

# MONOPOL A KONKURENCE NA ŽELEZNICI

Zdeněk Tomeš

---

## Úvod

Železnice prožily období rozkvětu v 19. století, kdy zásadně ovlivnily podobu dopravy a hospodářství vyspělých zemí. Ve 20. století došlo k poklesu jejich významu a kdysi dynamické železniční společnosti se proměnily na nepružné, monopolní a ztrátové podniky se silnými organizačními a finančními vazbami na stát. Vysoké ztráty a dluhy železničních společností vedly celosvětově v posledních desetiletích k řadě reformních pokusů. Společným znakem těchto reforem byla snaha posílit působení konkurence při poskytování železničních služeb. Lze však rozlišit dva odlišné přístupy při zavádění konkurence na železnici. První přístup, použitý především v Evropě a Austrálii, umožňuje vstup nových konkurenčních dopravců na existující železniční síť, která je obvykle ponechána ve veřejném vlastnictví. Druhý přístup, použitý především na americkém kontinentě, je zaměřen na rozdělení železničních společností na menší podniky a následně jejich privatizaci. Evropsko-australský přístup od sebe vlastnický a funkčně odděluje infrastrukturu železniční sítě a poskytování železničních služeb (vertikální separace). V americkém reformním modelu zůstává infrastruktura a poskytování služeb na ní integrována v rámci jedné firmy a důraz je kladen na rozbití monopolu na několik menších firem, obvykle podle hranic regionů (horizontální separace). Ty jsou pak následně pronajímány v tendrech či přímo privatizovány. Cílem tohoto příspěvku je zhodnotit možnosti a meze rozdílných přístupů k zavádění konkurence na železnici.

## 1. Historická determinace železnice

Vznik a rozvoj železnice představoval významný milník v dějinách techniky a hospodářství. Uvedl do pohybu značné objemy zboží a osob a pomocí snížení dopravních nákladů stimuloval hospodářský růst. V průběhu devatenáctého století byly železnice průkopnickým odvětvím v oblasti technického pokroku, manažerského řízení a služeb zákazníkům. Vznik železniční dopravy měl nejčastěji podobu udělení státních licencí na výstavbu a provoz jednotlivých tratí. Jednotlivé železniční společnosti se pak na základě těchto licencí snažily budovat propojené železniční sítě. Tyto společnosti pak následně mezi sebou obvykle tvrdě soutěžily o umožnění či zabránění přístupu na atraktivní trhy. Železniční podnikání devatenáctého století bylo investičně velmi atraktivní z důvodů vysokých zisků generovaných rozvojem průmyslu a obchodu a minimální konkurence ze strany silniční dopravy. Během 19. století a na počátku 20. století železnice zaujímaly v dopravě dominantní postavení. Ve dvacátém století došlo k pozvolné změně této situace. Rychlý rozvoj silniční dopravy začal výrazně redukovat pozici železnice na dopravním trhu. Obě světové války a Velká Deprese zasadily silnou ránu výkonnosti, efektivitě a finanční stabilitě evropských železnic. Oslabené železniční společnosti pak postupně přecházely do státního vlastnictví.

V Evropě se tak po druhé světové válce železniční společnosti nacházely převážně ve státním vlastnictví a byly obvykle sloučeny do národního monopolního železničního podniku. Tato monopolizace a státní vlastnictví měly pro výkonnost a ziskovost železnice neblahé důsledky. Železniční společnosti v Evropě postupně ztratily kontakt s reálným tržním prostředím. Ceny za výkony se přestaly vztahovat k nákladům a stát stále více zasahoval do tvorby cen, doval ztráty a garantoval úvěry. Železniční společnosti se staly nepružnými, málo adaptabilními

kolosy s nízkou schopností přizpůsobení měnícím se tržním podmínkám. Ztrátu tržní síly byly železnice do určité míry schopny kompenzovat vytvořením silné železniční lobby ve vztahu ke státní administrativě. Její vyjednávací síla byla posílena pozicí významného zaměstnavatele a silným postavením odborů.

