

VEŘEJNÉ DOTACE DO ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČR

Zdeněk Tomeš

Úvod

Železniční doprava se na evropském kontinentu rozvíjela především v 19. století a na počátku 20. století, kdy představovala dominantní vnitrozemský způsob přepravy a byla vysoce ziskovým odvětvím. Ve 20. století však následoval strukturální pokles, způsobený především rozvojem levnější a flexibilnější silniční dopravy. Železnice začaly v důsledku poklesu poptávky a vysokých fixních nákladů akumulovat finanční ztráty. Tyto ztráty pak v některých zemích vedly k omezení železničního provozu, v Evropě však byl hlavním důsledkem růst veřejných dotací na úhradu těchto finančních ztrát. V ČR byly tyto dlouhodobé trendy nejdříve zpomaleny centrálně plánovaným hospodářstvím a následně akcelerovány ekonomickou transformací na konci dvacátého století. Významnou změnou pro českou železnici byl počátek roku 2003, kdy zanikla integrovaná organizace České Dráhy s.o. a vznikly dvě nástupnické organizace, manažer infrastruktury Správa železniční dopravní cesty s.o. (SŽDC), na kterou byla převedena železniční dopravní cesta a České Dráhy a.s. (ČD), na které byl převeden vozový park a většina zaměstnanců. Přes tuto transformaci železniční doprava dále akceleruje její ztrátovost, která je sanována z veřejných rozpočtů. Cílem článku je kvantifikace celkových veřejných dotací do železniční dopravy v ČR v období 2003-2008.

1. Metodika

V rámci práce byly kvantifikovány veškeré veřejné dotace do železnice v ČR, konkrétně potom následující typy dotací:

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

Hlavními poskytovateli veřejných dotací jsou Ministerstvo dopravy, Ministerstvo financí, Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), kraje a evropské fondy. Dotace z evropských fondů byly zahrnuty do celkového výpočtu, protože jsou taktéž financovány z veřejných zdrojů. Výpočet byl zaměřen na dva hlavní subjekty železniční dopravy: Správu železniční dopravní cesty a České Dráhy, protože jsou zcela dominantními příjemci veřejných dotací v železniční dopravě. Veřejné dotace do dalších železničních dopravců byly zanedbány z důvodu jejich minimálního podílu na celkovém objemu veřejných dotací v tomto odvětví.

Při kalkulaci celkového objemu veřejných dotací do železniční dopravy vyvstala otázka, jakým způsobem započítat úhrady závazků SŽDC z veřejných zdrojů. Typickým postupem je situace, kdy závazky SŽDC uhrazuje věřitelům Ministerstvo financí z titulu státních záruk za tyto závazky. Následně potom vzniká závazek SŽDC vůči státu, který SŽDC ze svých zdrojů není schopna uhradit, a proto je průběžně odpouštěn. V této práci byl zvolen přístup, kdy do celkového objemu veřejných dotací bylo v takovémto případě započítáváno až odpuštění závazku SŽDC vůči státu a nikoliv samotná úhrada závazku SŽDC státem, protože dokud je veden jako závazek vůči státu, tak se jedná o půjčku státu vůči SŽDC a stále existuje povinnost jí splatit. Teprve jejím odpuštěním se z půjčky stává dotace.

2. Veřejné dotace do SŽDC

Správa železniční dopravní cesty je státní organizace, jejímž posláním je správa, údržba a modernizace železniční dopravní cesty. Vznikla v roce 2003 jako jedna ze dvou nástupnických organizací po bývalých ČD, s.o., kdy na SŽDC byla převedena železniční dopravní cesta a většina závazků. Samostatná existence SŽDC má umožnit rozvoj konkurence při poskytování železničních služeb, protože SŽDC je povinna umožnit vstup na železniční dopravní cestu všem subjektům, které k tomu prokáží způsobilost. Za použití železniční dopravní cesty vybírá SŽDC poplatek. Příjmy SŽDC z poplatku, které se pohybují na úrovni cca 5-6 mld. Kč ročně ovšem ani zdaleka nedostačují k financování veškerých nákladů spojených s údržbou, provozuschopností a investicemi do železniční dopravní cesty. Proto musí být rozpočet SŽDC dofinancován pomocí veřejných dotací. Ty se pak konkrétně skládají z:

