

---

# 10. Dopravní politika

---

---

# 10.1. Evropská dopravní politika

---

---

# Evropská dopravní politika

## Cíle:

- 1) Obnovení rovnováhy mezi dopravními módy a podpora intermodality
- 2) Boj s kongescemi; bezpečnost a kvalitní úroveň služeb + udržení cíle práva na mobilitu
- 3) Rovné zpoplatnění rozdílných dopravních módů → smyslem je podpora užívání enviromentálně přátelských módů a méně přetížené infrastruktury

---

# European transport policy

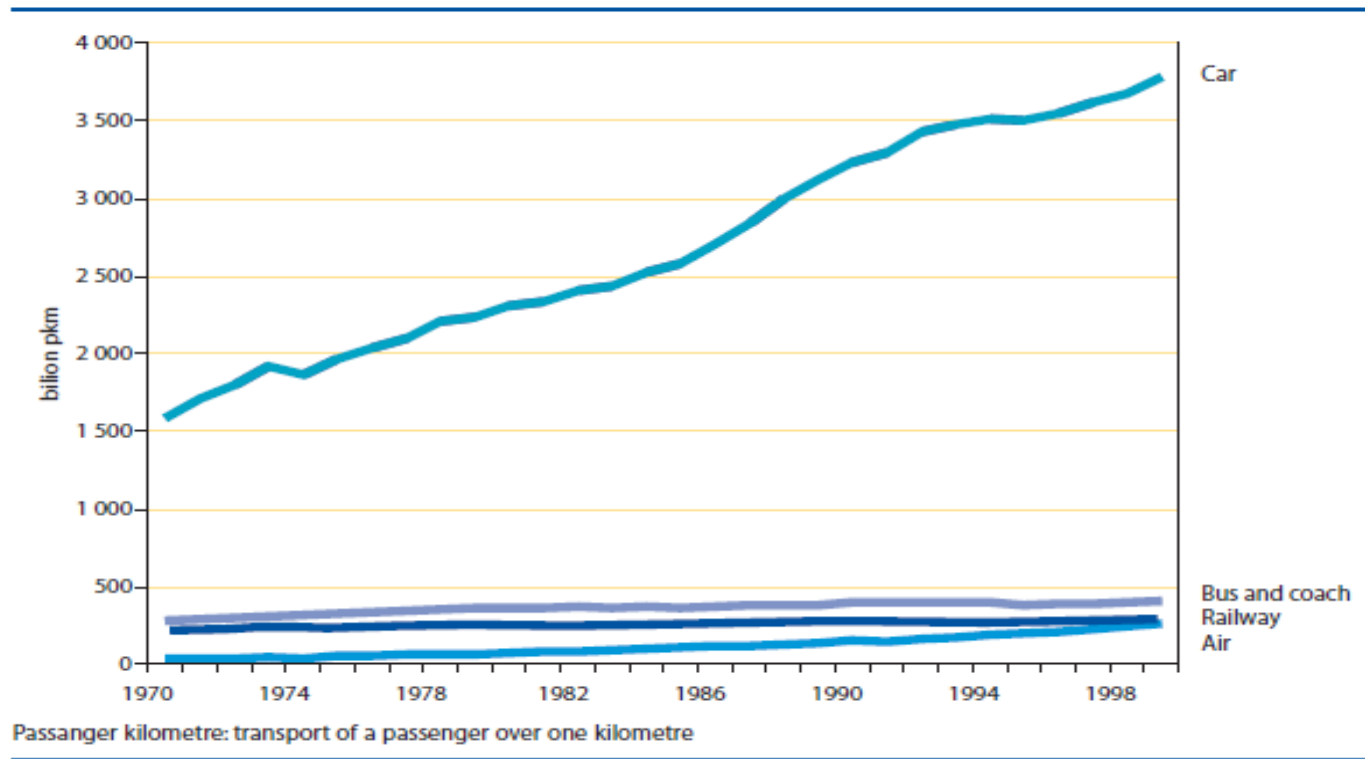
- “What is needed, therefore, is a veritable cultural revolution to make rail transport, once again, competitive enough to remain one of the leading players in the transport system in the enlarged Europe.”
- „The growth in road and air traffic must therefore be brought under control, and rail and other environmentally friendly modes given the means to become competitive alternatives.”
- “Objectives by 2020: for rail to increase its market share of passenger traffic from 6 to 10 % and of goods traffic from 8 to 15 %”

(EC White Book on Transport Policy 2001)