Evropské železnice se také oproti zbytku světa vyznačovaly větším důrazem na mimoekonomické aspekty železniční dopravy. Tyto mimoekonomické funkce železniční dopravy pak slouží jako argument pro oprávnění státních intervencí do železnice, především pak ve formě dotování finančně ztrátových operací. Nejstarší mimoekonomickou funkcí železnice byla vojensko-strategická, kdy vybavenost železnicemi hrála často hrála ve výsledku válečných konfliktů. Tato její funkce postupně ztrácela na významu, ale po druhé světové válce byla nahrazena funkcemi novými. V řadě evropských zemí bylo úkolem železnice zabezpečit cenově dostupné dopravní služby pro sociálně slabší vrstvy společnosti. K tomuto účelu byly služby osobní železniční dopravy dotovány z veřejných rozpočtů. Další sociální funkcí byla snaha o udržení pracovních míst na železnici, kdy management železnice byl pod silným tlakem nesnižovat počty zaměstnanců v reakci na klesající tržní podíly. V důsledku toho evropské železnice typicky trpí přezaměstnaností a nízkou produktivitou práce. Další funkcí železnice se v řadě evropských zemí stala podpora regionální soudržnosti, kdy úkolem železnice mělo být napomáhat národní integraci regionů pomocí snižování dopravních nákladů. Tato funkce byla významná především u těch zemí, kde existovaly výrazné geografické, kulturní či ekonomické bariéry mezi regiony. V posledních dvou desetiletích přibyla další funkce, kterou železnice v evropském kontextu plní, a to jako environmentálně šetrný způsob přepravy. Tato argumentace je založena na kalkulaci externích nákladů dopravy, z nichž vychází železniční doprava velmi příznivě. Tyto mimoekonomické funkce železnice jsou kompenzovány vysokým objemem dotací, které do železniční dopravy plynou.

Zásadním ekonomickým parametrem fungování železniční dopravy jsou náklady na železniční infrastrukturu. Představují 50-80% celkových nákladů železničního podnikání. (DiPietrantonio-Pelkmans 2004) Vysoké náklady na výstavbu, renovaci a údržbu infrastruktury jsou primární příčinou celkových ztrát evropských železnic. Náklady na železniční infrastrukturu jsou výrazně nižší u železnic zaměřených převážně na nákladní dopravu (USA, Latinská Amerika), než u železnic s významným podílem přepravy osob (EU, Japonsko), protože vysoké nároky na bezpečnost a komfort osobní dopravy výrazně prodražují infrastrukturní investice. Vysoké náklady na infrastrukturu jsou pak jedním z důvodů, že poměr tržeb k nákladům se u evropských železnic pohybuje v rozmezí 0,35-0,65 (Nash 2002). Vysoké ztráty evropských železnic jsou kryté státními dotacemi či růstem zadlužení se státní garancí.

## **2. Evropská strategie železničních reforem**

Oblast železniční politiky zůstávala v rámci společných evropských politik poměrně dlouho na okraji zájmu. Tato situace se začala měnit v posledních dvaceti letech a regulační úsilí Evropské komise začalo tuto oblast poměrně významně ovlivňovat. Na přelomu osmdesátých a devadesátých let byla přijata strategie vedoucí k zásadním železničním reformám na evropském kontinentě. Tato strategie je založena na myšlence, že cestou ke zlepšení situace železnice je zavedení konkurence v provozování železničních služeb na jedné síti. Tento přístup byl inspirován postupy v jiných síťových odvětvích s prvky přirozeného monopolu (Martin-Roma-Vansteenkiste 2005). Jako hlavní problémy byly v evropské železniční strategii identifikovány především národní charakter železnic neumožňující a nepodporující mezinárodní dopravu, rostoucí nároky na veřejné rozpočty, nedostačující kapacita

infrastruktury a nevyhovující technická harmonizace. (European Commission 2001, 2006) Evropská strategie železničních reforem se snaží tyto problémy řešit pomocí zavedení konkurence při provozování železničních služeb. Evropská komise zvolila přístup, kdy dochází k oddělení infrastruktury a služeb a na železniční dopravní cestu je umožněn vstup více provozovatelům. Od tohoto vstupu konkurence je očekáváno, že povede k více tržně orientovanému chování a k omezení neefektivit na železnici. Konečným cílem reforem je zvýšení intenzity konkurence a snížení nároků na veřejné rozpočty.

