



10. DOTACE NA ČESKÉ ŽELEZNICI



Problém Víta Bárty

„Mám ztrátovou železnici a musím jí
dotovat!?!“

Jak moc je ztrátová?

Rok 2009:

Tržby osobní6,5 mld Kč

Tržby nákladní.....11,5 mld Kč

Výdaje na železnici.....cca 65 mld Kč

DOTACE.....cca 48 mld Kč

Proč jí musím dotovat?

.....protože jsme v Evropě!

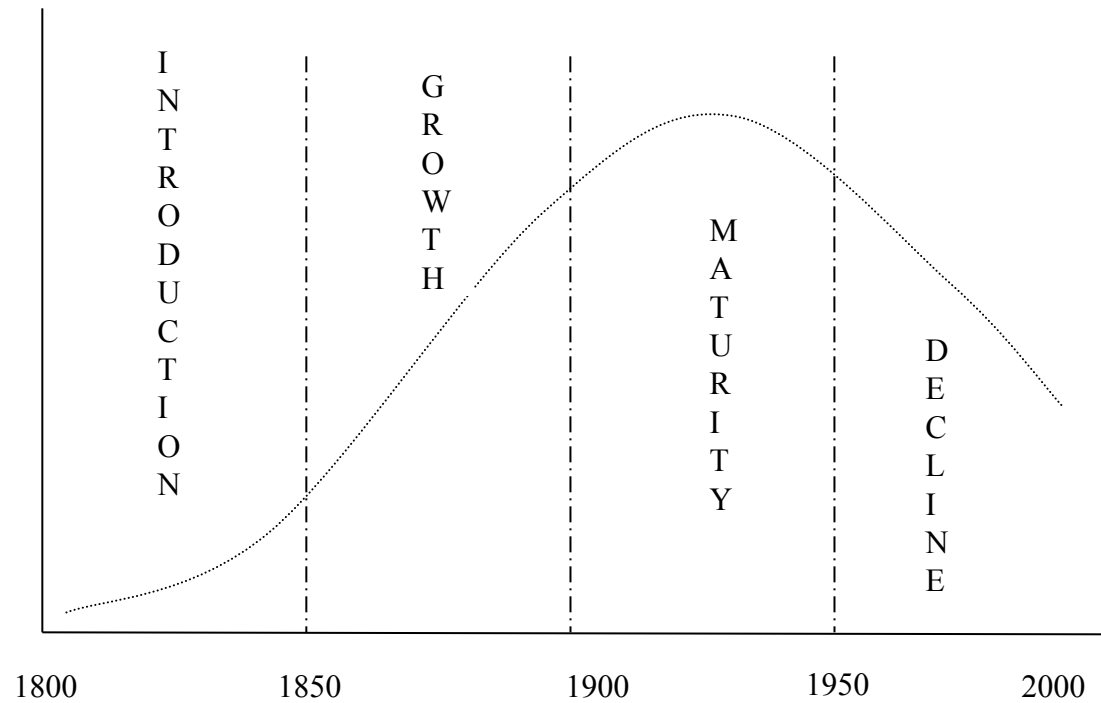
Evropská dopravní strategie: „....*je potřeba revitalizovat železnici v Evropě!*“ → masivní veřejné dotace do infrastruktury a na úhradu ztrát osobní dopravy

Americká dopravní strategie: „....*nic dotovat nebudeme*“ → klinická smrt osobní železniční dopravy již někdy na přelomu 50.-tých a 60.-tých let

Proč je železnice ztrátová?

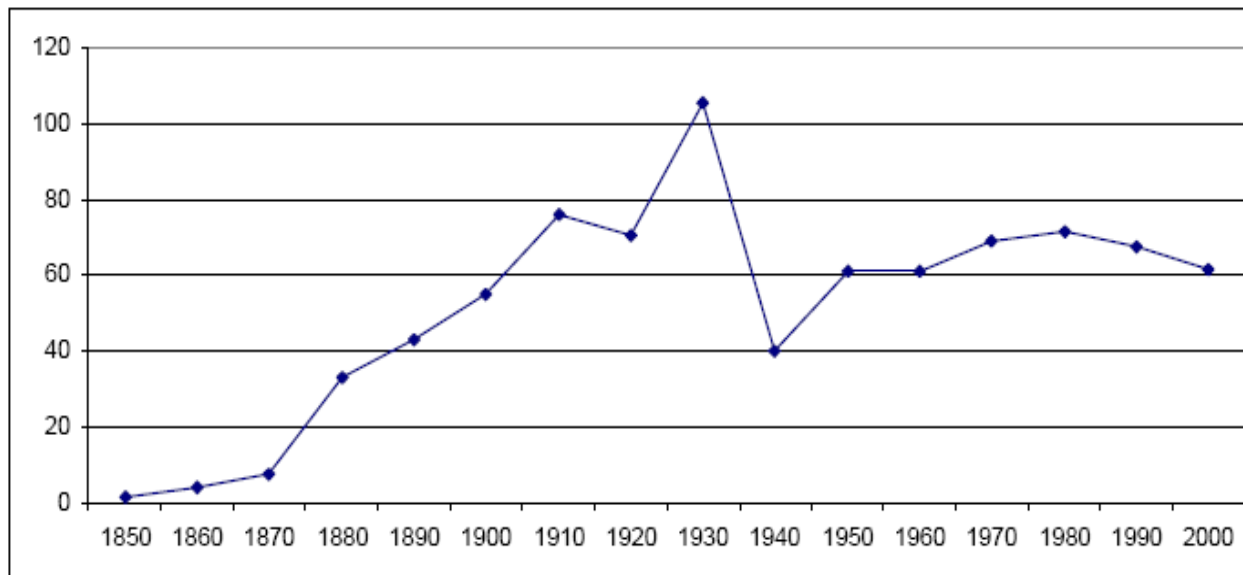
- **Drahá infrastruktura**.... 1 km nové železniční tratě stojí v Evropě okolo 6 – 10 miliónů EUR
- **Vysoký podíl fixních nákladů** ... přes 50%
- **Podíl tržeb k nákladům**: 0,57 (UK 1998); 0,43 (Německo 1998); 0,41 (Švédsko 1998); 0,62 (France 1998); 0,37 (ČR 2004)