- investiční dotace
- dotace na provoz
- odpuštění závazku
- ostatních dotací

Investiční dotace

Investiční dotace SŽDC slouží k financování investic na železniční dopravní cestě. Hlavní podíl na investicích má modernizace 4 koridorových tratí. První dva koridory již byly zmodernizovány, třetí a čtvrtý jsou ve fázi rozestavěnosti. Celkové náklady na výstavbu koridorových tratí činily k 31.12.2008 197 miliard, přičemž 104 miliard již bylo prostavěno. Vysoké investice do modernizace koridorů jsou obhajovány zvyšováním rychlosti železniční přepravy až na 160 km/h a napojením české železnice na evropskou dopravní síť. Dalšími investičními akcemi na železniční dopravní cestě jsou elektrifikace vybraných tratí, zavádění GPS, optimalizace, racionalizace a rekonstrukce železničních tratí, zvýšení bezpečnosti a výstavba nových zastávek. Investiční dotace do SŽDC má v posledních letech akcelerující trend. V letech 2006, 2007 a 2008 dosahovala hodnot 13,2 mld.; 15,8 mld, a 22,9 mld. Kč. Dominantním poskytovatelem investiční dotace je SFDI, menšinovým pak evropské fondy.

Provozní dotace

Příjmy SŽDC z poplatku za použití železniční dopravní cesty nejsou dostatečně vysoké, aby pokryly veškeré provozní náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty. Proto dalším typem dotace, kterou dostává SŽDC je dotace na údržbu a provoz železniční dopravní cesty od SFDI. V letech 2003-2007 se výše této dotace pohybovala na úrovni okolo 5,5 mld. Kč, v roce 2008 byla zvýšena na 7,7 mld. Kč. Povinností SŽDC je s využitím této dotace zajistit provoz na železniční dopravní síti. V období 2003-2008 tuto funkci pro SŽDC zajišťovaly smluvně ČD, a.s. a SŽDC jim z této dotace platily za provedené služby. Od 1. července 2008 tuto funkci převzaly do vlastní režie SŽDC, k tomuto účely převzaly od ČD 10,5 tisíce zaměstnanců a odkoupily část podniku od ČD, a.s. vyčleněných k tomuto účelu.

Odpuštění závazků vůči státu

Další způsob, kterým do SŽDC plynou veřejné dotace představuje odpouštění závazků SŽDC vůči státu. Tyto závazky vznikají, protože Ministerstvo financí průběžně uhrazuje za SŽDC závazky, které má tato organizace u jiných subjektů. K 1. lednu 2003 došlo k převodu téměř všech krátkodobých i dlouhodobých závazků zanikající ČD, s.o. na SŽDC. 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 se je podařilo snížit na 40,2 mld. Kč. Vzhledem k tomu, že SŽDC nemá v zásadě žádné volné disponibilní zdroje na jejich úhradu, tyto závazky splácí za SŽDC Ministerstvo financí.

Úhradou závazku SŽDC Ministerstvem financí dochází ke vzniku pohledávek státu za SŽDC, které jsou postupně promíjeny. Úhrady Ministerstvem financí byly uskutečňovány již od samotného vzniku SŽDC, významnější odpouštění vznikajících závazků ovšem nastalo až po roce 2005 a pohybuje se na úrovni 4-8 mld. Kč ročně.

Ostatní dotace

V roce 2008 dále došlo ke vzniku mimořádné dotace ve prospěch SŽDC. V červenci tohoto roku došlo k faktickému převodu výkonu 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. SŽDC je dále příjemcem menších neinvestičních dotací.

3. Veřejné dotace do ČD

České Dráhy, a.s. jsou dominantním poskytovatelem služeb v železniční osobní i nákladní dopravě v ČR. Vznikly v roce 2003 jako jedna z nástupnických organizací ČD, s.o. Během transformace roku 2003 byly zbaveny téměř veškerých dluhů z předchozí činnosti. V provozování nákladní dopravy se předpokládá finanční soběstačnost a nelze na její provozování nárokovat veřejné dotace. Naopak provozování osobní železniční dopravy funguje v tzv. závazku veřejné služby, kdy ztráty vznikající Českým drahám z jejich provozování jsou uhrazovány z veřejných zdrojů. Veřejné dotace do Českých Drah lze rozdělit na následující:

- úhrada ztrát osobní dopravy
- investiční dotace
- ostatní dotace

Úhrada ztrát z osobní dopravy

Úhradu ztrát z provozování osobní dopravy lze rozdělit do dvou kategorií. První představuje dálková doprava, která je klasifikována jako dopravní obslužnost státu. Ztrátu z provozu tohoto typu spojů uhrazuje Českým Drahám Ministerstvo dopravy. Druhým typem veřejné dotace na úhradu ztrát vznikající z osobní dopravy je úhrada ztrát vznikající z provozování regionální dopravy, a to především osobních a spěšných vlaků a tuto veřejnou dotaci poskytují Českým drahám kraje. Celková částka na úhradu ztrát z provozování osobní železniční dopravy se pohybuje na úrovni 8-9 mld. Kč ročně. Podle údajů ČD ani takto vysoké veřejné dotace nepostačují na úhradu veškerých ztrát spojených s provozováním osobní dopravy.

V současnosti byl tento dotační mechanismus prolongován na dalších deset let dopředu, kdy České Dráhy uzavřely s jednotlivými kraji i s Ministerstvem dopravy dlouhodobou desetiletou smlouvu na provozování osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby, což ČD garantuje dlouhodobé veřejné dotace. Na jedné straně tato smlouva umožňuje zajištění dlouhodobých zdrojů pro nákup novější železniční techniky, na druhé straně tak ovšem došlo k uzavření tohoto trhu pro ostatní subjekty v osobní železniční dopravě.

Investiční dotace

I České Dráhy jsou příjemci investičních dotací, i když ve výrazně menší míře než SŽDC. Investiční dotace slouží především ke spolufinancování nákupu a modernizace drážní techniky. Díky slabé ziskovosti celého odvětví je finanční situace ČD napjatá. Mají velké obtíže s financováním běžného provozu a na zásadnější investice se jim nedostává vlastních zdrojů. Proto se při snaze o modernizaci zastaralého vozového parku ČD opět obrací na

veřejné zdroje. Potřeba investic ČD vyplývá z tlaku jejich zákazníků na modernizaci vozového parku. Poskytovatelé dotací logicky argumentují, že pokud dotují provozování osobní dopravy požadují od ČD vyšší kvalitu služeb.

Ostatní dotace

Hlavní část ostatní dotace představuje dotace na doprovodný sociální program ČD spojený s dlouhodobým snižováním počtu zaměstnanců. Částka tohoto doprovodného programu se v jednotlivých letech pohybovala na úrovni 300-800 mil. ročně. Další dotace plynou do ČD přes snižování pořizovací ceny investičního majetku.

4. Analýza veřejných dotací do železniční dopravy

V následující části byla provedena kvantifikace celkové veřejné dotace plynoucí do železniční dopravy v ČR v období 2003-2008. Výpočet dotací byl proveden z účetních závěrek obou společností, v případě úhrad závazků SŽDC státem byly započítávány teprve objemy odpuštěných závazků. Veřejné dotace do železnice byly sečteny v běžných cenách každého roku. Aby bylo možné jejich vývoj zhodnotit v čase, byly tyto dotace poměřeny k objemu hrubého domácího produktu a k celkovým veřejným výdajům.

Tabulka: Celkové veřejné dotace do železniční dopravy v ČR 2003-2008 (mil. Kč).

	2008	2007	2006	2005	2004	2003
1. Investiční SŽDC	22.905	15.783	13.229	13.843	10.581	9.630
2. Provozní SŽDC	7.665	5.387	5.763	5.400	5.400	5.400
3. Odpuštění závazku SŽDC	6.369	4.567	6.450	8.000	4	98
4. Neinvestiční SŽDC	214	1.588	636	454	759	1.167
5. Mimořádná SŽDC	11.852	0	0	0	0	0
6. Dotace OD ČD (kraje)	4.871	4.670	4.562	4.469	2.175	2.175
7. Dotace OD ČD (MD)	4.034	3.491	2.536	2.626	4.867	4.996
8. Ostatní ČD	407	455	587	720	524	373
9. Investiční ČD	662	527	572	444	1.150	1.053
CELKEM	58.979	36.468	34.335	35.956	25.460	24.892
<i>HDP (mld. Kč)</i>	<i>3689,0</i>	<i>3535,5</i>	<i>3222,4</i>	<i>2983,9</i>	<i>2814,8</i>	<i>2577,1</i>
Podíl dotací na HDP (%)	1,60%	1,03 %	1,07 %	1,21 %	0,90 %	0,97 %
<i>Veřejné výdaje (VV; mld. Kč)</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>
Podíl dotací na VV (%)	3,96%	2,60%	2,52%	2,85%	2,20%	2,24%