### 2.1. Švédsko

Švédsko představuje první zemi v Evropě, kde byla vyzkoušena strategie oddělení infrastruktury a služeb. K reformě bylo přistoupeno již v roce 1988, kdy hlavním důvodem byly špatné výsledky státních železnic Statens Jarnvager (SJ). Reforma rozdělila původní SJ a vytvořila novou firmu Banverket (BV), která se stala vlastníkem infrastruktury. BV je tak zodpovědná za investice do infrastruktury a za její údržbu. Provozování vlaků bylo ponecháno v kompetenci SJ, která tak činí na komerčním základě bez veřejných dotací, ovšem je jí umožněno stanovovat si volně tarify a úroveň služeb. (Quinet-Vickerman 2004). Výsledky reformy byly následující:

Tabulka: Výsledky švédské reformy:

		1987	1993
Státní dotace celkem	mil. euro	248	792
Infrastrukturní investice	mil. euro	96	785
Provozní dotace	mil. euro	152	76
Poplatky za užití dopravní cesty	mil. euro	0	71
Počet zaměstnanců SJ		29.000	14.000

Zdroj: Quinet-Vickerman 2004

Zvýšení konkurenčního tlaku a tlak na vyšší efektivitu podniku se projevil poklesem počtu zaměstnanců a poklesem nároku na provozní dotace od státu. Překvapujícím důsledkem reforem bylo, že nepoklesly celkové státní dotace do železniční dopravy, ale naopak došlo k jejich výraznému růstu, který byl determinován značným navýšením infrastrukturních investic do švédských železnic. Švédská železniční reforma tak nesnížila celkové nároky železniční dopravy na veřejné rozpočty, a to především z toho důvodu, že reformní proces byl doprovázen závazkem vlády ve formě vysokých dotací na modernizaci železniční infrastruktury.

### 2.2. Velká Británie

Nejvýraznější reforma byla v rámci EU provedena ve Velké Británii. Razantní demonopolizace a privatizace britské železnice byla součástí širšího privatizačního a liberalizačního programu. Povzbudivým impulsem pro důslednou železniční reformu byla také úspěšná deregulace a privatizace londýnské veřejné autobusové dopravy (Bamford 2001). Cílem britské železniční reformy bylo eliminovat veřejné dotace, využít soukromých zdrojů při financování infrastruktury a zvýšit efektivnost odvětví (Holvad et al 2003). V roce 1994 byl tehdejší dominantní British Rail transformován na více než 70 rozdílných společností. Jedna z nástupnických společností – Railtrack - se stala vlastníkem infrastruktury a byla zodpovědná za trať, stanice a další infrastrukturu. Byl také ustanoven nezávislý regulátor, který stanovoval sazby, které Railtrack účtoval provozovatelům služeb. Smyslem reformy bylo umožnit volný vstup do odvětví pro provozovatele nákladní dopravy a limitovaný vstup pro provozovatele osobní dopravy. Společnosti provozující osobní dopravu se ucházely o právo provozovat spojení ve vypisovaných tendrech s licencemi na 7-15 let. Většina osobních

linek byla ztrátová, tudíž v tendrech vítězili dopravci požadující nejnižší dotaci na provozování takovéto linky (Nash 2002). Výsledky reformy byly dramatické. Společnosti provozující železniční služby vzniklé rozdělením British Rail byly zprivatizovány, typicky do rukou zaměstnanců a velmi dynamicky se začal vyvíjet dopravní trh. Vzrostly výkony a poklesly počty zaměstnanců, požadavky na veřejné rozpočty se výrazně snížily. Ve Velké Británii se přistoupilo i k privatizaci vlastníka infrastruktury Railtracku v roce 1996. Ovšem Railtrack v roce 2001 zkrachoval v důsledku nárůstu nákladů v souvislosti s několika smrtelnými nehodami a s růstem nákladů při rekonstrukci West Coast Main Line. Labouristická strana využila příležitosti a reorganizovala Railtrack do podoby neziskové organizace Network Rail. (Gomez-Ibanez 2004). Hodnocení britské reformy železnic je rozporuplné. Některé prameny jej hodnotí jako jednoznačný úspěch a jako důkaz prospěšnosti liberalizace a privatizace na železnici Mezi kladné stránky hodnocení patří především silné omezení veřejných dotací do železniční dopravy, výrazný růst přepravených osob a dramatický nárůst převážně soukromých investic do dříve zanedbávaného odvětví. Mezi negativní aspekty hodnocení britské reformy patří především fragmentace železniční sítě, růst transakčních nákladů a pokles bezpečnosti. (diskuse viz Gerondeau 1997, Nash 2002, Quinet-Vickerman 2004).

### *2.3. Německo*

Reformní program v Německu měl jiný scénář. Došlo zde sice k účetnímu oddělení infrastruktury a služeb, ale na trhu stále dominuje jeden operátor. Deutsche Bahn byly zreorganizovány v roce 1994, kdy byly zreformovány na akciovou společnost a jednorázově oddluženy (Kloutvor-Šíp-Vorlíček 2001). Cílem reformy bylo, aby Deutsche Bahn dosáhly zisku v situaci, kdy na provozování osobní dopravy jsou vypisovány tendry o státní dotace. Účetnictví je odděleno, ale k reálnému oddělení vlastníka a provozovatele v zásadě nedošlo, což umožňuje diskriminatorní chování. V důsledku toho se na dálkových tratích vyskytuje minimum konkurence (Holvad et al 2003). V osobní dopravě byly ponechány konkurenci regionální tratě, kdy se poměrně úspěšně rozvinula konkurence soukromých a municipálních dopravců.