Teorie životního cyklu odvětví..?



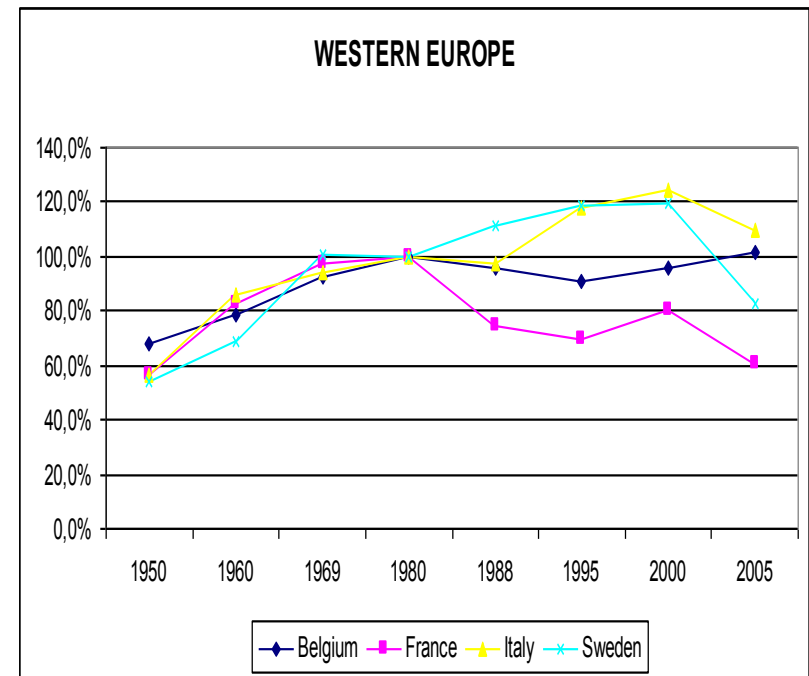
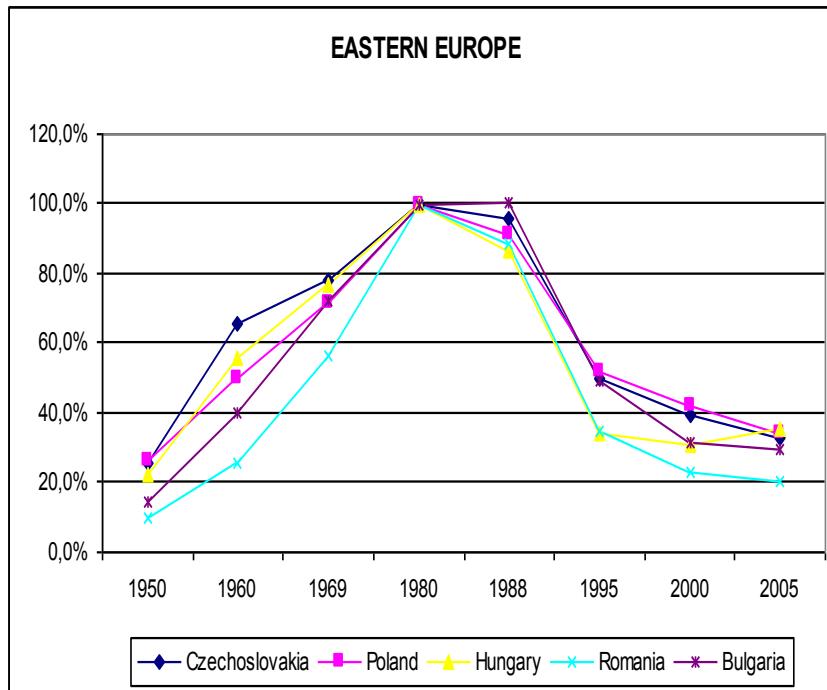
Životní cyklus - Belgie

Graph: Life cycle curve – Belgium 1850-2000; railway freight; millions of metric tons



Data: Mitchell (1975); WorldBank (2009)

Nákladní doprava...



Indexy přepravených tun materiálu

Osobní doprava....