Zdroj: Vlastní výpočty z výročních zpráv ČD a SŽDC 2003-2008

V tabulce je možné identifikovat výrazný nárůst celkového objemu veřejných dotací do železniční dopravy. V období 2003-2008 činil tento nárůst v běžných cenách 137%. Pokud vezmeme v úvahu, že ve stejném období vzrostla cenová hladina o 11%, potom reálný nárůst celkové veřejné dotace představuje 114%. Ve vztahu k celkovým veřejným výdajům došlo k nárůstu z 2,24% na 3,96% a u hrubého domácího produktu k nárůstu z 0,97% na 1,60%. Tento vývoj je poněkud překvapivý. Jedním z důvodů oddělení manažera infrastruktury a provozovatele služeb byla snaha zavést konkurenci v provozování železničních služeb a pomocí vyšší intenzity konkurence snížit nároky železnice na veřejné rozpočty. Jak je vidět z tabulky, vývoj veřejných dotací do železnice po roce 2003 nenaplnil tato očekávání. Jaké jsou pravděpodobné příčiny tohoto vývoje? Za prvé reálná konkurence v provozování železničních služeb na českém trhu stále nevzniká a přes formální otevření trhu si udržují České Dráhy, a.s. dominantní postavení. V osobní dopravě prozatím nedochází ke skutečné soutěži o (nejnižší) dotace, a proto se zatím otevírání trhu nepromítá do vyšší intenzity konkurence ani do poklesu veřejných dotací.

Druhým faktorem, který udržuje veřejné dotace na vysoké úrovni je paradoxně vznik nezávislého manažera infrastruktury SŽDC. V rámci její samostatné existence silně rostou výdaje na investiční dotaci. Objem investiční dotace plynoucí do SŽDC ve sledovaném období plynule narůstal a reflektoval tak rychlejší tempo výstavby tranzitních železničních koridorů. V letech 2005-2008 také došlo k zintenzivnění procesu odpouštění závazku SŽDC vůči státu z titulu splátek dřívějších úvěrů poskytnutých na výstavbu koridorů. Vzhledem k tomu, že vlastní tržby SŽDC jsou tvořeny pouze poplatkem za použití železniční dopravní cesty, což nedostačuje ani na pokrytí provozních nákladů, je nutné na financování investičních akcí SŽDC poskytovat investiční dotaci ze zdrojů SFDI. Její vývoj má akcelerující tendenci, kdy byla postupně navýšena z 9,6 mld. v roce 2003 na 22,9 mld. Kč v roce 2008. Pokud vezmeme v úvahu celkovou výši investiční dotace je možné formulovat některé otázky týkající se jejich účelnosti a efektivity. Z ekonomického pohledu je sporné už samotné pojetí železniční infrastruktury jako statku, jehož výstavbu, údržbu a modernizaci mají financovat veřejné rozpočty. Na rozdíl od silniční infrastruktury, kterou může využívat k dopravě v zásadě každý, jsou v současnosti dominantním uživatelem železniční infrastruktury v ČR České Dráhy. Navíc železniční podnikání je v evropských zemích vysoce ztrátovým podnikáním díky vysokým zapuštěným nákladům a omezenou schopností generovat tržby. Otázkou je, zda takto ztrátové odvětví je rozumné vybavovat vysokými investicemi do rozšíření kapitálové zásoby. Dalším sporným bodem je alokace investiční dotace. Dlouhodobě jsou investiční dotace v železniční dopravě směřovány primárně na modernizaci železničních koridorů pro osobní dopravu. Je však otázkou, zda celková investice ve výši 200 mld. Kč, která slouží k modernizaci cca 700 km železničních tratí je adekvátní možností české ekonomiky a potenciálu železniční dopravy.