### *2.4. Francie*

Francie je příkladem země, kde požadované reformy byly provedeny pouze formálně, s malými reálnými dopady. Drtivý podíl celkových objemů železničních výkonů zabezpečuje dominantní Societe Nationale des Chemins de Fer Francais (SNCF). Vztah vlastníka sítě Réseau Ferre de France (RFF) a SNCF je determinován tím, že SNCF kontroluje řízení provozu, provádí investice a údržbu ve spolupráci s RFF. (Holvad et al 2003). RFF tedy bez spolupráce se SNCF není schopna zabezpečit fungování dopravní cesty. Ovšem RFF je v zásadě organizace fungující více jako regulátor než jako manažer. Definiuje investiční politiku a údržbu infrastruktury ale efektivní kontrolu vykonává SNCF, s kterou RFF uzavírá smlouvy. (Quinet-Vickerman 2004). Francouzská politika je k principu zavedení konkurence v železniční dopravě poměrně rezervovaná díky tradiční silné roli státu v ekonomice, vlivem odborů a státem stimulovaným rozvojem vysokorychlostních tratí.

### *2.5. Česká republika*

V České republice došlo v roce 2003 k transformaci bývalých Českých Drah státní organizace na České dráhy a.s (ČD). a Správu železniční dopravní cesty s.o (SŽDC). Smyslem této transformace bylo v souladu s evropskými směnicemi dosáhnout otevřeného přístupu na síť a mít SŽDC jako provozovatele a správce železniční dopravní cesty a ČD jako pouze jednoho z provozovatelů. V logice evropských směrnic bylo umožnit vznik a rozvoj konkurence při provozování železničních služeb. Ovšem podobně jako v případě Francie, je SŽDC při

zabezpečení a řízení provozu odkázána na dominantního operátora. SŽDC sama o sobě není schopna zabezpečit fungování železniční dopravní cesty. Provoz na železniční cestě udržují ČD a SŽDC jim platí za zabezpečení provozu na železniční dopravní cestě. Reálný objem konkurence je nízký.

### 3. Intenzita konkurence a výkonnost evropských železnic

Na základě uvedených příkladů je možné identifikovat výrazné odlišnosti v přístupu jednotlivých evropských zemích k implementaci evropských směrnic. Ve většině případů bylo provedeno požadované oddělení infrastruktury a služeb. Ovšem v řadě evropských zemích má dominantní operátor stále značný vliv na řízení provozu, což mu umožňuje ve větší či menší míře stanovovat podmínky soutěže.

Významným limitem účinnosti železničních reforem v Evropě je skutečnost, že s výjimkou Velké Británie nedošlo k rozbití monopolu poskytovatelů železničních služeb. Typická evropská reforma má podobu více či méně funkčního oddělení infrastruktury a provozu, ale provoz služeb zůstává silně koncentrován ve zbytkovém národním provozovateli, který má i nadále na domácím železničním trhu dominantní podíl. Je skutečností, že na trh je umožněn vstup i dalším operátorům. Ti jsou ovšem oproti zbytkovému železničnímu monopolu v poskytování služeb většinou výrazně hendikepováni. Na dominantního operátora byl v rámci reforem bezplatně převeden fyzický i lidský kapitál nezbytný k provozování železničních služeb a nově příchozí konkurenti jsou tak v obtížné situaci, protože pořízení nového vybavení je nákladné a sekundární trh v zásadě neexistuje.

Intenzita konkurence v železničním odvětví v evropských zemích je analyzována ve studii IBM (2004), která měří index liberalizace železnice - Liberalization index (LIB), který se skládá z váženého průměru dvou indexů: LEX index (30% LIB), který měří do jaké míry byly železniční reformy ukotveny v zákonech a ACCESS index (70% LIB), který měří účinnost reforem v akci, především pak míru přetrvávajících reálných bariér konkurence, jako jsou administrativní bariéry, dostupnost dopravní cesty nebo rozsah dostupného trhu. Vyšší hodnoty indexu znamenají vyšší míru liberalizace odvětví. Hodnoty tohoto indexu jsou pro zkoumané země následující: Velká Británie >750; Švédsko >700, Německo >700, ČR >500, Francie >300. Zásadní otázku pak představuje, zda se vyšší míra konkurence odráží ve zlepšení výkonnostních a ziskových ukazatelů evropských železnic.