	1950	1960	1969	1980	1988	1995	2000	2005
Czechoslovakia	<i>15.615</i>	<i>19.335</i>	<i>18.569</i>	<i>18.043</i>	<i>19.408</i>	<i>12.225</i>	<i>10.136</i>	<i>8.797</i>
Poland	<i>27.124</i>	<i>30.942</i>	<i>37.000</i>	<i>46.300</i>	<i>52.134</i>	<i>26.600</i>	<i>24.226</i>	<i>16.742</i>
Hungary	<i>7.142</i>	<i>14.336</i>	<i>16.401</i>	<i>13.550</i>	<i>11.395</i>	<i>8.276</i>	<i>7.052</i>	<i>6.953</i>
Romania	<i>8.155</i>	<i>10.737</i>	<i>16.719</i>	<i>23.220</i>	<i>34.642</i>	<i>20.124</i>	<i>11.632</i>	<i>7.960</i>
Bulgaria	<i>2.292</i>	<i>3.617</i>	<i>6.061</i>	<i>7.055</i>	<i>8.143</i>	<i>4.693</i>	<i>3.472</i>	<i>2.389</i>
xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	Xxx	xxx	Xxx	xxx
Austria	<i>4.293</i>	<i>6.622</i>	<i>6.210</i>	<i>7.380</i>	<i>7.783</i>	<i>9.628</i>	<i>8.318</i>	<i>8.470</i>
Belgium	<i>7.047</i>	<i>8.578</i>	<i>8.238</i>	<i>6.963</i>	<i>6.348</i>	<i>6.757</i>	<i>7.755</i>	<i>9.150</i>
France	<i>26.400</i>	<i>32.000</i>	<i>39.100</i>	<i>54.660</i>	<i>63.057</i>	<i>55.311</i>	<i>69.860</i>	<i>76.159</i>
Italy	<i>23.578</i>	<i>30.723</i>	<i>31.946</i>	<i>39.587</i>	<i>43.343</i>	<i>49.700</i>	<i>44.849</i>	<i>46.144</i>
Sweden	<i>6.637</i>	<i>5.180</i>	<i>4.792</i>	<i>6.787</i>	<i>6.081</i>	<i>6.219</i>	<i>6.006</i>	<i>5.673</i>

Počty přepravených cestujících (ml. oskm)

Historie (1)

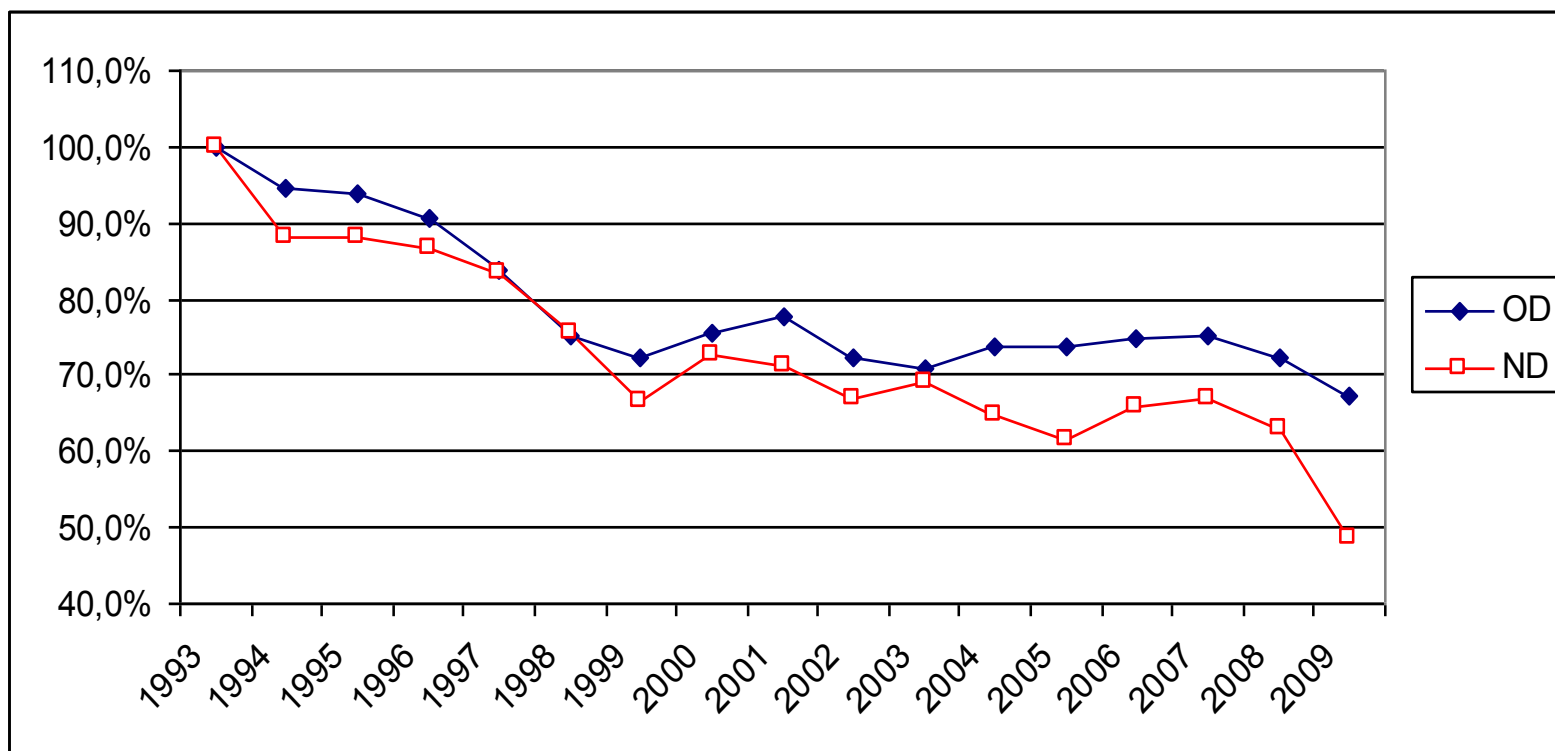
Železniční doprava se rozvíjela v 19. století, kdy představovala mimořádně ziskové odvětví. Ve 20. století však následoval postupný úpadek, způsobený především **rozvojem dopravy silniční**, která byla levnější a flexibilnější.