---

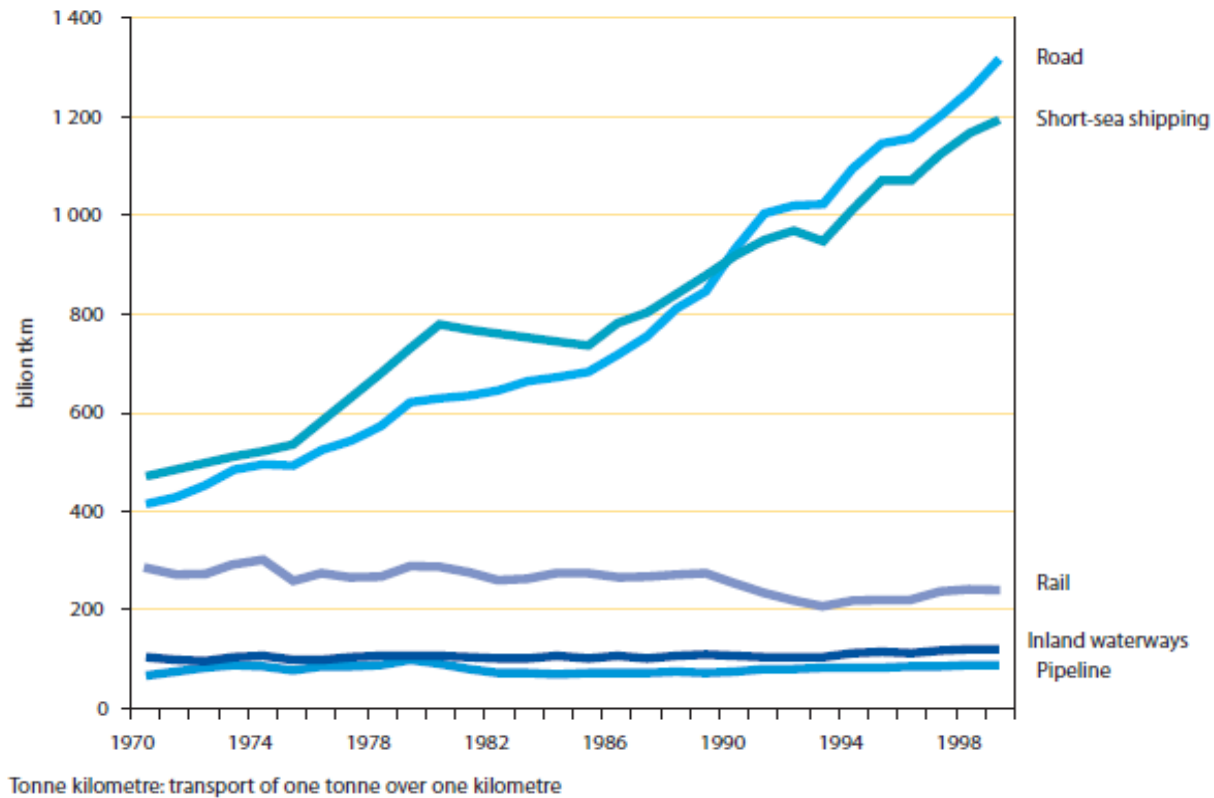
# EU: Osobní doprava

Fig. 1 — Passenger transport — Growth of traffic by mode of transport, EU-15: 1970–1999



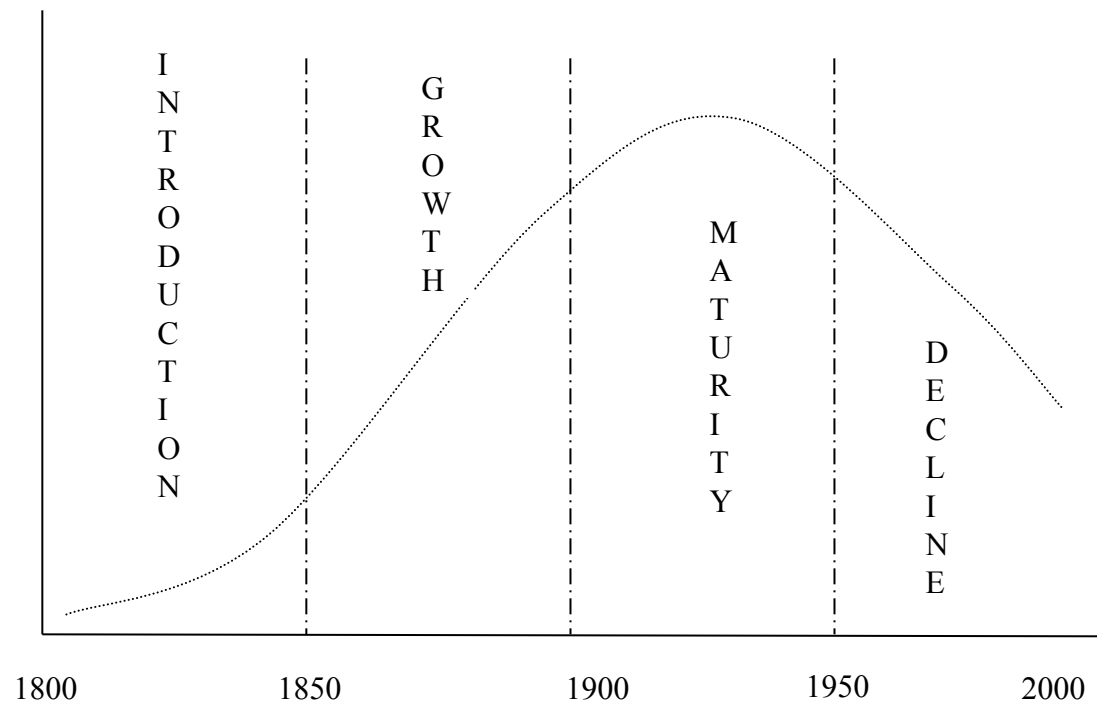
# EU: Nákladní doprava

Fig. 2 — Goods transport — Growth of traffic by mode of transport, EU-15: 1970–99



Zdroj: EC (2001): White Paper on Transport Policy

# Životní cyklus železniční dopravy



---

# Railway economics

**Costly infrastructure:** *1 km of new railway track in Europe is costing between €6 million and €10 million and the total costs of infrastructure, including maintenance and renewals is about €30 billion annually. Infrastructure costs represent a substantial part of the total costs of the industry. The share has been guessed like 50% (Di Pietrantonio-Pelkmans 2004).*

**Unprofitability:** *The share of revenues to costs is 0,57 (UK 1998); 0,43 (Germany 1998); 0,41 (Sweden 1998); 0,62 (France 1998). (Nash 2002)*

---



---

# Unfair competition?

„The argument that road transport is placed at a competitive disadvantage by the financial advantages the railway companies supposedly receive as of right from the public authorities is becoming less and less true.

