

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Rozbor vývoje v oblasti železniční dopravy a její potenciál  
v dopravním systému

Bc. David Brabec

Diplomová práce  
2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jiného subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 23. 05. 2011

David Brabec

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu práce doc. Ing. Ivo Drahotskému, Ph.D., za odborné vedení a cenné rady. Dále mé poděkování patří Ing. Edvardu Březinovi, CSc., za přínosné konzultace a poskytnutí studijních materiálů.

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na vývoj v oblasti železniční dopravy a odkrývá její potenciál v dopravním systému. Dále poukazuje na cíle a nedostatky transformace české železnice. Zabývá se též současným postavením subjektů působících v železničním prostoru. V závěrečné části specifikuje kritické faktory uplatnění železnice a spojuje získané údaje.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

železniční doprava, potenciál, liberalizace, harmonizace podmínek, České dráhy, transformace, konkurence, interoperabilita, alternativní dopravci

## **TITLE**

The Analysis of the progressions in railway transport and its potential as a transport system

## **ANNOTATION**

The thesis focuses on the development of the railway transport and reveals its potential in the transport system. This is followed by pointing out the goals and shortcomings of the Czech Railways transformation. It also deals with a current status of entities operating in the railway area. The final part specifies the critical factors of the railway utilization and application and evaluates the acquired data.

## **KEYWORDS**

railway transport, potential, liberalization, harmonisation of conditions, Czech Railways, transformation, competition, interoperability, alternative carriers

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>10</b>
<b>1 Analýza vývoje v oblasti železniční dopravy .....</b>	<b>11</b>
1.1 Zákon o drahách .....	11
1.2 Československé státní dráhy .....	12
1.3 České dráhy státní organizace .....	12
1.4 Transformace Českých drah .....	12
1.4.1 SŽDC jako provozovatel dráhy .....	13
1.4.2 Činnosti převedené z ČD na SŽDC .....	13
1.4.3 Návrh vlády na převedení obsluhy dráhy .....	14
1.4.4 Hlavní důvody pro převedení obsluhy dráhy .....	15
1.4.5 Holdingové uspořádání .....	18
1.5 Legislativní předpisy EU s vazbou na železnici .....	20
1.5.1 I. železniční balíček .....	20
1.5.2 II. železniční balíček .....	21
1.5.3 III. Železniční balíček .....	22
1.6 Historická determinace železnice .....	22
1.7 Konkurence na trhu veřejného zájmu .....	23
1.8 Analýza přepravních výkonů osobní a nákladní dopravy .....	25
1.8.1 Výkony za dob Československých státních drah .....	25
1.8.2 Rozbory přepravních výkonů železniční osobní dopravy v ČR .....	26
1.8.3 Grafické vyjádření přepravních výkonů v nákladní dopravě .....	28
1.8.4 Vývoj objemově nejsilnějších skupin zboží v letech 1997-2007 .....	29
1.9 Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mil. Kč) .....	31
1.10 Odvětvová struktura hrubého domácího produktu v ČR .....	32
<b>2 Rozbor subjektů působících na železnici a jejich postavení .....</b>	<b>34</b>
2.1 Provozovatelé osobní drážní dopravy v ČR .....	34
2.1.1 České dráhy a. s. ....	34
2.1.2 Viamont Regio a. s. ....	36
2.1.3 Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. ....	37
2.1.4 Vogtlandbahn GmbH .....	38
2.1.5 Podíl dopravců na dopravních výkonech v osobní dopravě .....	39
2.2 Provozovatelé nákladní drážní dopravy .....	40

2.2.1	ČD Cargo a. s. ....	40
2.2.2	Advanced World Transport a. s. ....	41
2.2.3	Unipetrol Doprava s. r. o. ....	41
2.2.4	Nejvýkonnější nákladní dopravci v rámci EU v roce 2009.....	42
2.2.5	Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2010.....	43
2.3	Rozdělení provozovatelů dráhy .....	44
2.4	Potenciální konkurence .....	44
2.4.1	RegioJet a. s. ....	45
2.4.2	Rapid Express .....	46
<b>3</b>	<b>Potenciál dalšího vývoje železniční dopravy ve vztahu k dopravnímu trhu.....</b>	<b>47</b>
3.1	Potenciál železniční dopravy v oblasti provozu .....	47
3.1.1	První tendry na provoz dálkových vlakových spojů .....	48
3.2	Potenciál železniční dopravy v oblasti infrastruktury .....	49
3.2.1	Zajištění interoperability .....	49
3.2.2	Modernizace železniční infrastruktury .....	51
3.2.3	Rozvoj železniční infrastruktury .....	54
3.2.4	Rušení železničních tratí .....	54
3.3	Cenová regulace v dopravě .....	55
3.3.1	Maximální cena za železniční dopravní cestu .....	56
3.4	Pozitivní nástroje napomáhající železniční dopravě .....	59
3.4.1	Harmonizace v dopravě.....	59
3.4.2	Energetická náročnost dopravy .....	61
3.4.3	Veřejná logistická centra .....	64
3.4.4	Revitalizace vleček.....	64
<b>4</b>	<b>Syntéza získaných údajů a specifikace kritických faktorů uplatnění železnice v širším kontextu.....</b>	<b>65</b>
4.1	Dokončení procesu transformace české železnice.....	65
4.2	Zhodnocení konkurence na české železnici.....	65
4.3	Otvírání trhu konkurenci.....	66
4.4	Tarifní problematika a financování .....	66
4.5	Harmonizace v dopravě.....	68
4.6	Změna v paradigmatu .....	70
4.7	Dotace do železniční dopravy.....	71
4.8	Energetická nezávislost na produktech ropy .....	71

4.8.1	Poptávka po železniční dopravě v souvislosti se zdražováním ceny ropy .....	72
4.9	Kritické faktory uplatnění železnice.....	74
4.9.1	Situace na politické scéně.....	74
4.9.2	Ochrana životního prostředí .....	74
4.9.3	Parametry současných koridorů a systém VRT.....	75
4.9.4	Posouzení rozsahu železniční sítě .....	76
4.9.5	Jednotlivé problémy železniční dopravy .....	77
<b>ZÁVĚR .....</b>		<b>80</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>		<b>82</b>
<b>SEZNAM TABULEK .....</b>		<b>87</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>		<b>88</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>		<b>89</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>		<b>90</b>

## ÚVOD

Cílem diplomové práce je provést analýzu vývoje v oblasti železniční dopravy, poukázat na změny v organizační struktuře národního dopravce, přiblížit legislativní předpisy EU a zaměřit se na nedokončenou transformaci české železnice. Dále zhodnotit současný stav a postavení subjektů působících v železničním prostoru osobní i nákladní dopravy spolu s vymezením potenciální konkurence v tomto prostoru. Neméně důležitý cíl práce spočívá v nalezení potenciálu dalšího vývoje železniční dopravy ve vztahu k dopravnímu trhu. Na základě jeho odкрыtí navrhnout systémové řešení, které přiláká nové cestující a vytvoří ze železnice páteřní a konkurenceschopnou dopravu. Závěrem práce sjednotit získané údaje a specifikovat kritické faktory uplatnění železnice v širším kontextu.

Železniční sektor své období rozkvětu již prožil. Od začátku sedmdesátých let minulého století do současnosti už jen docházelo k poklesu jeho významu. Tehdy dynamické železniční společnosti, často využívané veřejností, se proměnily v monopolní národní operátory se silnými finančními vazbami na stát. Zvyšující se dluhy vedly k nutným reformám na železničních trzích, které již řada evropských zemí prodělala úspěšně či nikoliv. Hledání cest k odvracení plné konkurence v železničním prostoru České republiky trvá už spoustu let. Za uplynuté desetiletí bylo vyřčeno mnoho proklamací o liberalizaci trhu v železničním prostoru České republiky, a však doposud se událo jen málo pozitivních změn. V současném železničním prostoru osobní dopravy neexistuje žádný dopravce, který by mohl výrazně konkurovat národnímu operátorovi. Postavení železnice v dopravním systému tak není jistě povzbudivé a zároveň je podrýváno negativním vnímáním obyvatelstva. Tento stav reflektuje sestupná tendence přepravních výkonů a počtu přepravených cestujících.

Transformace české železnice je na dobré cestě vedoucí k zajištění transparentního prostředí v oblasti drah a drážní dopravy. Po odstranění přetrvávajícího nesouladu dojde k vytvoření zejména rovných, nediskriminačních podmínek přístupu všech oprávněných subjektů na železniční dopravní cestu. Vznikne tak potřebný nezávislý manažer infrastruktury, který vytvoří nové efektivnější uspořádání české železnice.

Současný systém objednávky železniční dopravy je nastaven tak, že dopravce nemá snahu zvyšovat své tržby, tedy přepravní výkony. Dopravce je motivován spíše opačně a to k minimalizaci tržeb a maximalizaci nákladů, které mu zvyšují výši prokazatelné ztráty. Takto nevhodně nastavený systém a nízká síla objednavatele, který nemá možnost porovnání vlivem nedostatečné konkurence v železniční dopravě, ovlivňuje tarifní politiku národního dopravce. Ta je pak prováděna nešetrně bez zájmu o cestující.



# 1 Analýza vývoje v oblasti železniční dopravy

## 1.1 Zákon o drahách [1]

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství, zároveň navazuje na přímo použitelný předpis Evropských společenství a upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a stavby na těchto dráhách. Předmětem úpravy jsou dále podmínky pro provozování drah, pro provozování drážní dopravy na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené. V poslední řadě upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah.

S příchodem zákona 266/1994 Sb., o drahách, který vstoupil v platnost ke dni 1. 1. 1995, došlo k zpřístupnění železniční infrastruktury v České republice (dále ČR) i pro ostatní dopravce. Do této doby byl na železniční síti fakticky jeden dopravce, a to České dráhy (dříve Československé státní dráhy). Idea zákona směřuje k odstranění monopolního postavení národního dopravce. Zákon zavedl 3 subjekty účinkující v nabídkovém procesu v dopravě:

**Vlastník dráhy** je osoba, v jejímž vlastnictví se dráha nachází. Vlastníkem dráhy v ČR je Správa železniční dopravní cesty.