Provozní dotace slouží k dofinancování nákladů spojených s provozem na síti, který je SŽDC povinna zabezpečit. Do roku 2008 k tomuto účelu objednávala SŽDC služby u ČD a platila jim za ně, od poloviny roku 2008 je již SŽDC vykonává ve vlastní režii. Její existence je nutná z toho důvodu, že tržby SŽDC z poplatku za použití dopravní cesty nedostačují k financování provozních nákladů na síti a musí být dofinancovány pomocí veřejné dotace. Stanování poplatku za použití železniční dopravní cesty je motivováno odlišnými důvody než návratnosti vynaložených zdrojů na modernizaci a zvýšení provozuschopnosti dopravní sítě. SŽDC je podle zákona povinna umožnit rovný přístup na železniční dopravní síť všem subjektům, které jsou k tomu technicky způsobilé, a které požádají o přidělení kapacity. Cílem, kterým se SŽDC řídí při své činnosti je zajistit nediskriminační přístup na železniční dopravní cestu s cílem maximálního využití její kapacity. Cena za použití železniční dopravní cesty je proto cenou regulovanou, která se neměnila od roku 2003 pro osobní dopravu a od roku 2005 pro nákladní dopravu. V roce 2009 se regulovaná cena za použití železniční dopravní cesty snížila u nákladní dopravy o 20%. Cena za použití železniční dopravní cesty tak nedostačuje na pokrytí nákladů spojených s provozem železniční dopravní cesty a k jejímu dofinancování jsou tak nutné veřejné dotace.

Dalším typem dotace jsou dotace na úhradu ztrát dopravy osobní. Osobní doprava je v českých podmínkách mimořádně ztrátová. Osobní železniční doprava zvyšuje provozní i investiční náklady železnice, přičemž její schopnost generovat tržby je limitována díky intenzivní konkurenci silniční dopravy. Železniční systém orientovaný na osobní dopravu má oproti železničním sítím orientovaným čistě na provozování nákladní dopravy výrazně vyšší provozní i investiční náklady na zajištění bezpečnosti, rychlosti a pohodlnosti. Tato skutečnost je příčinnou rozdílu v ziskovosti mezi železnicemi v Evropě a na americkém kontinentě. Americké železnice se orientují primárně na nákladní dopravu a jsou schopny dosahovat zisku bez příspěvku veřejných rozpočtů, zatímco evropské železnice, které masivně

provozují osobní dopravu jsou při financování kriticky závislé na veřejných dotacích. Vysoké veřejné dotace na provozování osobní dopravy jsou pravděpodobně nutné k udržení její samotné existence, protože tržby Českých Drah z provozování osobní náklady zdaleka nedostačují na financování nákladů spojených s jejím provozováním. Dotování ztrát osobní železniční dopravy je obvykle zdůvodňováno potřebou zajištění základní dopravní obslužnosti území, je však skutečností, že tohoto cíle lze dosáhnout i pomocí autobusové dopravy s výrazně nižšími nároky na veřejné dotace přepočtené na přepravní výkon.

Riziko pro budoucí vývoj veřejné dotace do železnice představuje vývoj zadlužení SŽDC i ČD. Velmi problematický byl již samotný převod téměř veškerých dluhů ze ČD s.o. na novou nástupnickou organizaci SŽDC v roce 2003, čímž bylo prakticky rozhodnuto o jejich uhrazení z veřejných zdrojů. Další součástí závazků SŽDC jsou dluhopisy ve výši 7 mld. Kč, které byly vydány v roce 2003 na úhradu krátkodobých závazků ČD, s.o. Jednorázová splatnost těchto dluhopisů nastane v roce 2011. I vývoj cizích zdrojů ČD stojí za pozornost. Po kompletním oddlužení k 1.1.2003 se ČD opět zadlužují a objem jejich cizích zdrojů rychle narostl v období 2003-2008 z 1,8 na více jak 25 miliard. Při úzkém vztahu železničního establishmentu ke státní administrativě se lze jen dohadovat, jakým způsobem bude tato situace nárůstu cizích zdrojů dlouhodobě řešena.