It glosses over the fact that, in terms of infrastructure, road transport, too, receives benefits from the public authorities.

For instance, motorway maintenance would cost six times less if cars were the only vehicles to use the motorways. This benefit is not offset by any corresponding differential between the charges paid by heavy goods vehicles and by private cars.“

# Handicapovaná železnice?

*„Naopak v nákladní dopravě, vystavené ostré konkurenci silniční dopravy a soukromých železničních podniků, se nám plán splnit nepodařilo. Přepravili jsme více než 80 milionů tun zboží, tj. přibližně o 5 milionů tun méně než v roce předchozím.*

*Tento trend je nicméně z části pochopitelný a odůvodnitelný řadou objektivních skutečností. Hlavní příčinu tohoto vývoje je zapotřebí hledat především v nerovných podmínkách a v deformovaném prostředí trhu, kde naše silniční konkurence nemusí hradit tak vysoké náklady za použití dopravní cesty.*

*Přestože jsme schopni nabídnout přepravní služby tzv. just-in-time, srovnatelnou rychlost a další servis jako naše železniční i silniční konkurence, je velmi obtížné konkurovat v situaci, kdy se v jejich nákladech téměř neobjevují položky související s využíváním dopravní cesty a s úhradou externích nákladů.*

*V zájmu rovných pravidel na dopravním trhu, ale také v zájmu ochrany životního prostředí a ekonomických zájmů daňových poplatníků, považuji za nutné co nejrychleji zavést adekvátní zpoplatnění veřejně přístupných komunikací pro všechny dopravce a jejich rovné zatížení náklady na údržbu a provoz infrastruktury a úhradu externích nákladů dopravy.“*

# Ale...

- Hlavními příjmy SFDI je silniční daň a podíl výnosu spotřební daně na benzín, naftu a dálniční známky.
- Silniční dopravní cesta má daleko vyšší výkony a je volně využívána pro individuální automobilovou dopravu, což je na železnici nerealizovatelné
- Teze, že ČD platí náklady za používání dopravní cesty je fikcí. Celý mechanismus funguje tak že SŽDC fakturuje ČD 5,8 miliard za použití dopravní cesty a ČD fakturuje SŽDC 11,4 miliard za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty. Jedná se o účetní operaci, kdy rozdíl je dorovnáván z dotace na provoz.
- Dotace do osobní dopravy provozované na drahách v období 2000 – 2004 byly 2 - 3krát vyšší než u dotace do autobusové dopravy.
- Je opravdu železniční doprava ekologická?

# Revitalizace železnice?

*„Between 1970 and 1998 the share of the goods market carried by rail in Europe fell from 21.1 to 8.4 % (down from 283 billion tonnes per kilometre to 241 billion), even though the overall volume of goods transported rose spectacularly. But while rail haulage was declining in Europe, it was flourishing in the USA, precisely because rail companies were managing to meet the needs of industry. In the USA, rail haulage now accounts for 40 % of total freight compared with only 8 % in the European Union, showing that the decline of rail need not be inevitable.“*

*„The fact is that, almost two centuries after the first train ran, the railways are still a means of transport with major potential, and it is renewal of the railways which is the key to achieving modal rebalance. This will require ambitious measures which do not depend on European regulations alone but must be driven by the stakeholders in the sector.“*

# Několik údajů..

- ČR: Délka silniční sítě: 127.710 km  
Délka železniční sítě: 16.494 km (Ministerstvo dopravy 2008)
- EU: Doba trvání cesty do práce:  
Autem: 19 minut  
Veřejnou dopravou: 49 minut (Gerondeau 1997)
- Hraniční efekt: na rozdíl od USA jsou vnitrostátní dopravní toky v Evropě daleko silnější (cca 5x – 10x) než mezistátní → důsledky pro plánování evropské dopravní infrastruktury
- Kauza Lamanšský tunel; Gotthardský tunel, vysokorychlostní tratě

---

## 10.2. Dotace na české železnici

---

---

# Historie

Železniční doprava se rozvíjela v 19. století, kdy představovala mimořádně ziskové odvětví. Ve 20. století však následoval postupný úpadek, způsobený především rozvojem dopravy silniční, která byla levnější a flexibilnější.

Železnice začala být ztrátová především v důsledku poklesu poptávky a vysokých fixních nákladů. Současně se však v průběhu historie vyvinul úzký vztah mezi státní administrativou a železnicí, který byl následně využíván k získávání státních dotací pro nejrůznější aspekty železničního provozu.