**Provozovatel dráhy** je osoba, která provozuje dráhu, tj. provádí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. V našich podmínkách plní opět tuto funkci Správa železniční dopravní cesty. Mezi činnostmi provozovatele patří i údržba tratí a sestavování jízdního řádu.

**Provozovatel drážní dopravy** je osoba, která je na základě udělené licence oprávněna provozovat drážní dopravu na dráze, pro kterou byla licence dopravci vydána. U nás České dráhy a. s. a jiní dopravci.

## **1.2 Československé státní dráhy**

Československé státní dráhy (dále jen ČSD) vznikly v roce 1918 dnem vzniku Československa 28. října 1918. Organizace se zabývala provozováním železniční dopravy na tratích celého tehdejšího území. [12]

### **1. zánik ČSD**

První zánik byl spojen s vyhlášením Protektorátu Čechy a Morava v roce 1939. V Protektorátu byly nástupnickou organizací Českomoravské dráhy, které byly pod dohledem Německých říšských drah. V souvislosti s oddělením Slovenska a vznikem Slovenského státu vznikla organizace Slovenské železnice. Po konci druhé světové války došlo k obnovení Československa a následnému obnovení ČSD. [12]

### **2. zánik ČSD**

Na základě zákona č. 625/1992, o zániku státní organizace ČSD, uplynutím dne 31. 12. 1992, již definitivně zaniká státní organizace ČSD. Zákon mimo jiné řeší i majtkové vyrovnání mezi těmito zeměmi. [2]

## **1.3 České dráhy státní organizace**

České dráhy s. o. vznikla 1. ledna 1993 rozdělením ČSD na České dráhy s. o. a Železnice Slovenské republiky (ŽSR) podle zákona č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy.

## **1.4 Transformace Českých drah [3]**

Na základě zákona o transformaci Českých drah, státní organizace (č. 77/2002 Sb.) došlo 31. 12. 2002 k zániku státní organizace České dráhy bez likvidace. K 1. 1. 2003 vznikly dvě nástupnické organizace, a to České dráhy, a. s. (dále jen ČD) a státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC). ČD, a. s. byla vystavěna jako obchodní společnost samostatně podnikající na dopravním trhu a jejím jediným akcionářem je stát. Od zákona se očekávalo, že zprůhlední financování železniční dopravy, vytvoří spravedlivější podmínky na trhu a završí tak desetiletou práci na liberalizaci železničního trhu v ČR.

Základním cílem transformace bylo institucionálně oddělit vykonávání funkcí vlastníka dráhy celostátní a drah regionálních od provozování těchto drah a provozování drážní dopravy na nich, které byly do roku 2002 integrovány ve státní organizaci ČD. Dále

vytvořit podmínky pro rozvoj dopravního systému uspokojujícího potřeby společnosti a fungujícího s uplatněním tržních mechanismů.

Výsledkem bylo, že ČD zajišťovaly provozování dráhy a provozování drážní dopravy a základním posláním SŽDC, druhého nástupnického subjektu státní organizace ČD, bylo plnění funkce vlastníka dráhy ve smyslu zákona o drahách.

#### 1.4.1 SŽDC jako provozovatel dráhy

Dřívější uspořádání se z hlediska požadavků na transparentnost prostředí v oblasti drah a drážní dopravy a vytváření zejména rovných, nediskriminačních podmínek přístupu všech oprávněných subjektů na dopravní cestu železničních drah ukázalo jako nesystémové.

Situaci bylo proto nutné řešit změnou mezi oběma dominantními subjekty, tedy mezi ČD a SŽDC.

Vláda proto rozhodla, že od 1. dubna 2008 má být funkce provozovatele dráhy pro celostátní dráhu i regionální dráhy vlastněné státem převedena z ČD a. s. na SŽDC, včetně výkonných útvarů a činností. K samotnému převodu nakonec došlo k 1. červenci 2008. Součástí převodu ale nebyl výkon činností představujících obsluhu dráhy a dispečerské řízení.

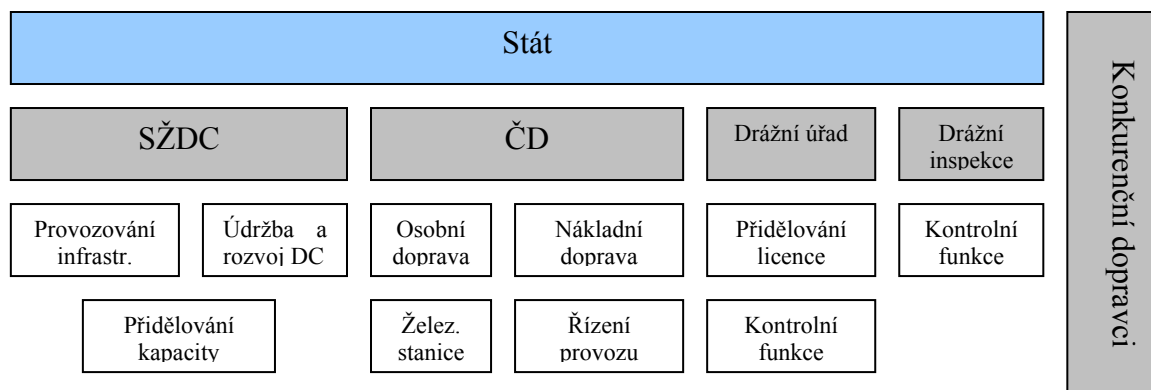
#### 1.4.2 Činnosti převedené z ČD na SŽDC

⇒ Zabezpečení dráhy

⇒ Organizování drážní dopravy (bez dispečerského řízení)

Zbývá tedy převést zmiňovaná obsluha dráhy (včetně dispečerského řízení), kterou se práce podrobně zabývá níže. Tyto činnosti dosud pro SŽDC jako provozovatele dráhy vykonávají ČD na základě smlouvy ze dne 30. června 2008.

Obr. 1: Současný stav struktury železničního sektoru



## **Nedořešené problémy železničního sektoru**

- ⇒ Nedokončená transformace ČD x SŽDC, dokončení majetkového převodu "mrtvé dopravní cesty" s negativním dopadem do státního rozpočtu ve výši 3-5 mld. Kč.
- ⇒ Neefektivní a nevhodný železniční systém v ČR. Jedná se o rozdělování pravomocí a odpovědností, přebujelost řídicího aparátu, vysoké provozní náklady.
- ⇒ Roztříštěnost funkcí k zajištění nediskriminačního přístupu na dopravní cestu dle požadavků Evropské Unie (EU). Vazby mezi SŽDC, Drážním úřadem, ministerstvem financí a ministerstvem dopravy.
- ⇒ Nediskriminační provoz železničních stanic. Náklady na provoz a údržbu nesou v současné době ČD. I po chystaném převodu obsluhy dráhy to tak zatím zůstane. Tyto náklady nejsou zahrnuty do poplatku za užití dopravní cesty a ani jiným způsobem kompenzovány.
- ⇒ Neefektivní, zanedbaný, nesystémový rozvoj železniční infrastruktury bez vazby na potřeby uživatele (dopravce, kraje, stát, cestující).
- ⇒ Nedostatek konkurence na českém železničním trhu.
- ⇒ Problematiky ve financování a obnově zastaralého vozového parku a vazby na otevírání trhu regionální dopravy.

### **1.4.3 Návrh vlády na převedení obsluhy dráhy**

Vláda souhlasí s převedením zbývajících činností, které jsou obsahem provozování dráhy (obsluha dráhy) včetně odpovídajících materiálních, personálních a technologických kapacit z akciové společnosti ČD na státní organizaci SŽDC, a to ke dni 1. 7. 2011. Z programového prohlášení vlády vyplývá, její snaha o prosazení majetkového vyrovnání mezi ČD a SŽDC s cílem vytvoření celistvé konkurenci otevřené živé dopravní cesty.

Cílem těchto změn je, zajištění podmínek pro rovné konkurenční prostředí na železnici a vytvoření nového uspořádání české železnice.

### **Živá dopravní cesta**

Jde o slangové označení činností či profesí, které zabezpečují obsluhu a provoz dráhy. Jednotlivé profese a činnosti můžeme rozdělit do tří úrovní:

- **Výkonná úroveň**

Tvoří ji zaměstnanci, kteří vykonávají praktický výkon obsluhy dráhy. Jedná se o tato zařazení: výpravčí, provozní dispečer, signalista, výhybkář, dozorce, závorář, operátor apod.

- **Řídicí a organizační úroveň**

Je tvořena zaměstnanci, kteří organizují činnosti zaměstnanců výkonné úrovně, podílejí se na tvorbě pracovních postupů. Jedná se převážně o technology železniční dopravy.

- Servisní úroveň

Patří sem účetnictví, informační technologie, personální servis apod.

Transformace české železnice nebyla dosud dokončena. Hovoří o tom fakt, že po převodu funkce provozovatele dráhy z ČD a. s. na SŽDC v roce 2008, nedošlo k odčlenění samotného řízení provozu výpravčími a dispečery. To stále zůstává v rukou národního dopravce. Jde tak o nečistou věc v procesu transformace, kdy ČD vykonávají tyto činnosti pro SŽDC a dostávají za to peníze.

### **Mrtvá dopravní cesta**

Dříve ČD poskytovaly výkazy SŽDC pro výpočet ceny za infrastrukturu. Výše zpoplatnění tak mohla být ovlivněna ze strany národního operátora. Dnem vzniku mrtvé dopravní cesty, kterou tvoří samotné koleje, výhybky a údržba, ji převzala státní organizace SŽDC od ČD. Od léta roku 2008 tak provádí kalkulaci ceny sama SŽDC.

