Dryden Press. 3<sup>rd</sup> edition. ISBN 0 03 096905 0
- [32] RINGES, V. (1938) *Století železnic, Dějiny dopravy na koleji*. Praha: Karel Synek 1938
- [33] ŘÍHA, O. (1949) *Hospodářský a sociálně – politický vývoj Československa 1790 – 1945*. Praha: Nakladatelství Práce 1949
- [34] SAMUELSON, P. – NORDHAUS, W. A. (1991) *Ekonomie*. Praha: Svoboda Praha. ISBN 80-205-0192-4
- [35] SCHILLER, B. R. (2004) *Mikroekonomie dnes*. Brno: Computer Press Brno. ISBN 80-251-0109-6
- [36] STEINMANN, J. - KIRCHHOFER, A. (2006) *Inefficient, unprofitable but still on the track! An exploration of why the Swiss have hardly dismantled their railway system*. Conference paper STRC 2006. 6<sup>th</sup> Swiss Transport Research Conference. Ascona. March 2006
- [37] ŠTĚPÁN M (1958) *Přehledné dějiny československých železnic 1824 – 1948*. Praha: Dopravní nakladatelství 1958. 30105/94
- [38] VERNON, R. (1998) *Product cycle*. In Eatwell, J. – Milgate, M. – Newman, P. (ed.): *The New Palgrave. A Dictionary of Economics*. Vol. 3. 1998 pp. 986-987. ISBN 0 333 37235 2
- [39] VICKERMANN, R. – QUINET, E. (2004) *Principles of Transport Economics*. Edward Elgar. Publishing. ISBN 1 84064 865 1
- [40] WBI + BIE (Bureau of Industry Economies) (1995) *International Benchmarking: An Overview*. Report no 95/20, 1995 Canberra: Australian Government Publishing Service
- [41] WINSTON, C. (1985) *Conceptual Developments in the Economics of Transportation: An Interpretive Survey*. *Journal of Economic Literature*, Vol. 23, No. 1. (March 1985), pp. 57-94
- [42] Český statistický úřad – [www.czso.cz](http://www.czso.cz)
- [43] Ministerstvo dopravy ČR: *Ročenka dopravy 1998 – 2005*
- [44] *Státní závěrečný účet ČR 2003 – 2005*
- [45] *Státní závěrečný účet SR 2003, 2004*

- [46] *Uplatnění železnice na přepravním trhu v kontextu s logistickými službami. Sborník: EURNEX - Žel 2006. ISBN 80-8070-551-8*
- [47] *Výroční zpráva ČD s. o. za 1995 – 2002*
- [48] *Výroční zpráva ČD a. s. za 2003 – 2005*
- [49] *Výroční zpráva ŠZDC s. o. za 2003 – 2005*
- [50] *Výroční zpráva ŽSR za 2000 – 2004*
- [51] *Výroční zpráva ŽSSK za 2000 – 2004*
- [52] *Výroční zpráva Fondu národního majetku Slovenskej republiky 2002, 2003*
- [53] *Výroční zpráva OBB za rok 2004*
- [54] *Výroční zpráva DB za rok 2004*
- [55] *Výroční zpráva SNCF za rok 2004*
- [56] *Výroční zpráva SJ za rok 2004*
- [57] *Výroční zpráva dopravy za rok 1971, 1976, 1981, 1988, 1989. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů Praha, Ústředí výpočetní techniky dopravy Praha 1972, 1977, 1982, 1989, 1990*
- [58] *Výroční zpráva Ministerstva dopravy za rok 1959, 1963. Praha: Dopravní nakladatelství Praha 1960, 1964*
- [59] *Výroční zpráva Ministerstva dopravy za rok 1967. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů Praha, 1967*
- [60] *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2001 – 2005*
- [61] *Závěrečný účet MD ČR za rok 1995 – 2004*