Tyto dlouhodobé trendy v ČR po roce 1989 akcelerovaly v důsledku přechodu ekonomiky od centrálně plánované k tržní. V 90.-tých letech 20. století docházelo k dalšímu poklesu výkonu železniční dopravy, které prohlubovaly její ztrátovost a zvyšovaly její nároky na veřejné rozpočty.

---

---

# Transformace české železnice

Významnou změnou pro českou železnici byl počátek roku 2003, kdy zanikla bývalá integrovaná státní organizace České Dráhy, s.o. a vznikly dvě nástupnické organizace:

- 1) Manažer infrastruktury Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), na kterou byla převedena železniční dopravní cesta
  - 2) České Dráhy, a. s., na kterou byl převeden vozový park a většina zaměstnanců.
-



---

# Typy veřejných dotací do české železnice

- investiční
  - provozní
  - mimořádné
  - na úhradu ztrát osobní dopravy
  - odpuštění závazků vůči státu
-

---

# SŽDC, s.o.

Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC) je státní organizací, která spravuje železniční dopravní cestu, zajišťuje její údržbu, modernizaci a organizuje provoz na ní.

Provoz a údržba železniční dopravní cesty byla do polovinu roku 2008 pro SŽDC zajišťována smluvně od ČD, a.s. a od 1. července 2008 tuto funkci zabezpečuje SŽDC vlastními silami.

V oblasti modernizace jsou hlavními investičními akcemi modernizace tranzitních železničních koridorů včetně hlavních železničních uzlů v jejich trase.

Mezi další funkce SŽDC patří přidělování kapacity dopravní cesty a vypořádání pohledávek po zaniklé organizaci České Dráhy s.o.

---

# Investiční dotace SŽDC (mld. CZK)

Tabulka: Přehled investiční dotace

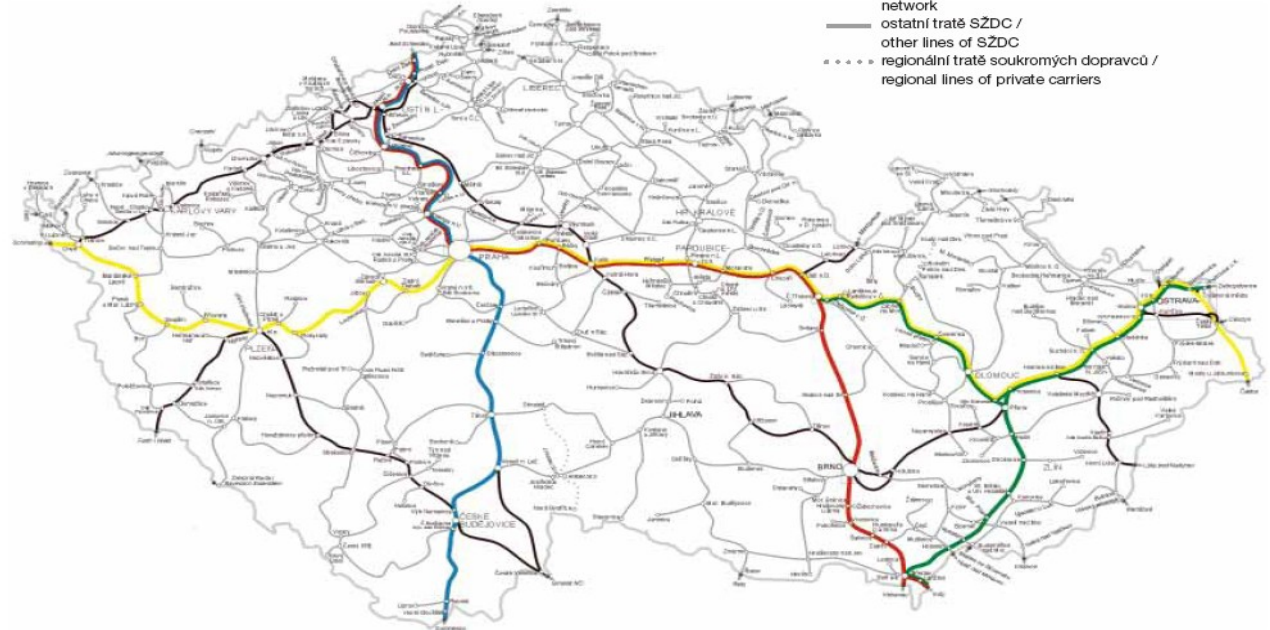
	2008	2007	2006	2005	2004	2003
SFDI	21.100	13.417	10.564	12.899	9.764	8.919
EU	1.752	2.302	2.563	861	378	256
Phare	0	0	0	11	20	0
Obce a kraje	52	64	101	10	0	0
St. rozpočet	0	0	0	62	419	455
<b>CELKEM</b>	<b>22.904</b>	<b>15.783</b>	<b>13.229</b>	<b>13.843</b>	<b>10.581</b>	<b>9.630</b>

Zdroj: VZ SŽDC

Investiční dotace slouží k financování modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty. Hlavními dlouhodobými investičními akcemi na české železnici jsou modernizace tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů v jejich trase a elektrifikace vybraných tratí.