#### 1.4.4 Hlavní důvody pro převedení obsluhy dráhy

##### I. Legislativa ČR

Převedením obsluhy dráhy z ČD na SŽDC dojde k dokončení procesu převodu výkonu činností provozovatele dráhy, čímž bude se SŽDC vytvořen plnohodnotný provozovatel dráhy ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

##### II. Provozní důvody

Cílovým stavem převodu je posílení pozice subjektů, jež jsou oprávněny na této železniční dopravní cestě provozovat drážní dopravu (ČD, a jiní dopravci, kteří budou uvedeny ve druhé kapitole diplomové práce) a subjektu, jenž je oprávněn hospodařit s majetkem státu, tvořícím železniční dopravní cestu (SŽDC).

Tímto navrhovaným úkonem převodu obsluhy dráhy nedochází, a to z finančních důvodů, k převodu vlastnického práva k nemovitostem (jako jsou budovy, pozemky, a stavby ve vlastnictví ČD).

## **Převod obsluhy dráhy**

Je dokončením dalšího kroku v transformaci české železnice. Vláda na zasedání ve dne 9. 2. 2011 schválila návrh na převod obsluhy dráhy z ČD (jde o přesunutí 9500 zaměstnanců) do společnosti SŽDC. S přesunem nesouhlasí odborové organizace na železnici, vadí jim především skutečnost, že dokument právě neřeší vztah k nemovitostem, hlavně k nádražním budovám. Podle nich vlastnictví tohoto majetku znevýhodňuje ČD oproti konkurenci a to vlivem vysokých investičních nákladů na jejich provoz a údržbu. Je tedy na místě řešit otázku vlastnictví a údržby drážních budov a přístupu do nich. Týká se to zhruba 2000 objektů, z čehož je tak 1000 využívaných. [4]

Na druhou stranu si je nutné uvědomit, že se tento majetek může stát zároveň konkurenční výhodou společnosti ČD. Společnost se této výhody v podobě poplatků za užití nádraží cestujícími nebo pronájmu za využívání prostor alternativními dopravci, nechce vzdát.

Po přechodu těchto zaměstnanců pod státní organizaci SŽDC potenciálně hrozí odebrání jejich zaměstnaneckých výhod (režijní průkazy). Tímto krokem totiž zaměstnanci ztratí vazbu na dopravce ČD, který nebude mít důvod tuto výhodu dále poskytovat. Po převodu se dá také očekávat, že budou zaměstnanci SŽDC, vykonávat činnosti pro ČD a dá se předpokládat, že za úplatu. V současné době jsou tyto činnosti zajišťovány zaměstnanci ČD, v rámci výkonu činnosti.

Tab. 1: Uspořádání provozování dráhy v zemích EU

Stát	Postavení provozovatele dráhy	Provozovatel dráhy		Obsluha dráhy	Charakter DC
		Název	Forma		
Belgie	Integrovaný žel. holding (SNCB)	Infrabel	Dceřiná a. s. ve vlast. státu	Infrabel	Živá DC
Česká republika	Nezávislé	SŽDC	Státní organizace	ČD	Mrtvá DC
Francie	Samostatná státní organizace, objednává provoz a údržbu u národního operátora (holding SNCF)	RFF	Státní organizace	SNCF	Mrtvá DC
Německo	Integrovaný žel. holding (DB)	DB Netz	Dceřiná a.s. ve vlastnictví státu	DB Netz	Živá DC
Polsko	Integrovaný žel. holding (PKP)	PLK	Dceřiná a.s. ve vlastnictví státu	PLK	Živá DC
Rakousko	Integrovaný žel. holding (ÖBB)	ÖBB Infrastruktur	Dceřiná a.s. ve vlastnictví státu	ÖBB Infrastruktur	Živá DC
Slovensko	Nezávislé	ŽSR	Státní organizace	ŽSR	Živá DC
Španělsko	Nezávislé	ADIF	Státní organizace	ADIF	Živá DC
Velká Británie	Nezávislé	Network Rail	Akciová společnost ve vlast. státu	Network Rail	Živá DC

Zdroj: Interní materiál SŽDC

Vysvětlivky:

RFF: manažer infrastruktury francouzských železnic (Réseau Ferré de France)

SNCF: národní železniční dopravce ve Francii (Société nationale des chemins de fer français)

DB: německé dráhy, (Deutsche Bahn)

ADIF: správce španělské infrastruktury (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)

ÖBB: rakouské spolkové dráhy (Österreichische Bundesbahn)

ŽSR: železnice slovenské republiky

DB Netz: správce německé infrastruktury

PLK: polské dráhy, (Polskie Linie Kolejowe)

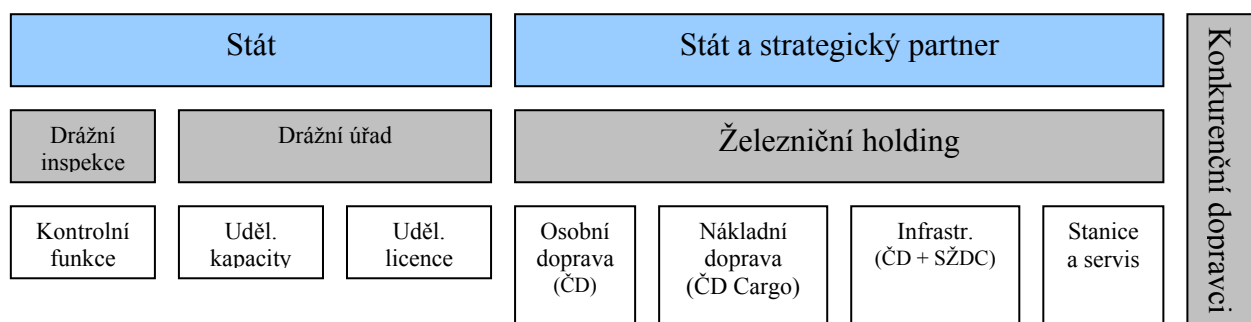
#### 1.4.5 Holdingové uspořádání

Cílovým stavem nedávno rezignujícího ministra dopravy Víta Bárty bylo holdingové uspořádání. Znovu spojení by podle Bárty nebylo úplné. SŽDC by se rozdělila na dvě části. Menší z nich, která vlastní a staví koleje, by se mohla sloučit s Ředitelstvím silnic a dálnic, které má stejné úkoly v silniční výstavbě. Druhá větší část SŽDC, která má na starosti provoz na tratích, by se mohla stát dceřinou společností nebo divizí ČD. [5]

Pádným argumentem pro zavedení holdingového uspořádání v ČR je již fungující německý a rakouský holding. Je nutné si ovšem počkat na rozhodnutí Soudního dvora, který se aktuálně zabývá jeho kontroverzním fungováním ve vztahu ke konkurenci.

Musíme si přiznat, že po jeho rezignaci je takto navržená koncepce ohrožena. Záleží, kdo místo něj převezme ministerský post.

Obr. 2: Cílový stav struktury železničního sektoru



Zdroj: Interní materiál MD

#### Soulad se stávající legislativou EU

Jde o zahrnutí funkcí, k zajištění nediskriminačního přístupu k dopravní cestě:

1. Přidělování licence
2. Přidělování kapacity dopravní cesty (DC)
3. Stanovení poplatků za infrastrukturu
4. Kontrolní funkce

Všechny tyto funkce jsou v cílovém modelu mimo kontrolu železničního holdingu a plně tak zůstanou pod kontrolou státu. Chystaný model je také v souladu s evropskou legislativou viz (Jednotný evropský železniční prostor).



### **Přínosy navrhovaného řešení**

- ⇒ Sloučení několika úřadů a řídicích útvarů, což přinese úsporu personálních a provozních nákladů (snížení počtu organizací).
- ⇒ Zachování kontroly státu nad dopravní obslužností.
- ⇒ Zvýšení atraktivity jednotlivých podniků v železničním holdingu s možností částečné privatizace nebo vstupu strategických partnerů s pozitivním dopadem do státního rozpočtu.
- ⇒ Harmonizace se stávající i připravovanou legislativou.
- ⇒ Vyšší transparentnost a otevřenost železničního trhu.
- ⇒ Efektivní fungování železničního sektoru po vzoru západních zemí.

### **Jednotný evropský železniční prostor**

- **Financování a zpoplatnění železniční infrastruktury**
  - ⇒ Systém poplatků za využití dopravních zařízení, zahrnutí externích dopadů (hlukový poplatek), apod.
- **Hospodářská soutěž**
  - ⇒ Formou nezávislého provozovatele dopravních zařízení (Stanice a servis), zajistit nediskriminační přístup k těmto zařízením.
  - ⇒ Zvýšení nezávislosti národního dopravce na státu.
  - ⇒ Podniky provozující drážní dopravu nesmí rozhodovat o přidělování trasy vlaku a zpoplatnění dopravní cesty vč. stanovení a vybírání poplatků.
- **Regulační úřad**
  - ⇒ jediný a nezávislý na jiném veřejnoprávním subjektu.

Navrhovaná koncepce holdingového uspořádání je v některých ohledech šťastná a v některých naopak kontraproduktivní. Přesunutí pravomoci pro udělování kapacity dopravní cesty pod nezávislý Drážní úřad je pochopitelnou a rozumnou volbou. Pokud však dojde k opětovnému sloučení infrastruktury a provozu (ČD + SŽDC), obávám se již známého pocitu déjà vu, který tu byl před rokem 2003. Tento krok by zřejmě zachoval status quo, zvýhodnil by národního operátora a omezil otevírání trhu v podobě příchodu nové konkurence. Měla by být zachována již tak dlouho budovaná samostatnost jako je do teď. Holdingová struktura v navrhované podobě napomůže udržet železniční trh v pevných rukách lobbyistických skupin a to je tam, kde ho chtějí mít.