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.

Historie (2)

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.

České Dráhy



OD Index výkonů osobní dopravy ČD

ND Index výkonů nákladní dopravy ČD

Nákladní doprava ČD 2008/2009

	2008	2009	Změna
Přeprava (mil.t)	77,71	60,22	- 22,5%
Tržby (mil. Kč)	16.863	11.546	- 31,5%

Jak se mi pokles výkonů promítne do hospodaření?

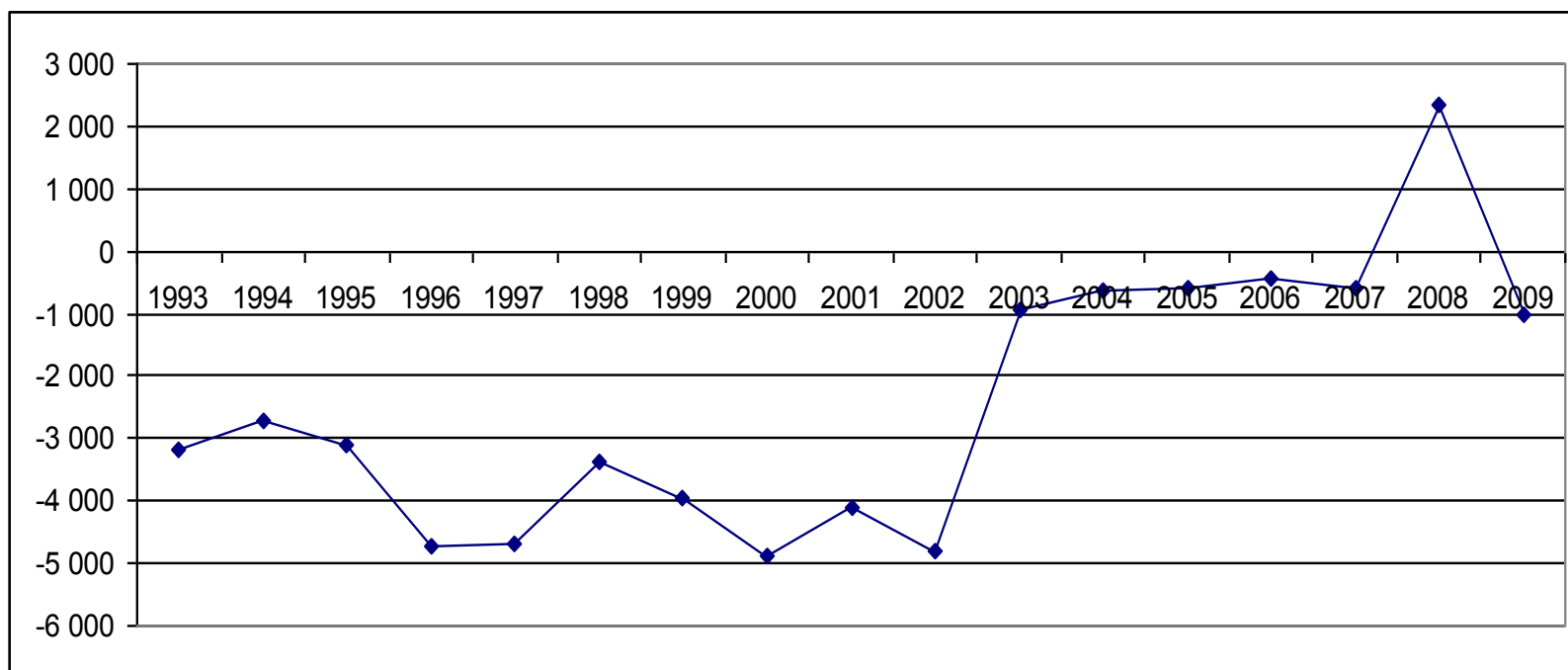
Pokles výkonů → pokles reálných tržeb.

Jsem schopen zvyšovat tarify → těžko, vysoká cenová elasticita poptávky, obzvláště v osobní dopravě.

Jsem schopen dostatečně srazit náklady? → obtížně, pokud je velká část z nich fixní

Další problém: pokles výkonů mi nabořává úspory z rozsahu a z hustoty

Ztráty ČD



Ježíšek naděluje Českým Drahám

- 1) Copak se stalo v roce 2003?
- 2) Copak se stalo v roce 2008?

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.