# Koridory

- 1. tranzitní koridor SŽDC, trať sítě TERFN / 1. transit corridor SŽDC, line of TERFN network
- 2. tranzitní koridor SŽDC, trať sítě TERFN / 2. transit corridor SŽDC, line of TERFN network
- 3. tranzitní koridor SŽDC, trať sítě TERFN / 3. transit corridor SŽDC, line of TERFN network
- 4. tranzitní koridor SŽDC, trať sítě TERFN / 4. transit corridor SŽDC, line of TERFN network
- ostatní tratě sítě TERFN / other lines of TERFN network
- ostatní tratě SŽDC / other lines of SŽDC
- ⋯ regionální tratě soukromých dopravců / regional lines of private carriers



(údaje v tis. Kč)

Stav k 31.12.2008	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	14 896 362	60 734 499	75 630 861
IV. koridor	9 632 279	32 293 105	41 925 384
<b>Celkem</b>	<b>104 304 500</b>	<b>93 027 604</b>	<b>197 332 104</b>

Zdroj: VZ SŽDC

# Přestavba ŽU Brno

Celkové náklady: 24,5 mld. CZK.

Plátcí: SFDI, město Brno, JMK, EU, soukromý kapitál



Zdroj: [www.zeleznicni-uzel-brno.cz](http://www.zeleznicni-uzel-brno.cz)

---

# Praha-Beroun:

Chystá se stavba jednoho z největších tunelů na světě: tentokrát nikoli v Alpách, ani pod mořskými úžinami, ba ani v Japonsku, ale v kopcích u Berouna.

Vlaky směřující z Prahy na západ se zanoří pod zem kousek za smíchovským nádražím a na zemský povrch vyjedou až po téměř 25 kilometrech přímo před nádražím v Berouně.

Tunel, jehož výstavba má podle plánů Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) začít v roce 2010 a být ukončena o šest let později, se zařadí na 6. místo nejdelších tunelů na světě.

Náklad na výstavbu vyčíslil projektant – Metroprojekt – na 30 miliard korun.

# Provozní dotace SŽDC

Dalším typem veřejné dotace, kterou dostává SŽDC je dotace na údržbu a provoz železniční dopravní cesty od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). V období 2003-2008 samotné zabezpečení provozu na železniční síti v ČR nezabezpečovala SŽDC jako taková, ale na základě smlouvy se SŽDC jí zabezpečovaly ČD, a.s.

	2008	2007	2006	2005	2004	2003
SFDI → SŽDC	7.674	5.387	5.763	5.400	5.400	5.400
ČD → SŽDC		6.022	5.907	5.738	5.810	5.752
SŽDC → ČD		11.382	11.479	11.244	11.374	11.330
Čistá dotace ČD		5.360	5.572	5.506	5.564	5.578

---

# Cizí zdroje SŽDC

Dalším způsobem, kterým do SŽDC plynou veřejné dotace je úhrada úroků a splátek úvěrů, které má tato organizace u cizích subjektů.

K 1. lednu 2003 došlo k převodu téměř všech krátkodobých i dlouhodobých závazků zanikající ČD, s.o. Nejvýznamnější část představovaly bankovní úvěry poskytnuté na výstavbu železničních koridorů.

Za tyto bankovní úvěry se zaručil stát. Tyto závazky dosahovaly k 1.1.2003 57,7 mld Kč, k 1.1.2009 byly sníženy na 40,2 mld. Kč.

Vzhledem k tomu, že SŽDC nemá v zásadě žádné zdroje financování (poplatek za použití železniční dopravní cesty nestačí ani na úhradu provozních nákladů), tyto závazky splácí za SŽDC Ministerstvo financí.

Úhradou závazku SŽDC Ministerstvem financí dochází ke vzniku pohledávek státu za SŽDC, které jsou postupně promíjeny. Celý mechanismus je upraven usnesením vlády ČR **1553/2005**.

---



# Cizí zdroje...

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
ČD, s.o.	X	X	X	X	X	X	58.401	50.428	43.616
SZDCs.o.	40.372	43.247	46.374	52.849	65.701	60.477	57.770	X	X
ČD, a.s.		19.142	16.702	12.969	9.604	6.831	1.845	X	X

---

# Mimořádná dotace SŽDC

V roce 2008 došlo ke vzniku mimořádné dotace ve prospěch SŽDC. V červenci tohoto roku došlo k faktickému převodu funkce provozovatele dráhy z ČD na SŽDC.

K tomuto účelu SŽDC odkoupila od ČD majetek potřebný k provozování dráhy. K financování tohoto nákupu od ČD poskytlo Ministerstvo dopravy Správě železniční dopravní cesty mimořádnou dotaci ve výši 11.852 mil. Kč.

---

---

# České Dráhy, a.s.

České Dráhy, a.s. vznikly jako jedna ze dvou nástupnických organizací bývalých ČD s.o. v roce 2003.

Hlavním předmětem činnosti je provozování osobní a nákladní železniční dopravy.

Do roku 2008 také ČD, a.s. na základě smlouvy se SŽDC zabezpečovaly provozuschopnost železniční dopravní cesty.

Tato funkce přešla v roce 2008 na SŽDC, ČD a.s. však i nadále zajišťují řízení provozu na železniční dopravní cestě.

Skupina ČD a.s. se organizačně v současnosti skládá z několika společností, z nichž je nejdůležitější ČD Cargo provozující nákladní železniční dopravu a ČD a.s., která provozuje železniční přepravu osob.

---

---

# Dotace ztrát OD ČD

Největší dotaci, kterou dostávají České Dráhy z veřejných rozpočtů jsou dotace na úhradu ztrát z provozování osobní dopravy.