5. Diskuse

Při zhodnocení současného stavu i budoucí perspektivy vývoje celkového objemu veřejných dotací plynoucích do železnice je vhodné vzít v úvahu determinanty, které ovlivňují finanční rentabilitu železniční dopravy v dlouhém období. Takovýto typ analýzy potom může napovědět, jaké vývojové trendy v ekonomice železniční dopravy lze očekávat v bližší i vzdálené budoucnosti. Železniční doprava prodělala za posledních 150 let významný přerod od dominantního k marginálnímu dopravnímu módu. Podíly železniční dopravy na dopravním trhu v průběhu 20. století výrazně poklesly a tato skutečnost výrazně ovlivňuje ziskovost odvětví. Železniční podnikání je charakteristické vysokým podílem fixních zapuštěných nákladů. K jejich financování jsou zapotřebí koncentrované dopravní proudy, aby bylo možné realizovat úspory z rozsahu a hustoty. K dosažení rentability odvětví je zapotřebí vysokého rozsahu a objemu poskytovaných dopravních služeb, aby se mohla projevit hlavní výhoda železniční dopravy, kterou je vysoká kapacita. Železniční doprava ovšem v posledních desetiletích postupně ztrácela tržní podíly na dopravním trhu, což představuje problém pro její finanční rentabilitu. Odliv zákazníků, kteří preferují konkurenční dopravní módy, vede ke ztrátám úspor z rozsahu a hustoty a vytváří tak tlak na zvýšení veřejných dotací.

Provozování železniční dopravy ve vyspělých zemích je zatíženo vysokými náklady. Finančně náročná je výstavba, údržba i modernizace železniční dopravní infrastruktury a vysoké jsou i náklady na pořízení vozového parku. Pořizovací ceny vlakových souprav jsou řádově vyšší než u silničních vozidel, přičemž rozdíly v kapacitě a jejich využití jsou zřídka takové, aby byly schopny financovat tak velké rozdíly v pořizovacích cenách. Naproti tomu možnosti železniční dopravy generovat komerční tržby jsou silně limitované silným konkurenčním tlakem na trhu dopravních služeb a řádově nižší hustotou železniční sítě oproti silniční. Tato odlišná dynamika vývoje nákladů a tržeb vede k růstu finančních ztrát železničních dopravců ve vyspělém světě. Politika oddělení infrastruktury a provozu byla mimo jiné realizována s nadějí, že oddělení povede ke vzniku konkurence a konkurenční tlak povede k tlaku na akceleraci tržeb a pokles nákladů. Co se týče dosavadního vývoje v ČR, prozatím se zdá, že tyto naděje nebyly naplněny.

V osobní dopravě se železniční doprava nachází pod intenzivním tlakem dopravy silniční, která je zvýhodněna vyšší hustotou silniční sítě, což obvykle umožňuje nabídnout uživateli výhodnější nástupní i výstupní bod přepravy z hlediska jeho potřeb. V osobní dopravě je tak v oblasti železniční dopravy konkurenceschopný segment hromadné dojížděky do velkých aglomerací (Praha, Brno, Ostravsko) a dálková meziměstská doprava na vzdálenosti, které jsou příliš dlouhé pro silniční dopravu a naopak příliš krátké pro dopravu leteckou, tudíž o dojezdové vzdálenosti cca 300-800 km. V tomto segmentu osobní železniční dopravy je na malém území ČR pouze limitovaný počet vhodných destinací (s klíčovou pozicí relace Praha-Ostrava), a tak pro většinu meziměstských cest v osobní železniční dopravě na území ČR má konkurenční výhodu doprava silniční. V mezinárodní železniční dopravě je pak tok cestujících v Evropě řádově menší než u vnitrostátní dopravy (Gerondeau 1997), tudíž zde lze jen těžko kompenzovat slabší výkony vnitrostátní dopravy. Dalším problémem pro generování komerčních tržeb v osobní železniční dopravě je skutečnost, že některá významná regionální centra (Zlín, Hradec Králové, Liberec, Jihlava) nedisponují optimálním napojením na železniční síť a v případě dopravy z/do těchto center má opět zřetelnou konkurenční výhodu doprava silniční.