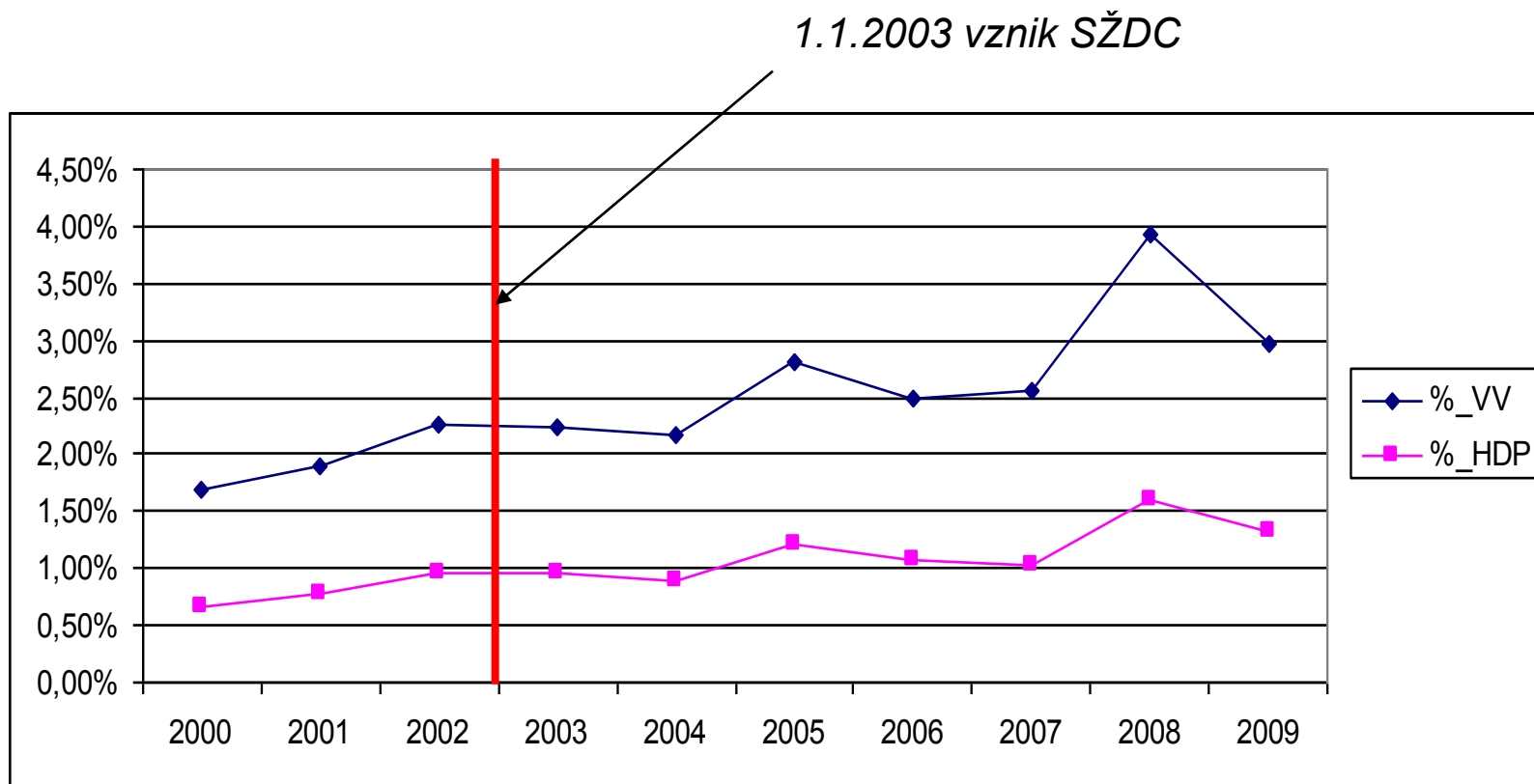
SŽDC, s.o.

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

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.

Veřejné dotace do železnice



% VV ... podíl železničních dotací na celkových veřejných výdajích v ČR (%)

% HDP ... podíl železničních dotací na HDP ČR (%)

Tržby, investice a dotace...

<i>mil. Kč.</i>	2003	2005	2007	2008	2009
Tržby OD	5.008	5.438	6.268	6.228	6.525
Tržby ND	18.574	16.479	17.599	16.863	11.546
Investice ČD+SŽDC	15.584	19.931	22.483	30.804	25.860
Dotace ČD+SŽDC	24.892	35.956	36.468	58.979	47.805

Proč rostou dotace...?

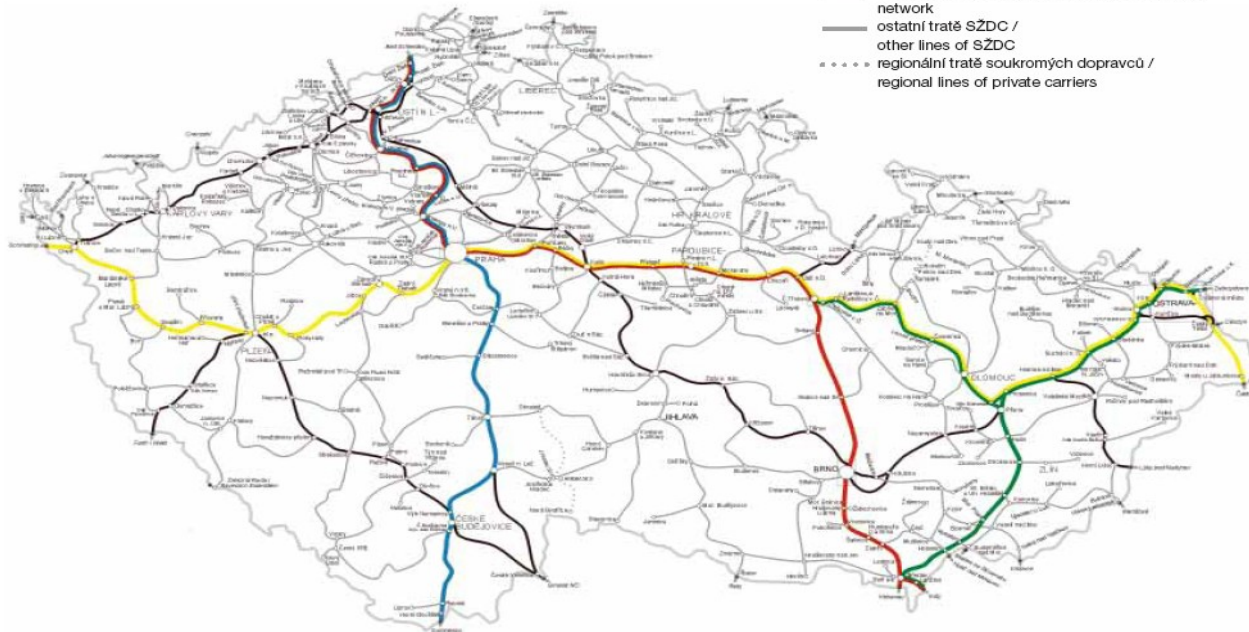
...protože akcelerují investice na české železnici.