Tato dotace je poskytována ze dvou zdrojů. Dálkovou celorepublikovou dopravu dotuje (objednává) Ministerstvo dopravy, regionální dopravu dotují (objednávají) jednotlivé kraje.

Tyto dotace ČD používají na úhradu ztrát z provozování osobní dopravy, které vykazují ve svém účetnictví.

Podle oficiálních údajů ČD tyto dotace nepostačují na úhradu veškerých ztrát spojených s provozováním osobní dopravy.

---

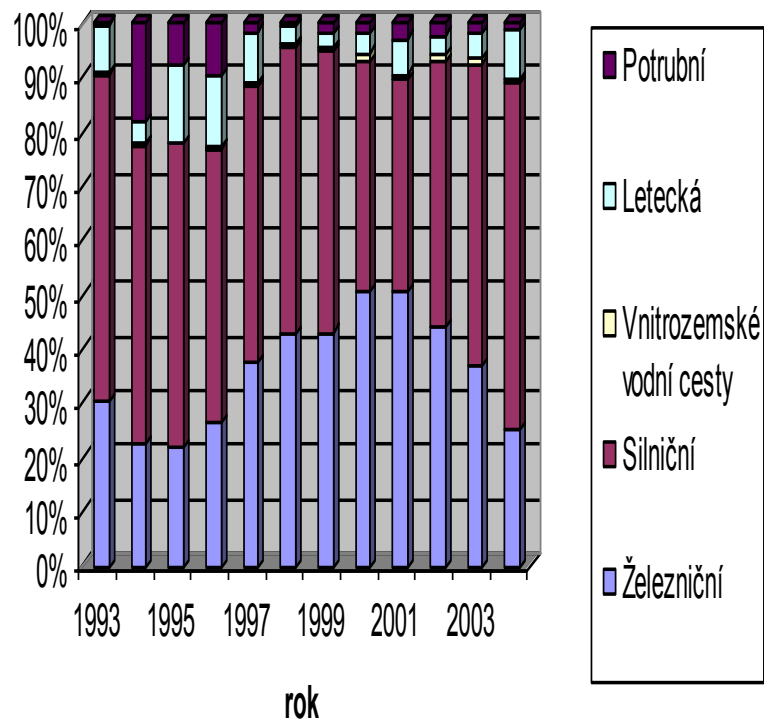
# Celkové dotace do ŽD

Tabulka: Celkové veřejné dotace do železniční dopravy v ČR 2003-2008.

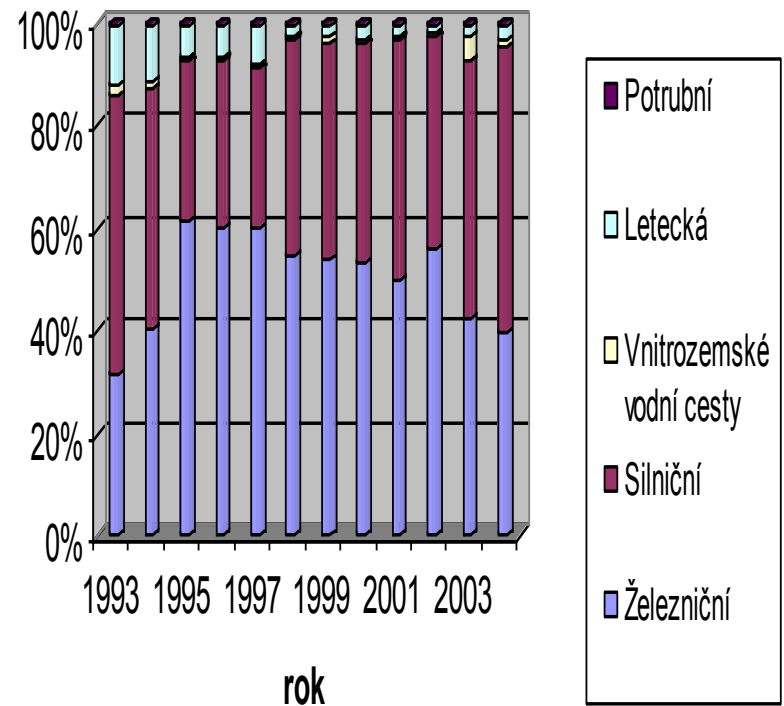
	2008	2007	2006	2005	2004	2003
1. Investiční SŽDC	22.904	15.783	13.229	13.843	10.581	9.630
2. Provozní SŽDC	7.674	5.387	5.763	5.400	5.400	5.400
3. Odpuštění SŽDC	6.369	4.567	6.450	8.000	4	98
4. Mimořádná SŽDC	11.852	0	0	0	0	0
5. Dotace OD ČD	8.904	8.251	7.243	7.335	7.178	7.171
6. Investiční ČD	662	527	572	444	1.150	1.053
<b>CELKEM</b>	<b>58.365</b>	<b>34.515</b>	<b>33.257</b>	<b>35.022</b>	<b>24.313</b>	<b>23.352</b>
<i>HDP</i>	<i>3696,4</i>	<i>3535,5</i>	<i>3222,4</i>	<i>2983,9</i>	<i>2814,8</i>	<i>2577,1</i>
<b>Podíl k HDP (%)</b>	<b>1,58%</b>	<b>0,98 %</b>	<b>1,03 %</b>	<b>1,17 %</b>	<b>0,86 %</b>	<b>0,91 %</b>
<i>Veřejné výdaje (VV)</i>	<i>1488,2</i>	<i>1402,7</i>	<i>1362,2</i>	<i>1260,6</i>	<i>1158,2</i>	<i>1109,7</i>
<b>Podíl na VV (%)</b>	<b>3,92%</b>	<b>2,46%</b>	<b>2,44%</b>	<b>2,78%</b>	<b>2,10%</b>	<b>2,10%</b>