## 1.5 Legislativní předpisy EU s vazbou na železnici

Železniční doprava je jednou z významných oblastí, v nichž se aktivně angažuje EU především prostřednictvím Evropské komise. V této kapitole budou představeny jednotlivé železniční balíčky. Cílem tzv. železničních balíčků je revitalizovat železniční sektor v EU vytvářením podmínek na podporu rozvoje dynamického a konkurenceschopného systému železnic orientovaného na zákazníky. Ovšem záměry, které vychází ze strategických dokumentů v podobě Bílé knihy Evropské dopravní politiky nebo již zmiňovaných železničních balíčků, naráží ve skutečnosti na mnoho třecích ploch. V současnosti se Evropská dopravní politika nachází v přelomovém období, kdy končí Bílá kniha pro rok 2001 - 2010 a začíná platit nová Bílá kniha pro léta 2011 - 2020. [8]

### Evropské komise se zaměřuje na tři zásadní oblasti železniční dopravy:

- ⇒ liberalizace trhu železniční dopravy,
- ⇒ zlepšení provozuschopnosti a bezpečnosti národních železničních sítí,
- ⇒ na rozvoj železniční infrastruktury.

Hlavním cílem směrnic **prvního železničního balíčku** je vytvoření předpokladů pro otevírání trhu a hospodářskou soutěž v železniční dopravě. Cílem ustanovení prvního železničního balíčku je zejména zajistit nezávislost provozovatele infrastruktury (v našich podmínkách SŽDC) na železničních podnicích (ČD, VIAMONT a.s. a ostatní dopravci), nediskriminační zpoplatnění přístupu k infrastruktuře, harmonizované podmínky pro udělování licencí pro dopravce a vytvoření nezávislého regulačního orgánu atd.

#### 1.5.1 I. železniční balíček [8]

Jde o soubor čtyř směrnic upravujících oblast rozvoje železnic Společenství, přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za její užívání a ověřování bezpečnosti, interoperability konvenční železniční sítě a vydávání licencí železničním podnikům. První železniční balíček je tvořen následujícími směrnicemi:

- A. *Směrnice 2001/12/ES* - mění směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství. Cílem směrnice bylo usnadnit přizpůsobení železničních společností potřebám jednotného trhu a zvýšení jejich efektivity. Směrnice dále nezávazně odděluje účty infrastruktury od řízení železničního provozu. Řeší nediskriminační přidělování kapacity dopravcům a spouští dalšího. [6]

- B. *Směrnice 2001/13/ES* - revize směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům.
- C. *Směrnice 2001/14/ES* - nahrazení směrnice 95/19/EC o alokování kapacity železniční infrastruktury a účtování poplatků za užívání infrastruktury.
- D. *Směrnice 2001/16/ES* o interoperabilitě trans-evropského konvenčního železničního systému.

### **Nenaplňování I. železničního balíčku.** [7], [8]

Evropská komise konstatovala, že téměř všechny země EU mají problémy se správným provedením prvního železničního balíčku do vnitrostátních právních a správních předpisů. Proto se Evropská komise rozhodla v červnu 2010 zažalovat 13 členských států, u Soudního dvora Evropské unie, kvůli chybné implementaci základní legislativy EU, týkající se otevírání trhu železniční dopravy, tzv. prvního železničního balíčku. Podle Evropské komise nejsou železniční trhy žalovaných států dostatečně otevřeny hospodářské soutěži a brání tak přístupu konkurence na infrastrukturu v železniční dopravě. Jedná se o tyto státy Rakousko, Česká republika, Německo, Řecko, Francie, Maďarsko, Irsko, Itálie, Lucembursko, Polsko, Portugalsko, Slovinsko a Španělsko.

Evropská komise vytýká dotčeným státům nesprávné provedení I. železničního balíčku, především směrnice 91/440/EHS, ve znění pozdějších předpisů, směrnice 2001/14/EHS. Implementace měla být původně v členských státech dokončena k březnu roku 2003, ale přesto k liberalizaci železničních trhů nedošlo.

#### 1.5.2 II. železniční balíček [9]

Druhý železniční balíček, zaměřený na budoucí rozvoj evropských železnic, známý pod společným označením "K integrovanému evropskému železničnímu prostoru" byl schválen 22. 4. 2004 Evropským parlamentem. Druhý železniční balíček je zaměřen na oblast zlepšení bezpečnosti v železniční dopravě, rozvinutí základních principů interoperability, vytvoření Evropské železniční agentury (ERA), urychlení otevírání železničního nákladního trhu apod.

## **Přijaté předpisy**

A. *Směrnice 2004/49/ES* o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti.

B. *Směrnice 2004/50/ES* pozměňující směrnici 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

C. *Směrnice 2004/51/ES* pozměňující směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.

D. *Nařízení 881/2004/ES* o založení ERA.

### **1.5.3 III. Železniční balíček [10]**

Tento soubor se týká liberalizace železniční osobní dopravy, práv cestujících a licence pro strojvedoucí. Součástí tohoto balíčku je i rozšíření práv cestujících včetně náhrad jízdného při delším zpoždění vlaků.

A. *Směrnice 2007/58/ES* která mění směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnici 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury.

B. *Směrnice 2007/59/ES* o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (certifikace strojvedoucích).

C. *Nařízení 1371/2007* o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

## **1.6 Historická determinace železnice**

Nástup železniční dopravy nazývaný jako první dopravní revoluce se datuje do druhé poloviny 19. století. Zhruba za půl století po rozmachu bylo dosaženo maximální hodnoty a železnice zaujímaly v dopravě dominantní postavení. Po první světové válce, tedy v meziválečném období, se pomalu začal zlepšovat nejen stav silniční infrastruktury, ale i samotných vozidel. Po druhé světové válce byla železniční doprava výrazně postižena vlivem poškození dráhy. Silniční infrastruktura nebyla ještě tak vyvinutá, aby utrpěla tak velké škody. Situace se tak začala měnit ve prospěch silniční dopravy. Rozvoj silniční dopravy, nazývaný též druhou dopravní revolucí, začal výrazně redukovat pozici železnice

na dopravním trhu. Obě světové války se tak velkou měrou podílely na poklesu výkonnosti, efektivity a finanční stability evropských železnic.

V Evropě se tak po druhé světové válce oslabené železniční společnosti nacházely převážně ve státním vlastnictví a byly sloučeny do národního monopolního železničního podniku. Tato monopolizace se ukázala jako nevykonná a neefektivní. Národní dopravci v Evropě postupně ztratily vazbu s reálným tržním prostředím. Zvolená cenotvorba se nevztahovala k nákladům a podniky se staly nepružnými a jejich ztráta se prohlubovala. Tuto ztrátu mohli železnice jakožto významný zaměstnavatel kompenzovat vytvořením silné železniční lobby ve vazbě na stát. [11]

Tato situace se začala měnit až v posledních dvou desetiletích, kdy byla přijata strategie vedoucí k zásadním železničním reformám na evropském kontinentě.

## **1.7 Konkurence na trhu veřejného zájmu [11]**

V různých státech jsou považovány za prioritní různé principy a podmínky jsou tak zcela diferencované. V této kapitole se práce věnuje reformám v železničním prostoru Německa a Velké Británie.

### **Německo**

V Německu došlo k účetnímu oddělení infrastruktury a služeb, ale na trhu stále dominuje národní operátor Deutsche Bahn (DB). Trh je tak z velké části stále regulován. Společnost v roce 1994 prodělala reorganizaci a byla převedena na akciovou společnost. Vedlo to k jednorázovému oddlužení. Cílem reformy bylo, aby se DB staly konkurenceschopné a 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 diskriminační chování. Železnice v Německu není příliš otevřená konkurenci, hovoří o tom fakt, že na dálkových tratích se vyskytuje jen minimum konkurence. V současnosti zastávají německé železnice model holdingového uspořádání.

### **Velká Británie**

Impulsem pro železniční reformu byla úspěšná deregulace a liberalizace meziregionální autobusové dopravy, která funguje na komerční bázi (mimo Londýn). V britské železniční dopravě došlo k nejvýraznější reformě v rámci EU. Razantní demonopolizace a privatizace britské železnice byla součástí liberalizačního programu. Cílem britské železniční reformy bylo eliminovat veřejné dotace s vazbou na stát, využít

soukromých zdrojů při financování infrastruktury a zvýšit efektivnost odvětví. Její smysl spočíval v zajištění volného vstupu do odvětví pro provozovatele nákladní dopravy a limitovaný (licence na 7-15 let) vstup pro provozovatele osobní dopravy. Privatizace provozu proběhla v roce 1994, kdy byl tehdejší národní dopravce British Rail transformován na více než 70 rozdílných společností. Tehdy došlo k oddělení železniční sítě od provozu. Společnost Railtrack, jako jedna z nástupnických společností, se stala vlastníkem infrastruktury a odpovídala za trať apod. Součástí reformy bylo stanovení nezávislého drážního regulátora The Office of Rail Regulation (ORR).

Privátní provozovatelé osobní dopravy se ucházejí o vypisované tendry s licencemi na 7-15 let. V případě spokojenosti jsou jim licence prodlouženy, jinak dostává příležitost jiný dopravce. Ve většině tendrů vítězili dopravci požadující nejnižší dotaci na provozování linky. V Británii se přistoupilo i k privatizaci vlastníka infrastruktury Railtracku v roce 1996. Po pěti letech činnosti však Railtrack zkrachoval v důsledku nárůstu nákladů v souvislosti s několika smrtelnými nehodami. Po této události došlo k reorganizaci společnosti Railtrack do podoby neziskové organizace Network Rail, která vlastní a provozuje železniční síť. V této podobě je známá dodnes. ORR reguluje její činnost a zodpovídá za bezpečnost dopravy. V současnosti osobní železniční dopravu v Británii provozuje zhruba 10 firem na základě licence od MD.