Tabulka: Investice ČD+SŽDC (mil. Kč)

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
15.584	17.538	19.931	18.877	22.483	30.804	25.860

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
Celkem	104 304 500	93 027 604	197 332 104

Zdroj: VZ SŽDC

Přestavba ŽU Brno

Celkové náklady: 24,5 mld. CZK.

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



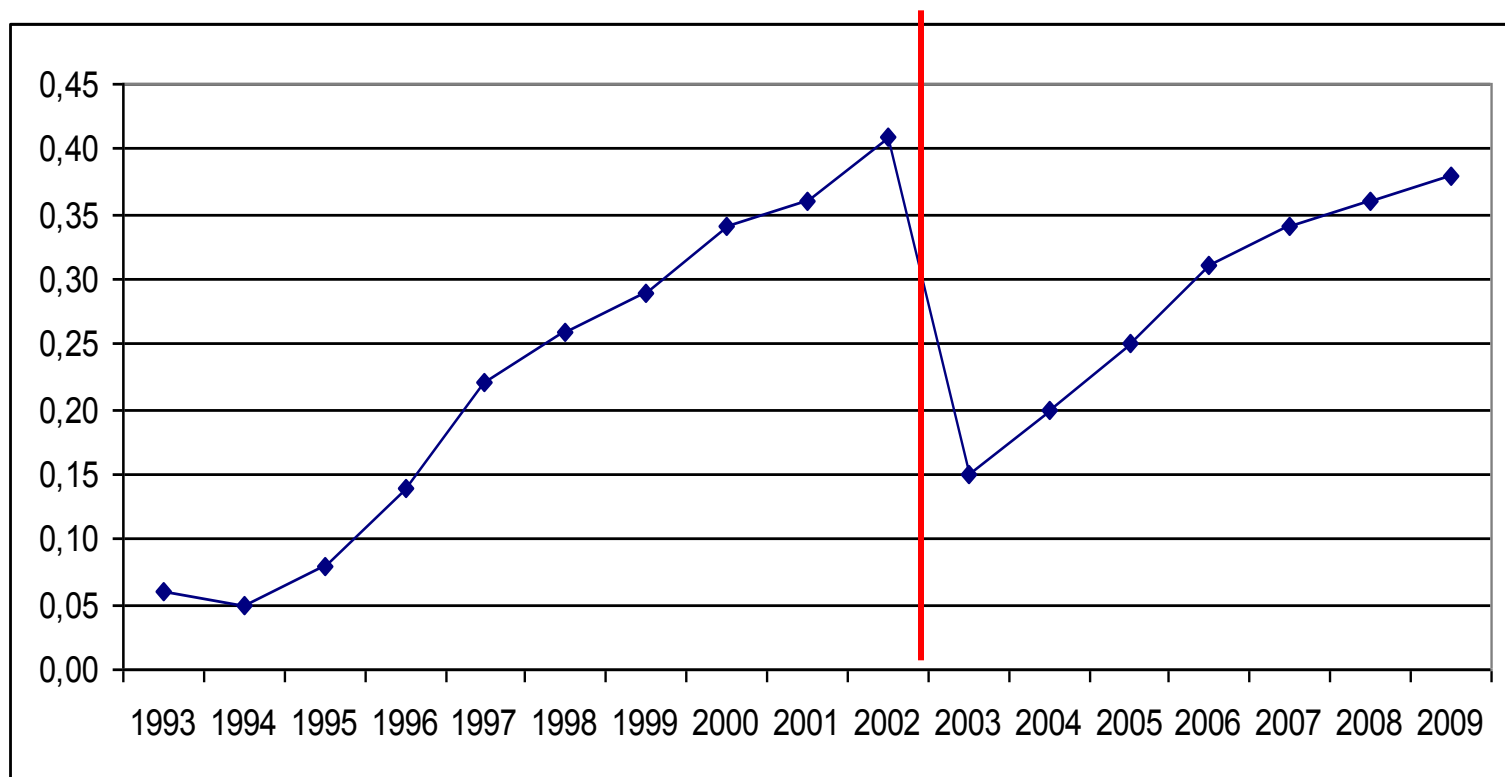
Praha-Beroun:

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.