V oblasti nákladní dopravy představuje klíčovou konkurenční výhodu železnice doprava hromadných substrátů, kdy je železnice schopna využít své hlavní výhody, která spočívá ve vysoké kapacitě a v malých jednotkových nákladech při přepravě komodit s nízkým poměrem cena/hmotnost. Nicméně i v tomto odvětví zaznamenala železnice významný ústup ze slávy, protože díky strukturálním změnám v ekonomice, zesílené v případě ČR demontáží centrálního plánování, hraje doprava těchto hromadných substrátů v národním hospodářství stále menší úlohu. Železniční doprava se tak dostává do finančního bludného kruhu. K jejímu konkurenčnímu provozování jsou potřebné koncentrované proudy přepravy. Na druhou stranu je však schopnost železnice generovat komerční tržby silně limitována intenzivní konkurencí ostatních dopravních módů na trhu přepravních služeb, což v kontextu vysokých zapuštěných fixních nákladů vede k finančním ztrátám. Ztráty tržních podílů pak vedou ke ztrátě úspor z rozsahu a hustoty, což dále zhoršuje finanční situaci železničních podniků. Ty se pak ve snaze zabezpečit své financování obrací na veřejné rozpočty. Tím se prohlubuje závislost železničních subjektů na veřejném financování, což se negativně podepisuje na vztahu k běžným zákazníkům, protože nejvýznamnějším zákazníkem železnice se pak stává samotná veřejná správa a její rozpočty. Úzký vztah mezi železničními podniky a veřejnými rozpočty pak vede k celé řadě nežádoucích pobídek a motivací při fungování železničních společností.

V ČR byl podle směrnic EU implementován model odděleného správce infrastruktury a provozovatele železničních služeb. Vzhledem k tomu, že dominantní poskytovatel železničních služeb nebyl ani rozdělen ani privatizován, reálná konkurence na trhu železničních dopravních služeb na železničním trhu ČR zatím příliš nevzniká. Jedním z těchto důvodů může být skutečnost, že železniční trh v ČR je příliš malý na to, aby byl schopen uživit více silných dopravců na tomto trhu. (Friebel et al 2007). Odtržení infrastruktury od provozu vede k celé řadě sporných důsledků. Smyslem tohoto typu reformy bylo po vzoru jiných síťových odvětví nastolit konkurenci při poskytování služeb železniční dopravy. Nicméně reálná konkurence v tomto segmentu přepravních služeb doposud reálně nevzniká. Naopak vytvořením dvou samostatných subjektů v železniční dopravě, kdy jeden je odpovědný za financování a údržbu infrastruktury a druhý za provozování dopravních železničních služeb vede k situaci, kdy investiční i provozní plánování je od sebe odtrženo a obě instituce se snaží získat vlastní podpory z veřejných zdrojů, bez toho aniž by byla centrálně posouzena smysluplnost celkové dotační politiky vůči železnicím včetně možných úsporných a racionalizačních opatření.

6. Závěr

Železniční doprava v ČR je finančně ztrátová, protože komerční tržby nedostačují k úhradě veškerých nákladů, které jsou s jejím provozováním spojeny. Železniční doprava je proto dofinancována z veřejných zdrojů a celková výše těchto dotací v období 2003-2008 vzrostla z hodnoty 0,97% HDP na 1,60% HDP a podíl těchto dotací na celkových veřejných výdajích vzrostl ve stejném období z 2,24% na 3,96%. Hlavními příčinami takto vysokého podílu je intenzivnější výstavba železničních koridorů, která zvyšuje nároky na investiční dotaci, řešení závazků SŽDC pomocí veřejných rozpočtů a dotování vysoce ztrátové osobní železniční dopravy. Nastavené trendy ve vývoji investic a zadlužení obou hlavních železničních subjektů vyvolávají obavy, že požadavky na veřejné dotace do tohoto odvětví budou dále narůstat. K udržení objemu veřejných dotací v rozumných mezích a k zabezpečení jejich efektivního využití by bylo vhodné, kdyby správci veřejných rozpočtů stanovili konkrétní stropy pro velikost celkových dotací a jasně definovali plnění, které od železnice za tyto dotace požadují.

7. Literatura:

- [1] ČD: Výroční zprávy Českých Drah a.s. 2003-2008. www.ceskedrahy.cz
- [2] Friebel, G., Guriev, S., Pittman, R., Shevyakhova, E., Tomova, A. (2007): Railroad Restructuring in Russia and Eastern Europe: One Solution for All Problems? *Transport Reviews*, 3, 251-271.
- [3] Gerondeau, Ch. (1997): Transport in Europe. Artech House London, 1997.
- [4] MF: Makroekonomická predikce ČR 2003-2009. www.mfcr.cz
- [5] SŽDC: Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2003-2008. www.szdc.cz