Závěry pro hodnocení britské železniční reformy jsou rozporuplné. Výsledky reformy tak mají své kladné a stinné stránky, jako je tomu u většiny přijatých návrhů. Za jednoznačný úspěch lze považovat především omezení veřejných dotací do železniční dopravy, výrazný nárůst přepravených osob a podpora soukromých investic do odvětví. Mezi negativní aspekty patří nekvalitní údržba infrastruktury, kdy ji musel stát znovu odkoupit do svého vlastnictví. Bylo tomu především z důvodu dopravních nehod a poklesu bezpečnosti.

I přesto se reforma považuje za úspěšnou a měla by být vzorem pro evropské železnice, které by ji měly následovat. Vše záleží na rozhodnutí národních vlád.

## 1.8 Analýza přepravních výkonů osobní a nákladní dopravy

Práce analyzuje přepravní výkony jednotlivých dopravních oborů ve dvou hlavních blocích. První z nich se zaměřuje na vývoj trendů od začátku padesátých let po rok 1990 v Československé republice. Druhý věnuje pozornost ukazatelům od vzniku samostatné ČR do současnosti.

Pochopitelně nelze oba dva bloky zcela porovnávat, zejména nelze srovnávat rozsah sítě a počet cestující veřejnosti. I navzdory tomu se však můžeme dostat do dob konce konjunktury železniční dopravy.

### 1.8.1 Výkony za dob Československých státních drah

Z přiložené tabulky je patrný neustálý rozmach silniční dopravy z důvodu zlepšujícího se stavu silniční infrastruktury. Naopak železniční doprava kulminuje v polovině šedesátých let a pak má sestupnou tendenci až do současnosti.

Tab. 2: Počet přepravených osob u silniční a železniční dopravy (v miliardách za rok).

Rok	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Silniční doprava	0,29	0,72	1,15	1,58	1,69	1,90	2,25	2,38	2,41
Železniční doprava	0,45	0,51	0,57	0,63	0,56	0,48	0,43	0,44	0,44

Zdroj: [14]

Pokud si situaci ukážeme na ukazateli přepravního výkonu, dostaneme totožný výsledek. Tedy v přelomové polovině šedesátých let vykazuje vyšší hodnoty doprava železniční, ale v roce 1990 už ukazatel pro silniční dopravu vykazuje dvojnásobnou hodnotu oproti dopravě železniční.

Tab. 3: Přepravní výkon (v miliardách oskm).

Rok	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Silniční doprava	4,1	7,5	12,1	17,2	21,4	26,6	30,7	33,1	33,7
Železniční doprava	16,8	20,6	20,3	21,4	19,4	18,6	18,0	18,5	18,7

Zdroj: Zdroj: [14]

## 1.8.2 Rozbory přepravních výkonů železniční osobní dopravy v ČR

Následující tabulka sleduje vývoj v počtu přepravených osob na železnici. Rok báze je stanoven pro rok 1994. Bazické indexy tak ukazují změnu v počtu přepravených cestujících v jednotlivých letech k tomuto roku.

Tab. 4: Vývoj přepravy cestujících na železnici

Rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Počet přepravených osob (v mld.)	0,229	0,227	0,219	0,203	0,183	0,177	0,185	0,191
Bazický index	1	0,99	0,96	0,89	0,80	0,77	0,81	0,83
Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet přepravených osob (v mld.)	0,177	0,174	0,181	0,180	0,183	0,184	0,177	0,165
Bazický index	0,77	0,76	0,79	0,79	0,80	0,81	0,78	0,72

Zdroj: Ročenky dopravy ČR, autor

Od roku 1994 do roku 2009 došlo celkově k poklesu v počtu přepravených cestujících na železnici o 28 procent, což představuje úbytek o 63,7 milionu.

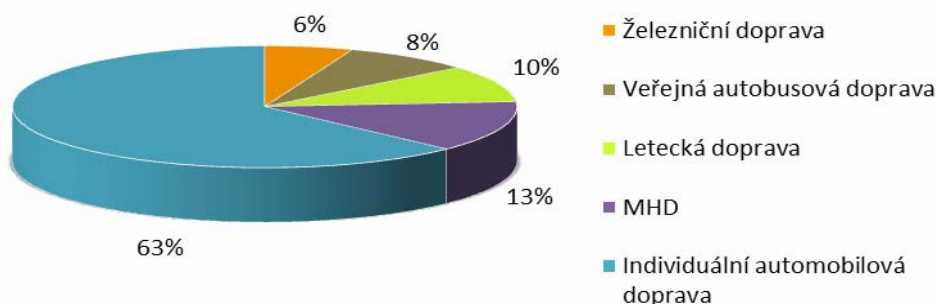
### Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v ČR

Další obrázek porovnává podílové zastoupení jednotlivých druhů doprav na celkovém přepravním výkonu osobní dopravy ČR v roce 2009 (mil. oskm). Oproti minulosti zaznamenala letecká doprava ohromný nárůst. Železniční doprava osob se ve svých výkonech pohoršila o 4% v porovnání s rokem 1995. Individuální automobilová doprava (IAD) naopak neustále zvyšuje svůj podíl na celkovém přepravním výkonu osobní dopravy.

Pokud by došlo k 10% přesunu přepravních výkonů z IAD na železnici, zvýšilo by to její podíl na dopravním trhu o více jak dvojnásobek.



Obr. 3: Podíl jednotlivých druhů dopravy na celkovém přepravním výkonu osobní dopravy

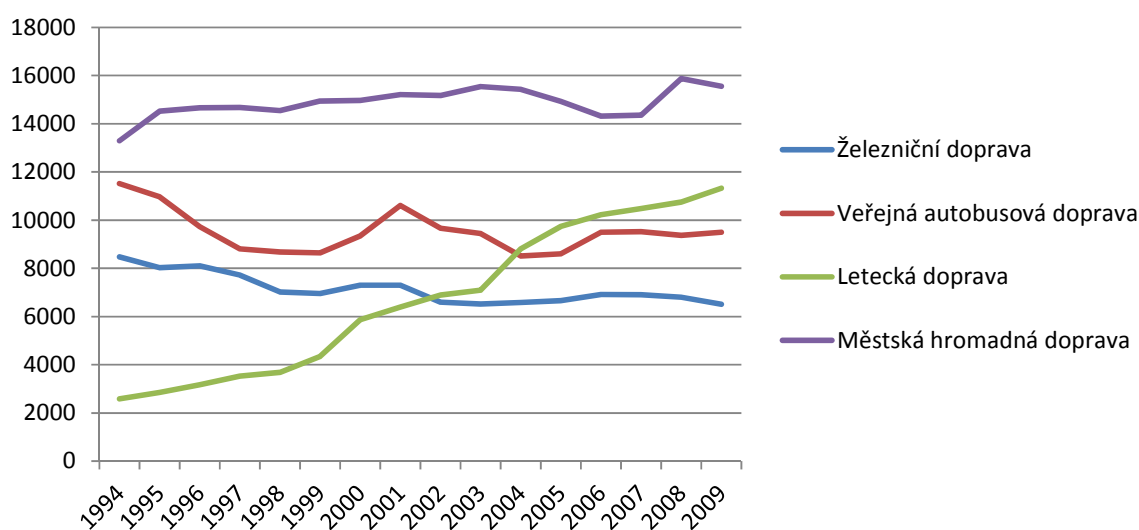


Zdroj: [15]

Obrázek č. 4 zachycuje vývoj přepravních výkonů veřejné osobní dopravy. IAD nespadá do veřejné osobní dopravy, proto není její průběh přepravních výkonů v obrázku uveden. Pro představu, za 15 let došlo u individuální automobilové dopravy k nárůstu přepravních výkonů o 20 mld. oskm.

Největší výkony zastupuje městská hromadná doprava, poté následuje letecká doprava, která svými výkony přeskočila dopravu autobusovou. Je to dáno do jisté míry tím, že průměrná přepravní vzdálenost u letecké dopravy výrazně převyšuje ostatní obory. Nepříliš povzbudivé místo uzavírá doprava železniční, která má sestupnou tendenci.

Obr. 4: Vývoj přepravních výkonů veřejné osobní dopravy (mil. oskm)

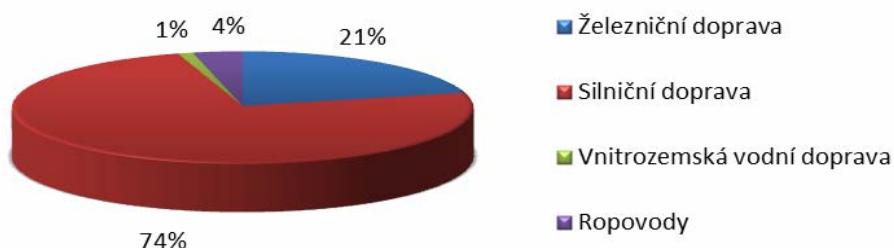


Zdroj: [15], autor

### 1.8.3 Grafické vyjádření přepravních výkonů v nákladní dopravě

Z následujícího obrázku je patrný podíl jednotlivých druhů doprav na celkovém dopravním výkonu nákladní dopravy v roce 2009 (mil. tkm). Dříve, (konkrétně v roce 2000), měla železniční doprava 30% podíl na celkovém výkonu nákladní dopravy, což značí 9% propad. Silniční doprava si oproti roku 2000 pohoršila o 8 %. Zbylé dopravní obory zastupují identické výkony jako před lety.