Tabulka: Výkonnostní ukazatele železnice.

	Osobní doprava (mld. pkm)			Nákladní doprava (1000 mld. tkm)		
	1995	2000	2005	1995	2000	2005
<b>V. Británie</b>	30,3	38,4	42,8	13,3	18,1	22,1
<b>Švédsko</b>	6,8	8,2	8,9	19,4	19,5	21,7
<b>Německo</b>	71,0	75,4	74,9	69,5	77,5	89,7
<b>ČR</b>	8,0	7,3	6,0	22,6	17,5	14,8
<b>Francie</b>	55,6	69,9	76,5	48,1	55,3	40,7

Zdroj: UIC Statistical Yearbook 2006

Vývoj výkonů na železnici ve sledovaných zemích měl ve sledovaném období spíše rostoucí trend. Především u nejdůslednějších reforem ve Velké Británii lze identifikovat působivé nárůsty objemů přepravy. Druhým významným důsledkem železničních reforem jsou změny počtu zaměstnanců. Ve všech zemích aplikující reformy došlo k poklesu počtu zaměstnanců na železnici. V případech, kde došlo současně k nárůstu výkonů byly výsledkem vysoké přírůstky produktivity. Holvald et al (2003) na vzorku 5 zkoumaných zemí (V. Británie,

Německo, Francie, Švédsko a Dánsko) dochází k závěru, že přírůstky produktivity byly ve zkoumaných zemích od poloviny 90-tých let velmi významné. Dále dochází k závěru, že lepších výsledků v nárůstech produktivity dosahují země s více radikálním způsobem reformem. Ekonometrickým zkoumáním efektivitu prováděných reformem se zabýval i Friebel et al (2006) a dochází na vzorku 11 evropských zemí v období 1980-2003 k závěru, že reformy zvyšují efektivitu, to znamená, že železniční produktivita by v případě neprovedení reformem byla nižší. Kvantitativně odhadl tyto výsledky na půlprocentní zvýšení výkonu ročně poté co země zavedla reformu. Výsledky evropských reformem tak lze momentálně shrnout slovy, že reformy sice zlepšily efektivitu hospodaření, nedokázaly však vyvézt železnice ze ztrát. Dokonce se většinou ani nepodařilo snížit objem veřejných dotací, a to často proto, že nezdědky byly k železničním reformám přibaleny nejrůznější bonusy ve formě financování nové infrastruktury či jiných závazků státu.

#### **4. Mimoevropské zkušenosti**

##### *4.1. Austrálie*

Austrálie zvolila stejně jako EU politiku vertikálního oddělení provozu a infrastruktury. Ovšem existuje zde několik odlišností, především pak velké vzdálenosti a výrazně řídká železniční síť. Na rozdíl od EU sice Austrálie tvoří jednotný prostor, na druhé straně však disponuje nižší četností důležitých sídel.

##### *4.2. Severní Amerika*

V USA a Kanadě měly železniční reformy jinou podobu, protože byly determinovány odlišnou výchozí situací. Na rozdíl od Evropy i většiny dalších zemí světa se severoamerické železnice při počátku reformem nenacházely ve státním vlastnictví ani nebyly plně monopolizovány. Reformy proto byly více zaměřeny na deregulaci odvětví a méně na umožnění vzniku konkurence. Železniční doprava na severoamerickém kontinentu je typická nízkými podíly osobní dopavy. V USA dosahuje osobní železniční doprava minimálních podílů na celkovém trhu přepravy osob. Na druhou stranu nákladní doprava zde v tržních podílech vyjádřených v tunokilometrech dosahuje podílu až 40% na celkovém trhu nákladní dopavy v USA. Americké železnice se specializují na přepravu sypkých materiálů ve velkých objemech na velké vzdálenosti, kde jsou schopni dosáhnout příznivějších nákladových poměrů než kamiony. Výhodou železniční sítě v USA jsou výrazně nižší náklady na obnovu a údržbu infrastruktury. Průměry jsou udávány jako 63.800 euro na traťový kilometr ročně v EU oproti 14.600 euro v USA. Důvodem jsou vysoké náklady na zabezpečení bezpečnosti v osobní dopravě v Evropě (DiPietrantonio-Pelkmans 2004).