# Investice a údržba.....

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

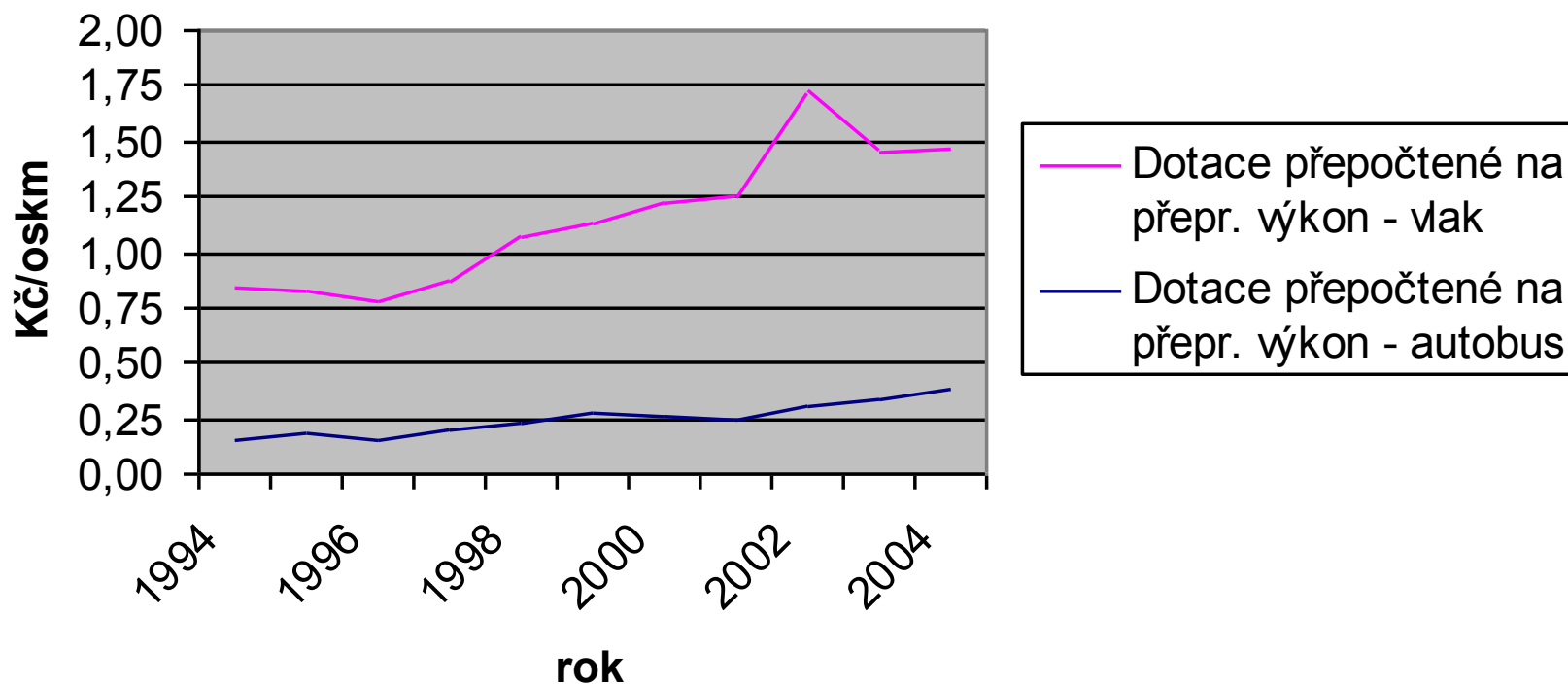


Celk. výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v b.c.) (v mil. Kč)



# Dotace na osobní dopravu.....

## Vývoj dotací do osobní dopravy



---

## 10.3. Konkurence na železnici

---



---

# European transport policy

- ❑ **Combating inefficiency and inflexibility** of European railways operators → *introduction and promotion of competition.*
- ❑ **European-wide market** → *removing obstacles to the internal market*
- ❑ **Public subsidy** → *optimum use of infrastructure, modernization of services*

---

# „Evropský“ pohled na železnici

## **Problem:**

Low competition →  
Bottlenecks →  
Insufficient investments →

## **Solution:**

Vertical separation  
Subsidies  
Subsidies

---

---

# Další problémy...

- 1) Unprofitability
  - 2) Vertical integration
  - 3) Monopolization
  - 4) National markets
  - 5) State ownership
  - 6) Regulation
-