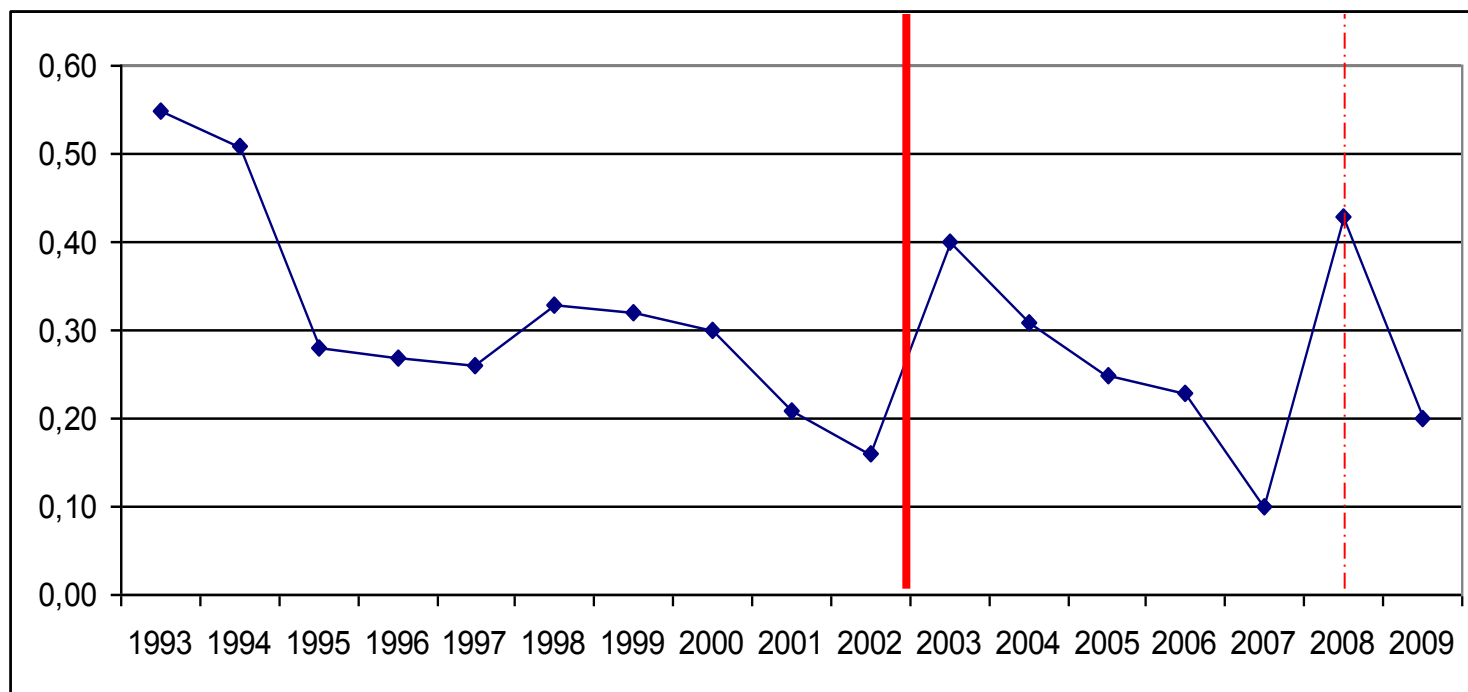
Tunel, jehož výstavba má podle plánů Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) začít v roce 2010 a být ukončena o šest let později, se zařadí na 6. místo nejdelších tunelů na světě. Náklad na výstavbu vyčíslil projektant – Metroprojekt – na 30 miliard korun.

Zadluženost ČD



Zadluženost = cizí zdroje/aktiva celkem

Likvidita ČD



Likvidita = krátkodobý majetek/krátkodobé závazky

Typy veřejných dotací do české železnice

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

Skladba dotací

<i>mil. Kč.</i>	2007	2008	2009
Investiční SŽDC	15.783	22.905	18.960
Provozní SŽDC	5.387	7.665	8.005
Odpouštění dluhů SŽDC	4.567	6.369	6.357
Mimořádná SŽDC	0	11.852	0
Dotace ztrát OD – ČD	8.161	8.905	12.361
Ostatní (ČD+SŽDC)	2.570	1.283	2.122
CELKEM	36.468	58.979	47.805

Dotace na úhradu ztrát OD

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.

Provozní dotace

<i>mil. Kč.</i>	2003	2005	2007	2009
Poplatek ČD za použití ŽDC	5.758	5.684	5.688	4.028
Tržby ČD za zajištění ŽDC	11.330	11.244	11.382	5.320
Provozní dotace SŽDC	5.400	5.400	5.387	8.005

Mimořádná dotace

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.

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
SZDC s.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

Cizí zdroje SŽDC

K 1. lednu 2003 došlo k převodu téměř všech krátkodobých i dlouhodobých závazků z ČD na SŽDC.

Za tyto závazky 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**.

Důsledky

Investice + Osobní doprava = Vysoké výdaje

Jak tyto výdaje financovat?

- a) Veřejnou dotací dnes
- b) Zadlužit se (Veřejnou dotací zítra)

Konkurence...?