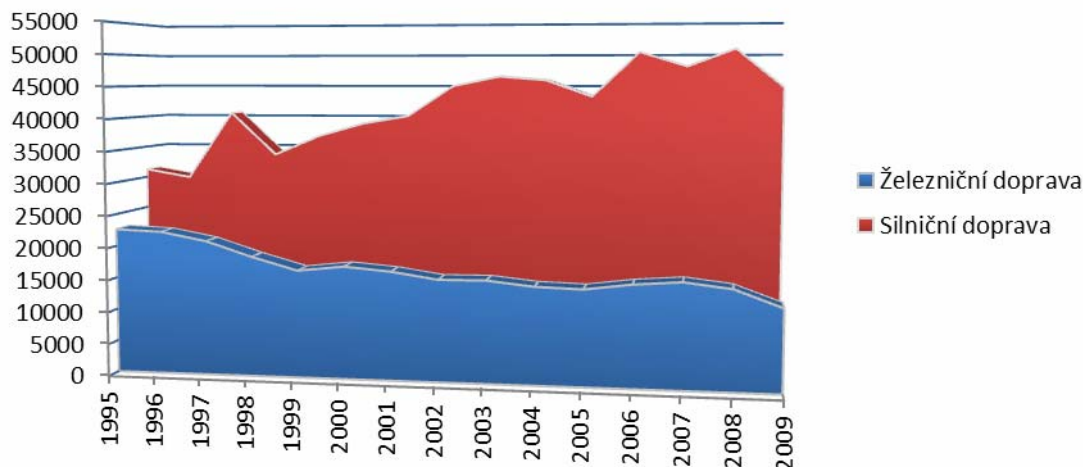
Obr. 5: Podíl jednotlivých druhů doprav na celkovém dopravním výkonu nákladní dopravy



Zdroj: [15], autor

Následující obrázek se podrobněji věnuje přepravním výkonům železniční a silniční nákladní dopravy a vzájemně je porovnává. Oproti dopravě silniční nedosahuje ta železniční ani poloviny přepravních výkonů v nákladní dopravě. Dřívější snaha o regulaci silniční dopravy v podobě zavedení mýta v praxi moc nefunguje. Vliv mýtného je menší než jeho výše. Poptávka po dopravě je tak neelastická. To znamená, že zvýšení ceny (mýtného) o 1% vyvolá snížení poptávky (po objemu dopravy) o méně než 1%. Teorie nebyla dobře postavena, místo posilnění železniční dopravy došlo k přesunu nákladních automobilů na silnice nižších tříd (obce). I tak je z obrázku vidět nepatrný nárůst objemu železniční dopravy v letech 2007, kdy došlo k zavedení mýtného systému u nás.

Obr. 6: Vývoj přepravních výkonů v nákladní dopravě (mil. tkm)



Zdroj: [15], autor

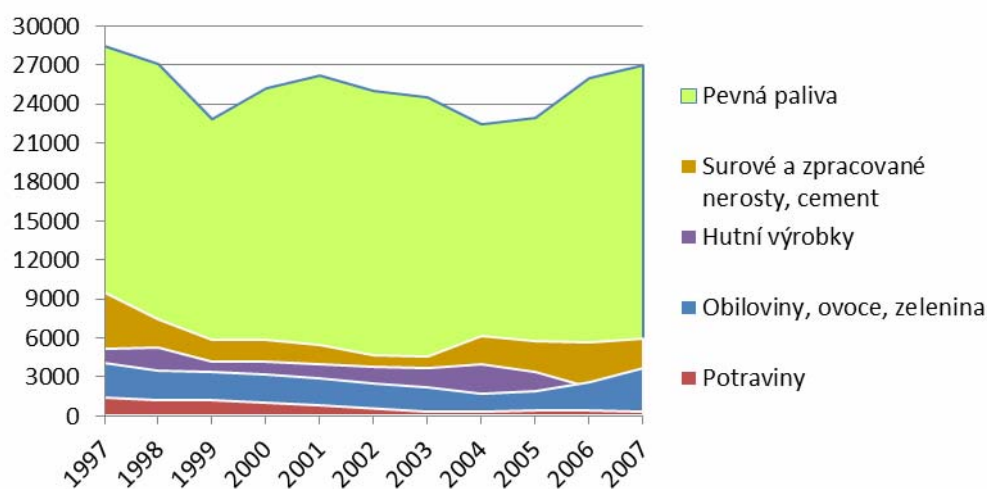
#### 1.8.4 Vývoj objemově nejsilnějších skupin zboží v letech 1997-2007

Na jaké komodity zboží by se měla železniční a silniční doprava zaměřit? K tomuto nám napomůže následující rozbor. V železniční dopravě dominuje přeprava pevných paliv (hnědé a černé uhlí, koks apod.). Velké rezervy má v přepravě hutních výrobků, obilovin, nerostů a stavebních materiálů, kde v těchto oblastech silniční doprava jednoznačně převládá. Nejsilnější skupinu zboží v silniční dopravě tvoří nerosty a stavební materiál. Potraviny jsem záměrně neuvedl z toho důvodu, že podléhají rychlé zkazitelnosti a nemají tak pro železniční dopravu velký potenciál. Kromě toho se železnice potýká s neschopností garance dodávek v režimu "just in time". Základním parametrem tohoto problému je upřednostňování osobní dopravy před nákladní, prostoje v seřaďovacích stanicích a velkou roli hraje nedostatečná kapacita železniční dopravní cesty i přes její omílanou hustotu. Železniční síť není uzpůsobena přepravě z domu do domu, toto omezení ji výrazně limituje. Otázka kombinované dopravy je nasnadě. Naopak silniční doprava má konkurenční výhody v tom, že se dostane z místa nakládky až na místo vykládky a po celou trasu je zboží doprovázeno řidičem a z kamionů se tak nic neztratí. To pro železnici tolik neplatí.

Železniční nákladní doprava si doposud zachovala výraznou účast na přepravě hromadných substrátů. Potraviny jsem v úvodu vyloučil, protože v současném železničním systému nemají budoucnost. Možnosti jsou v navýšení objemu přeprav zemědělských plodin, zejména obilovin, dále stavebních materiálů, které výrazně nepodléhají režimu just in time

a nakonec hutních výrobků. Kdyby se část vyjmenovaných komodit podařila převést na železniční dopravu, ulevilo by se již tak zatížené dopravě silniční.

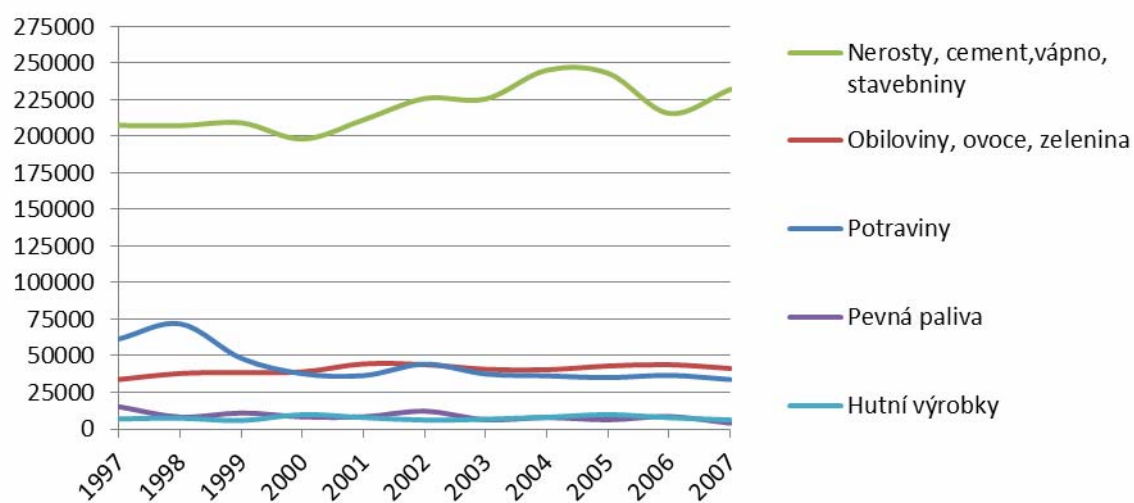
Obr. 7: Vnitrostátní přeprava věcí po železnici podle komodit (tis. tun)



Zdroj: [15], autor

V silniční nákladní dopravě jasně dominuje přeprava stavebních materiálů, potravin a obilovin. Pouze u jediné položky silniční doprava zaostává za železnicí a to v případě přepravy pevných paliv. Obrázky mohou na první pohled zkreslovat situaci, protože jejich měřítko se pohybují v jiných rádech.

Obr. 8: Vnitrostátní přeprava věcí po silnici podle komodit (tis. tun)



Zdroj: [15], autor

## 1.9 Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mil. Kč)

Smyslem tohoto rozboru je, poukázat na finanční náročnost pravidelné přepravy osob, zajištěné ve veřejném zájmu. Veřejným zájmem rozumíme zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. Jinými slovy jde o zabezpečení základní dopravní obslužnosti, kterou zákony definují jako odpovědnost státu vůči občanům za zabezpečení dostupné a finančně únosné dopravní služby. Jde o zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji.

V uvedené tabulce je znázorněn přehled výše dotací, plynoucí do linkové autobusové a železniční osobní dopravy. Bezpochyby se jedná o velké částky zatěžující státní rozpočet. Naopak individuální automobilová doprava osob tvoří zdroj příjmů nejen pro státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), ale i státní rozpočet. Převody výnosu z časového poplatku (dálniční známky) plynou celé do SFDI. Odvod spotřební daně z provozních hmot je trochu složitější. Pro letošní rok je pouze část 9,1 % převedena do SFDI, zbytek směřuje do státního rozpočtu.

Tab. 5: Celkem dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mld. Kč)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Linková autobusová doprava (bez MHD), Celkem dotace</b>															
1,77	2,07	1,47	1,70	2,05	2,35	2,49	2,61	2,96	3,12	3,28	4,33	4,10	4,07	4,68	4,92
<b>Železniční osobní doprava, Celkem dotace</b>															
5,77	5,25	5,15	5,28	5,80	6,02	7,02	7,29	9,33	7,27	7,07	7,17	7,33	8,02	9,12	12,38

Zdroj: [15], autor

Od roku 2005 jsou dotace poskytovány z rozpočtu krajů. Došlo tak k metodické změně financování vyplývající ze zákona 1/2005Sb. Časová řada hodnot není tak zcela srovnatelná, protože od roku 2005 se v uvedených částkách zahrnuje i úhrada ztráty dopravce vzniklá poskytováním žakovského jízdného.