---

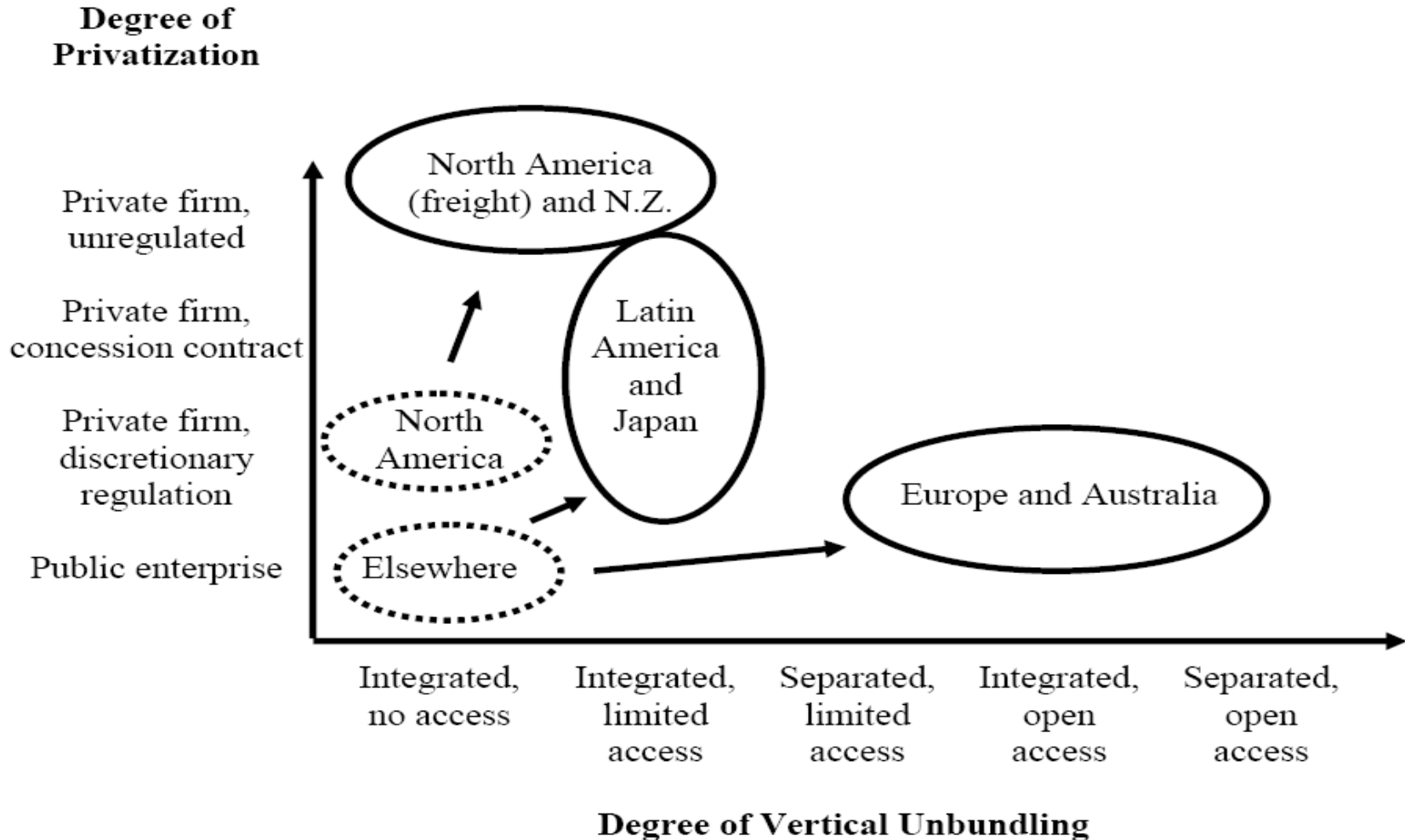
# Konkurence na železnici

....jaká konkurence?

- a) Vertikální (Jedna síť, více přepravců)
  - b) Horizontální (Více sítí, jeden nebo více přepravců)
-

# Rozdělení x privatizace

(zdroj grafu: Ibanez 2004)



---

# Ekonomická teorie

Působení konkurence na trhu za účelem zvýšení výkonnosti má několik předpokladů:

- ❑ Konkurence probíhá na trhu
  - ❑ Subjekty musí mít stejné postavení
  - ❑ Neexistence bariér vstupu do odvětví
  - ❑ Podnikání za účelem zisku
  - ❑ Firmy nesou plné náklady podnikání
  - ❑ Neexistence přirozeného monopolu
-

# One European market....

EC(2001):

DiPietroantonio-Pelkmans 2004, p. 4):



## EU railway market shortcomings

- Weak reliability and punctuality of shipments
- Limited flexibility in trans-shipments
- Fragmented cross-border services with delays at the frontiers (lack of interoperability)
- Absence of cross border cabotage
- Lack of service integrators for optimised logistical chains
- Traffic priorities allocated to passengers (unclear slot allocation management)
- Lack of one-stop-shop in path allocation, cargo tracing and handling
- Non transparent cost structure on international corridors

(

# Regionální IDS

## M04 Vyznačení krajů / Regions marking

hrance krajů jsou doplněny kilometrickou polohou místa a vyznačením přílehlých bodů (stanic, zastávek apod.); přílehlé body nejsou uvedeny u hranic hlavního města Prahy, kde příslušnost bodů je jednoznačně dána jejich názvem

regions boundaries are completed by point position according to the kilometrage and by marking of nearby points (e.g. stations, stops); nearby points are not stated by the Prague capital boundary, where points competence is unambiguously set by their name

--- trať ve vlastnictví jiného subjektu  
line owned by other subject