##### *4.3. Latinská Amerika*

I řada zemí Latinské Ameriky v nedávné době přistoupila k procesu železničních reformem. Tyto země volily cestu geografického rozdělení dominantního operátora při ponechání integrovaného vlastnictví infrastruktury a služeb (horizontální separace). Následně pak často probíhala privatizace takto rozdělených společností. Nejpromyšlenější reforma proběhla v Mexiku, které je stejně jako všechny americké země charakteristické významným podílem nákladní a marginálním podílem osobní dopavy. Bývalá monopolní společnost byla rozdělena na tři společnosti vlastníci jak infrastrukturu, tak vozy. Ovšem separace byla volena takovým způsobem, že každá společnost má spojení s hlavním městem i s každým s oceánů. (Gomez-Ibanez 2004). Podobný způsob byl zvolen v Brazílii a Argentině. V Argentině (RAC, 1998) došlo k reformě, která spočívala v rozdělení sítě do 4 geografických jednotek s nabídkou koncese na 30 let k dražbě. Po dobu těchto 30 let má vydražitel právo spravovat infrastrukturu, provozovat na ní nákladní dopravu a umožnit vstup pro provozovatele osobní

dopravy. V důsledku reformy došlo k redukci nákladů a k poklesu zaměstnanců až o 75% (z 92.000 na 20.000), ztráty poklesly z 800 mil dolarů v roce 1989 na 200 mil dolarů v polovině 90-tých let. (Quinet-Vickerman 2004). V Brazílii byla podobně cílená reforma relativně méně úspěšná, především z důvodu menší možnosti vhodného geografického rozdělení sítě.

#### 4.4. Japonsko

Japonsko je specifické tím, že díky geografické poloze ostrova má železniční doprava malý podíl na nákladní dopravě (vysoký podíl námořní pobřežní dopravy). Zásadním trhem je zde doprava osobní. Z rozličných důvodů zde došlo k rozdělení monopolní společnosti na několik regionálních společností. Teritoria jednotlivých firem se nepřekrývaly, tudíž nedocházelo k přímé konkurenci, ale pouze ke konkurenci na tržních okrajích. Výsledkem reformy byl pokles nákladů, pokles zaměstnanců, nárůst přepravených osob a dosažení zisků. Motivem reformy ovšem nebylo primárně zavedení konkurence, ale spíše boj s odbory. Reforma proběhla roku 1987 a rozdělila japonské železnice na 7 regionálních společností, kterým bylo umožněno stanovovat si vlastní tarify. Výsledkem reformy byla vyšší citlivost na požadavky zákazníků a zlepšení kvality poskytovaných služeb. Mezi roky 1987 a 1991 stoupl objem přepravy o 20% a počet zaměstnanců se snížil z 280.000 na 160.000. (Quinet-Vickerman 2004).

### 5. Limity evropského pojetí konkurence na železnici

Politika vertikální separace se snaží zavést konkurenci do provozování služeb na železnici umožněním vstupu konkurenčních dopravců na železniční síť. Tato politika vertikální separace však doposud nebyla schopna výrazněji narušit dominantní postavení bývalých monopolů na národním železničním trhu. Podíly dominantního provozovatele služeb na domácím železničním trhu se v evropských poměrech pohybuje výrazně nad 70%. Existující národní dominantní provozovatelé mají oproti nově vstupující konkurenci výraznou výhodu v podobě naakumulovaného lidského i fyzického kapitálu. Z pohledu zavádění konkurence na železnici byla evropská reforma nedůsledná v tom bodě, že nerozdělila existující provozovatele služeb na několik menších subjektů.

Další problematický aspekt evropských železničních reformy představuje skutečnost, že jak správce infrastruktury, tak dominantní provozovatel i po provedení reformy obvykle zůstávají ve státním vlastnictví (s výjimkou V. Británie). Pokud přetrvává situace, kdy konečná zodpovědnost za infrastrukturu i provoz je v rukou státu jako vlastníka, potom je obtížné dosáhnout snížení nákladů. Situace, kdy vlastník infrastruktury zůstává ve státním vlastnictví pak obvykle vede ke snaze jeho úředníků a dalších zúčastněných subjektů navýšit rozpočet na výstavbu železniční infrastrukturu bez ohledu na to, zda je ekonomicky efektivní či nikoliv. Tento problém je o to významnější, že v zájmu průchodnosti reformy se vlády v řadě evropských zemí zavázaly k dodatečným státním investicím do železniční infrastruktury. Ponechání zbytkového operátora ve státním vlastnictví pak zase velmi často udržuje v chodu neprůhledný systém dotací a zabraňuje účinnému působení konkurence, neboť dominantní provozovatel je často nejrůznějšími cestami protěžován. Řešení přijaté v řadě zemí amerického kontinentu je v tomto ohledu účinnější. Zachováním vertikální integrace infrastruktury a provozu má stát možnost zbavit se v rámci privatizace zodpovědnosti za železnici, prodat ji jako celek se všemi aktivy i pasivy a výrazně tak snížit riziko budoucích nároků vůči veřejným financím.