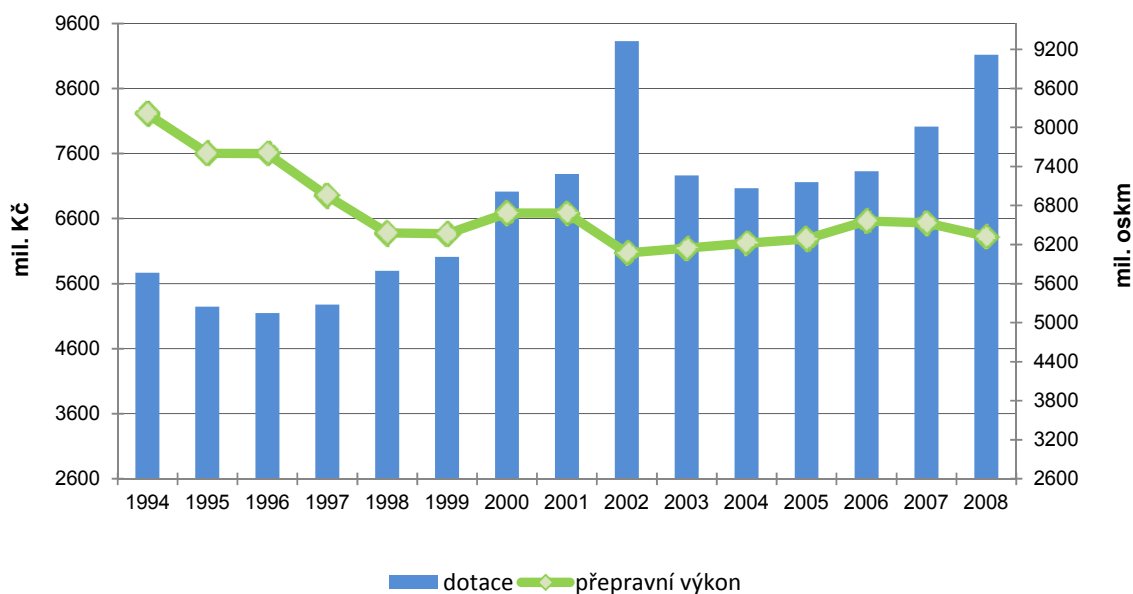
Tab. 6: Přepravní výkony celkem (v mld. oskm)

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Vnitrostátní železniční přeprava</b>															
8,21	7,60	7,60	6,95	6,38	6,36	6,68	6,68	6,07	6,15	6,22	6,29	6,56	6,54	6,32	6,13

Zdroj: [15], autor

Z uvedeného obrázku je patrný nárůst dotací plynoucí do sektoru železniční osobní dopravy. Přeneseno do čísel, jedná se konkrétně o třiašedesáti procentní nárůst oproti roku 1994. Trend přepravních výkonů na železnici je zcela opačný, má sestupnou tendenci. Oproti roku 1994 došlo k poklesu přepravních výkonů o 29 procent ve vnitrostátní přepravě osob.

Obr. 9: Vývoj dotací do železniční osobní dopravy a jejích přepravních výkonů



Zdroj: [15], autor

## 1.10 Odvětvová struktura hrubého domácího produktu v ČR

Doprava a spoje se podílí 9,5 % na celkové hodnotě statků a služeb vytvořených v ČR za období roku 2009.

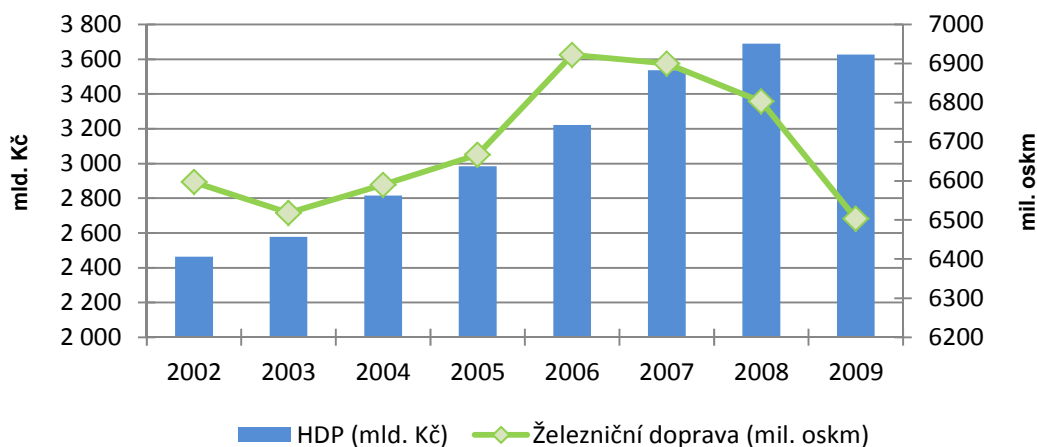
Tab. 7: Vývoj hrubého domácího produktu (HDP) v ČR

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
HDP (mld. Kč)	2 352	2 464	2 577	2 815	2 984	3 222	3 536	3 689	3 627
HDP na obyvatele v Kč	230 064	241 593	252 617	275 770	291 561	313 868	342 494	353 701	345 727

Zdroj: [15]

Dopravní odvětví v EU přímo zaměstnává více jak 10 milionů lidí, což představuje 4,5 % celkové zaměstnanosti, a 4,6 % HDP. Výroba dopravních prostředků a zařízení poskytuje další 1,7 % HDP a 1,5 % zaměstnanosti. [41]

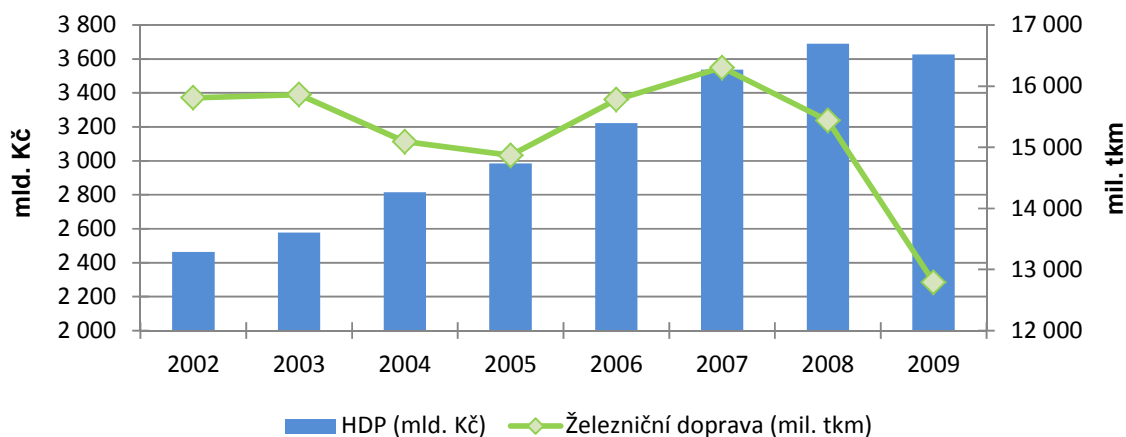
Obr. 10: Vývoj HDP spjatý s přepravními výkony osobní železniční dopravy



Zdroj: [15], autor

Rostoucí trend HDP a jeho pokles v roce 2009 je taktéž doprovázen podobným průběhem přepravních výkonů v železniční dopravě. Změny v přepravních výkonech jsou mnohdy prudší, než je tomu u HDP. Toto střídání cyklů je typické pro turbulentní prostředí.

Obr. 11 Vývoj HDP spjatý s přepravními výkony nákladní železniční dopravy



Zdroj: [15], autor

Doprava a ekonomický růst spolu úzce souvisí. Potvrzuje to pravidlo, že s růstem ekonomiky dochází k růstu i v sektoru dopravy. Na obou uvedených obrázcích je tempo růstu dopravy v některých letech dokonce rychlejší než tempo vývoje HDP, stejně tak i případný pokles. Současná míra růstu se přirozeně mění a bude se tak dít i v budoucnosti.

## 2 Rozbor subjektů působících na železnici a jejich postavení

V současné době působí na síti SŽDC přibližně 68 dopravců. I když by se mohlo na první pohled zdát, že jde o velký počet dopravců, kteří v našich podmínkách vytváří široké konkurenční prostředí, není tomu tak. Pro významnou část dopravců není totiž provozování drážní dopravy hlavní náplní jejich činnosti. Z uvedeného seznamu asi 1/3 provozuje příležitostnou nákladní dopravu, s poměrně malými přepravními výkony. Velkou část dopravců tvoří stavební a opravárenské firmy, které se zabývají údržbou a opravou. Zhruba deset dopravců má udělenou licenci k provozování drážní dopravy, ale tuto dopravu ještě ani nezačaly provozovat. Některé zase čeká v blízké době ukončení jejich činnosti. Zbylou část dopravců tak reprezentují provozovatelé pravidelné osobní a nákladní dopravy. Této úzké skupině subjektů se bude práce podrobněji věnovat v téhle kapitole.

Tab. 8: Vývoj počtu dopravců v letech

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet dopravců	46	50	52	53	56	53	62	68

Zdroj: [16]

### 2.1 Provozovatelé osobní drážní dopravy v ČR

#### 2.1.1 České dráhy a. s.

Jednou ze základních činností společnosti je provozování železniční osobní dopravy. K dalším činnostem patří poskytování telematických služeb železničním dopravcům a manažerům infrastruktury. Mezi hlavní odběratele služeb v osobní dopravě patří jednotlivé kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR. Drtivá většina vlaků ČD jezdí právě na objednávku těchto odběratelů, které hradí takzvanou prokazatelnou ztrátu. V roce 2010 celkem kraje a stát za vlaky zaplatily zhruba 12 miliard korun.