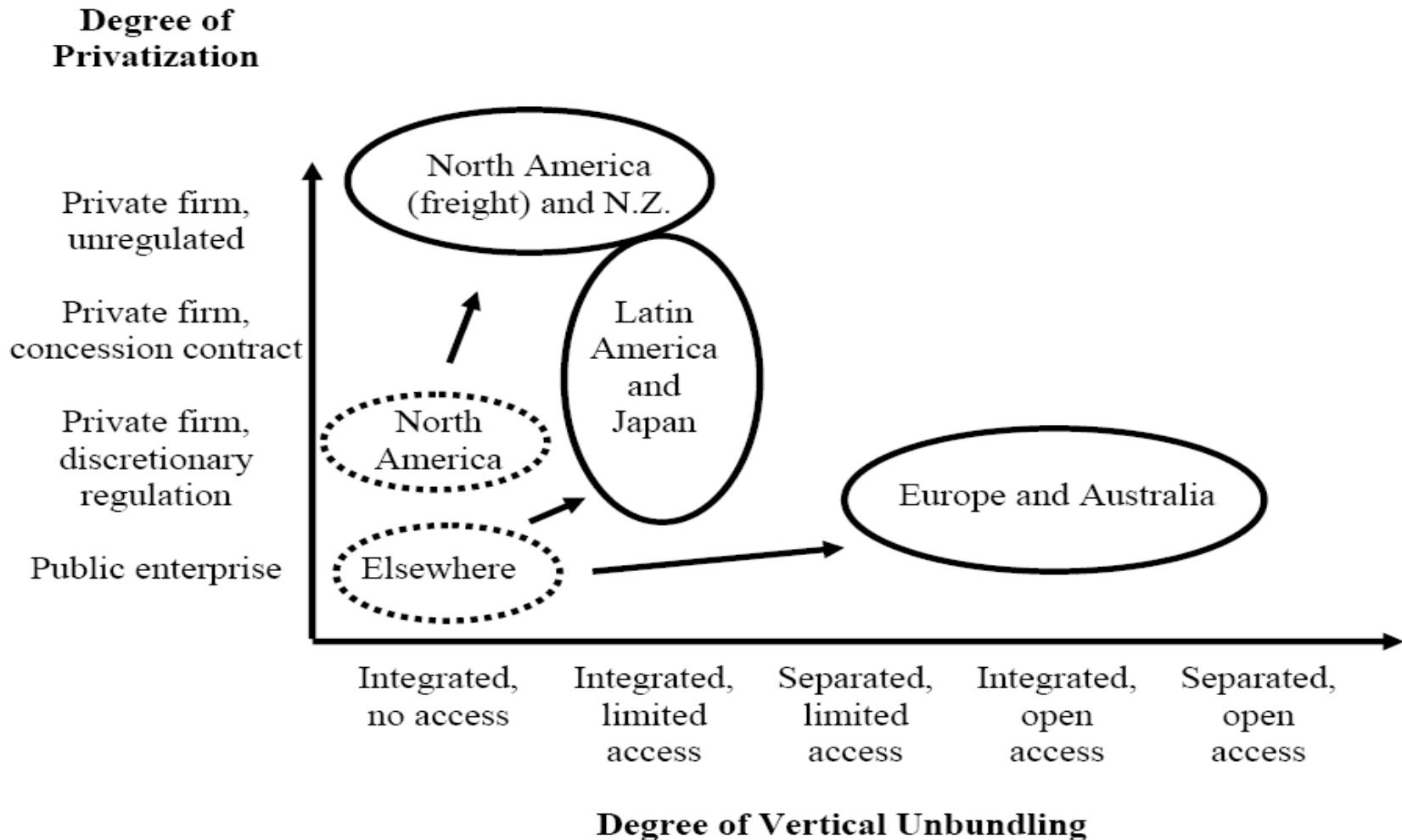
Dva teoretické modely:

- a) Centralizovaný → stát dotuje a vlastní železniční podnik, který je integrovaný a monopolní.
- b) Tržní → na trhu probíhá konkurence mnoha železničních operátorů.

Co s železnicí může dělat hospodářská politika?

- 1) Nic (nedotovat) → krach osobní dopravy v USA, fungující železnice Rusko, Čína
- 2) Deregulace tarifů → rozvoj nákladní dopravy v USA
- 3) Geografická separace → rozdělení železničních podniků na menší celky (Latinská Amerika, Japonsko)
- 4) Privatizace (Latinská Amerika, Velká Británie)
- 5) Evropská cesta → vertikální separace

Rozdělení x privatizace



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

Evropská železniční reforma

Cíl:

Revitalizace železnice

Nástroje:

- Vytvoření tržního prostředí → oddělení infrastruktury a služeb → podpora konkurence
- Optimální využití infrastruktury
- Modernizace služeb

Zdroj: White Paper – European transport policy for 2010 (2001)

„Evropský“ pohled na železnici

Problém:

Málo konkurence →

Úzká hrdla infrastruktury →

Nedostatečné investice →

Řešení:

Vertikální oddělení

Dotace

Dotace



Další problémy...

- 1) Ztrátovost
- 2) Národní trhy
- 3) Státní vlastnictví
- 4) Regulace

Limity konkurence na železnici...

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

Nerovná konkurence?

Častým argumentem je skutečnost, že železniční dopravci musí platit za použití železniční dopravní cesty, zatímco uživatelé silniční dopravy tak často nečiní.

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 za použití dopravní cesty a ČD fakturuje SŽDC za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty.
- 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?

Několik údajů..

- ČR: Délka silniční sítě: 127.710 km
Délka železniční sítě: 16.494 km (MD 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