Smyslem strategie vertikální separace v Evropě bylo pomocí oddělení dosáhnout příznivých efektů konkurence na celkovou výkonnost a efektivitu odvětví. I když reformy zvýšily efektivitu, díky neuskutečněné demonopolizaci a privatizaci odvětví, však tyto záměry nebyly

dotazeny do konce a intenzita konkurence v železniční dopravě v Evropě zůstává nízká. Je možné pochybovat i o účelnosti samotného konceptu konkurence mezi jednotlivými provozovateli železniční dopravy. Železniční doprava je pod intenzivním konkurenčním tlakem ostatních druhů dopravy. Je otázkou zda je smysluplné vytvářet umělým způsobem konkurenci mezi jednotlivými provozovateli železniční dopravy, když především silniční dopravci již tuto úlohu výrazně plní.

Situace evropských železnic je dále komplikována vysokým podílem osobní dopravy na jejich výkonech. Osobní doprava obecně prodražuje náklady na výstavbu a údržbu infrastruktury, protože vyžaduje výrazně vyšší bezpečnostní standarty. V evropském kontextu je obvykle předpokládáno, že nákladní doprava bude finančně soběstačná, zatímco osobní doprava je ztrátová a na její provozování přispívají veřejné rozpočty. Evropské specifikum vysokého podílu osobní dopravy a její podpory z veřejných zdrojů je v této situaci faktorem, který dále udržuje vazbu státu a železnice a představuje mechanismus, kterým jsou oslabovány tržně efektivní procesy na železnici. Tento mechanismus není v americkém modelu přítomný a železnice jsou ponechány svému osudu v důsledku privatizace a marginálního postavení železniční osobní dopravy. To je z pohledu minimalizace státních dotací velmi výhodné, protože v interakci státu a železnice v evropském pojetí je stát neustále vtahován do hry silnou železniční lobby a neustále pod snahou přesunout část železničních nákladů na stát.

Aplikace evropského reformního modelu se v reálném světě potýká s řadou potíží, kdy zdrojem problémů jsou především otázky koordinace a regulace. Koordinační problém je přítomen ve skutečnosti, že odtržením provozu a infrastruktury dochází ke ztrátám kooperace, které je pak nutno nastolovat tržně, což je spojeno s dodatečnými náklady. Pro zabezpečení hladké konkurence je nutná poměrně tuhá regulace ve vztahu k umožnění vstupu na trať, v regulaci cen a dohled nad hospodářskou soutěží. Paradoxně nejvyšší potřeba účinné regulace pak vyvstává v těch zemích, které provedly rozbití nejdůsledněji, jako bylo ve Velké Británii.



## 6. Závěr

Železniční doprava ve vyspělých zemích čelí v současné době řadě ekonomických problémů. Tržní podíly železniční dopravy v průběhu dvacátého století silně poklesly a celkový hospodářský výsledek železničního provozu se propadl do ztát. Výpadky tržeb byly nahrazovány státními dotacemi, především na infrastrukturu a provozování osobní dopravy. Tento vývoj byl doprovázen procesem fúzí železničních společností a jejich přechodem do státního vlastnictví. Tyto procesy pak především v Evropě po druhé světové válce vyústily v podobu železnic jako monopolních, neefektivních a státem vlastněných podniků, které vyžadovaly vysoké veřejné dotace, za které poskytovaly nekvalitní služby. Tento neuspokojivý stav vyvolal několik reformních pokusů.

Variabilita organizace železničního podnikání i zaměření reforem je vysoká. Nicméně lze rozlišit dva základní přístupy k provádění reforem. První evropsko-australský od sebe odděluje infrastrukturu a provozování služeb a snaží se o umožnění volného vstupu na železniční síť. Druhý přístup, převážně americký se snaží o demonopolizaci a privatizaci. Výsledky vertikální separace na evropském kontinentě jsou nejednoznačné. Na jedné straně došlo ke zlepšení výkonnosti a efektivity železničních operátorů. Na druhé straně zůstává intenzita soutěže v železniční dopravě nízká.

Základním problémem evropského reformního modelu je skutečnost, že pouze málo přispívá ke skutečnému odstátnění a demonopolizaci celého odvětví. Logickým krokem po provedení vertikální separace by bylo rozbití a privatizace dominantních operátorů, ať již podle regionálního či funkčního dělení. K tomu ovšem v Evropě až na výjimky nedošlo. V jiných částech světa byly ve vztahu k železnicím zvoleny alternativní přístupy. Obvykle byla ponechána integrace infrastruktury a služeb a pozornost se zaměřila více na privatizaci a demonopolizaci odvětví. Zdá se, že tato strategie je úspěšnější ve snaze zvýšit efektivnost hospodaření železničních společností a ve snaze omezit objem veřejných dotací plynoucích do železnice. Evropský přístup podpory konkurence je pouze polovičatý, protože nerozbíjí a neprivatizuje dominantní státní provozovatele železničních služeb.

## Literatura

- BAMFORD, C.G. Transport Economics. Studies in Economics and Business. Oxford: Heinemann, 2001. ISBN: 0435 33215 5
- DI PIETRANTONIO, L.; PELKMANS, J. The Economics of EU Railway Reform. Bruges European Economic Policy Briefings no 8. 2004.  
[http:// www.coleurop.be/content/studyprogrammes/eco/publications/BEEPs/BEEP8.pdf](http://www.coleurop.be/content/studyprogrammes/eco/publications/BEEPs/BEEP8.pdf)
- EUROPEAN COMMISSION. White Paper – European transport policy for 2010. Time to decide. Luxembourg, 2001. ISBN 92-894-0341-1.
- EUROPEAN COMMISSION. Revitalising Europe's Railways – Towards an integrated European railway area. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2003. ISBN 92-894-4285-9.
- EUROPEAN COMMISSION. Keep Europe Moving - mid term revision of the European Commission's Transport White Paper. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. ISBN 92-79-02312-8.
- EUROSTAT. Energy & Transport in figures, 2006.
- FRIEBEL, G.; GURIEV, S.; PITTMAN, R.; SHEVYAKOVA, E.; TOMOVA, A. Railroad Restructuring in Russia and Central and Eastern Europe: One Solution for All Problems? Revised August 2006.
- GERONDEAU, CH. Transport in Europe. Artech House London, 1997. ISBN 0 89006 931 X.
- GOMEZ-IBANEZ, J. A. Railroad Reform. An overview of the options. Conference Proceedings of the Railroad Reform (Madrid, Spain), 2004.
- HOLVALD, T; PRESTON, J.; HUANG, B. Review of Introduction of Competition in Railways in Europe. Paper presented for the 1<sup>st</sup> Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment, Toulouse, France, November 2003 (with John Preston and Biao Huang).  
[http://transportation.northwestern.edu/sources/RAIL04\\_IDEI/huang.pdf](http://transportation.northwestern.edu/sources/RAIL04_IDEI/huang.pdf)
- IBM. Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2004: Comparison of the market opening in the Rail Market of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway.  
[www.bahn.de/presse](http://www.bahn.de/presse)
- KLUOTVOR, J.; ŠÍP, E.; VORLÍČEK, J. Železnice jako součást dopravního trhu. Praha: Liberální Institut, 2001.
- KVIZDA, M. Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky - mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 84 s. ISBN 80-210-4219-2.
- MARTIN, R.; ROMA, M.; VANSTEENKISTE, I. Regulatory Reforms in Selected EU Network Industrie. European Central Bank. Occasional Paper Series. No 28, April 2005.
- NASH, C. A.; PRESTON, J. „The Policy Debate in Great Britain” in Report of the Ninetieth Round Table on Transport Economics held in Paris on 4th – 5th 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.
- NASH, CH. Regulatory reform in rail transport – the UK experience. Swedish Economic Policy Review 9, 2002, p. 257-286.
- NASH, C. A.; RIVERA-TRUJILLO. Rail regulatory reform in Europe – principles and practice. 2004.  
[www.stellaproject.org/FocusGroup5/Athens2004/papers/nash.doc](http://www.stellaproject.org/FocusGroup5/Athens2004/papers/nash.doc)
- QUINET, E.; VICKERMAN, R. Principles of Transport Economics. Edward Elgar. Publishing, 2004. ISBN 1 84064 865 1.
- RAC. Myth and Realities of Rail Access and Competition Issues. The Railway Association of Canada. October 1998.
- TOMEŠ, Z.; POSPÍŠIL, T. Ekonomické aspekty železniční dopravy. Masarykova univerzita Brno. 2006. ISBN: 80-210-4220-6.