#### Základní segmenty [17]

- **Dálková osobní doprava**

a) produkty nadstandardní kvality; vlaky kategorie SuperCity (SC),

Vlaky kategorie SC jsou provozovány na vlastní podnikatelské riziko.

b) produkty standardní kvality; vlaky kategorie Express (Ex) a rychlíkové soupravy (R).

Tato kategorie vlaků je dotována z rozpočtu Ministerstva dopravy. Existují i ojedinělé případy, kdy jsou dotovány vlaky kategorie R krajskými úřady.



- **Regionální osobní doprava**

Na provoz osobních a spěšných vlaků přispívají krajské úřady.

- a) příměstská
- b) regionální
- c) rychlá regionální

### **Vlaky na komerční bázi**

Společnost ČD provozuje soupravy kategorie SC (Pendolino) více jak 5 let a to po celou dobu na vlastní podnikatelské riziko. Rychlovlaky, nazývané vlajkovou lodí, vykazují dlouhodobě účetní ztrátu. Jejich ekonomiku naboural již samotný nákup, který nebyl příliš šťastným uvedením italských souprav na české koleje. Podle drah je samotný provoz ziskový v řádech desítek milionů korun. Soupravy Pendolino se však nachází v červených číslech především kvůli odpisům a dluhům z minulých let.

V současnosti přišli ČD s nápadem, který by měl přispět k zaplnění již tak málo vytížené kapacity vlaku Pendolino. Chtějí toho dosáhnout tím, že část povinných místenek začaly prodávat za nulovou cenu. Jedná se o akviziční slevu, kterou chtějí zatím podpořit využívání Slovenské strely na trase Praha - Brno - Bratislava. [18]

Podle mého názoru, se společnost ČD souběžně připravuje na potencionální příchod nové konkurence (RegioJet, Rapid Express) na obdobné vysoce konkurenční tratě. Na základě tohoto opatření si bude moci provést analýzu vytíženosti dané soupravy a stanovit vhodnou cenovou politiku pro tento vlak.

Vlaky InterCity (IC) a EuroCity (EC) bývaly také do prosince 2007 provozované na komerční bázi a za jejich použití se platil známý šedesátikorunový příplatek. Zmíněná kategorie vlaků byla však nově od roku 2008 součástí systému závazku veřejné služby. Akciová společnost ČD tak získávala dotace na dorovnání ztrát z provozu vlaků vyšší kategorie a zařadila se tak k evropskému unikátu, ostatní železnice je totiž provozují bez příspěvků. Proti vyplácení dotací se postavili i potenciální dopravci, kteří chtějí jezdit lukrativní tratě na vlastní podnikatelské riziko. Názor MD je takový, že by si měly dráhy na takový typ dopravy vydělat samy, k čemuž se přikláním i já. [20]

Podle zpráv ze dne 15. 11. 2010 mělo dojít k zastavení dotací již od nového jízdního řádu na rok 2010/2011. ČD nezůstaly pozadu a na tuto situaci se dobře připravily. Přichystaly přesun části spojů vlaků vyšší kvality do nižší kategorie Express, kterou bude MD dotovat i nadále. [20]

Ovšem podle nejnovějších informací situace nabírá na obratu. Byl podepsán dodatek mezi MD a ČD, který počet komerčních spojů pouze rozšíří, nikoliv zruší, jak vycházelo z dřívějších zpráv. „*Komerčně budou provozované všechny vlaky EC kromě těch, které jsou vázány mezinárodními úmluvami,*“ specifikoval škrty generální ředitel ČD Petr Žaluda. To nám dává jasnou odpověď na otázku, zda jsou všechny vlaky vyšší kvality komerční. Nejsou a ani asi nebudou. [19]

### **Desetiletá smlouva s ČD**

Ministerstvo dopravy ještě před koncem vládnutí úřednického kabinetu uzavřelo desetiletou smlouvu s ČD o provozu na dálkových rychlíkových tratích. Smlouva nabyla účinnosti 1. ledna 2010 a zaručuje ČD vykonávat velkou část jejich byznysu až do roku 2019. Případ již řeší Evropská komise, protože ČD získaly smlouvy bez jakékoliv soutěže a ještě k tomu před termínem, po kterém už musely postupovat podle nového evropského předpisu. [21]

Součástí smlouvy je klauzule, která umožňuje vyjmout každý rok až 15 procent výkonů v dálkové dopravě a nabídnout je zájemcům ve výběrovém řízení. MD tak podle smlouvy může během deseti let její účinnosti otevřít pro soutěžní výběr až 75 procent trhu. Ze smlouvy však nevyplývá žádná povinnost soutěžit, jen na to dráhy smlouva připravuje. Z hlediska otevírání trhu je vhodné, že ve smlouvě existují tyto jasná pravidla. V současnosti není na trhu dálkové dopravy tak velká konkurence, že by stačila pokrýt tak velký rozsah výkonů, proto smlouva nijak nebrání pozvolné liberalizaci. [21]

Dlouhodobá smlouva poskytuje ČD větší podnikatelskou jistotu a možnost investovat do vozového parku. Společnost tak má dostatek času na obnovení zastaralého vozového parku, s kterým by jen těžko konkurovala novým soukromým dopravcům.

#### **2.1.2 Viamont Regio a. s. [22]**

Společnost Viamont Regio a. s. byla založena jako dceřiná společnost firmy Viamont a.s. v roce 2008 vyčleněním divize Osobní doprava. Hlavní obchodní aktivitou společnosti je provozování drážní dopravy v Královéhradeckém a Karlovarském kraji. Na základě nájemní smlouvy provozuje společnost Viamont a. s. regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice. Jedná se zhruba o 37 kilometrový úsek dráhy.

Samotná mateřská firma Viamont a. s. (dříve spol. s r. o.) vznikla v roce 1992. V posledních letech došlo k rozsáhlé restrukturalizaci firmy, s jasným vymezením okruhů činností jednotlivých oblastí.

### **Provozování osobní drážní dopravy na regionální dráze**

- ⇒ Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou
- ⇒ Trutnov hl. n. – Královec st. hranice (Žaclétř). Jde o sezónní víkendovou dopravu
- ⇒ Sokolov – Kraslice
- ⇒ Karlovy Vary – Mariánské Lázně

### **Přeshraniční doprava**

V současné době Viamont Regio a. s. společně s německou společností **Vogtlandbahn GmbH** provozují osobní drážní dopravu na železničním přechodu Kraslice-Klingenthal.

Dále ve spolupráci s polským dopravcem Przewozy Regionalne (spol. s r. o.) provozují pravidelné víkendové drážní dopravy na trati Trutnov-Lubawka.

Společnost nadále jedná se zahraničními partnery o možnostech dalšího partnerství. Společnost Viamont Regio se chce aktivně účastnit výběrových řízení k provozování veřejné osobní drážní dopravy v režimu závazku veřejné služby a využít tak narůstající potenciál v této oblasti. Její snahou je tedy rozšířit své pole působnosti o další smlouvy uzavřené s jednotlivými kraji.

#### **2.1.3 Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. [23]**

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. (dále JHMD) je prvním soukromým provozovatelem veřejné železniční dopravy v Čechách, svoji podnikatelskou činnost zahájila v roce 1995. Provozuje pravidelnou osobní a nákladní dopravu na úzkorozchodných tratích z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a z Jindřichova Hradce do Obrataně o celkové délce 79 km.

Prvním cílem společnosti bylo získat jindřichohradecké úzkokolejky do osobního vlastnictví a tím je zároveň zachránit před případnou likvidací. Dlouhodobě chystaný proces privatizace schválila vláda ČR na svém pravidelném zasedání v roce 1997. Forma prodeje byla uskutečněna přímo za symbolickou cenu 1,- Kč. Ještě tentýž rok tak společnost zahájila, poprvé mimo státní ČD, pravidelnou denní osobní dopravu na těchto tratích. Dá se říct, že to byl ojedinělý převod, který stát už nezopakoval.

## Provozování drážní dopravy mimo tratě JHMD

Současná strategie společnosti směřuje k provozování drážní dopravy i na tratích normálního rozchodu. Důležitým krokem, dosaženým v roce 2009, bylo získání licence k provozování drážní dopravy na všechny celostátní a regionální dráhy v majetku SŽDC, s. o. Do budoucnosti se dá tak očekávat pronikání společnosti na nové tratě.

Tabulka shrnuje údaje dosažené při provozu osobní drážní dopravy pouze v závazku veřejné služby.

Tab. 9: Údaje o osobní dopravě ve veřejném zájmu

Položka	Rok 2008	Rok 2009
Počet cestujících (tis.)	357	346
Přepravní výkon (tis. oskm)	7301	6915
Vlakový výkon (tis. vlkm)	348	346
Dopravní výkon (tis. hrtkm)	17950	16685

Zdroj: Výroční zpráva JHMD

### 2.1.4 Voghtlandbahn GmbH [24]

Tato německá společnost v majetku britské dopravní skupiny Arriva, provozuje osobní drážní dopravu v Libereckém kraji. V roce 2009 vyhrála na našem území výběrové řízení pro provozování železniční dopravy na trati Liberec- Zittau - Rybníště; Varnsdorf - Seiffhennersdorf. Jedná se tak o první výjimku, kde proběhlo seriózní výběrové řízení. Soukromý dopravci tak mohou doufat, že se tento tendr stane zlomovým precedentem. Tuto dopravu začala provozovat od 12. prosince 2010 pod názvem Trilex. Konkrétně se to týká vlakového spojení, probíhající mezi třemi zeměmi (Německem, Polskem a Českou republikou). Provoz nejenom na této trati zajišťuje motorovými vozy Siemens Desiro.

Na českém území se pohybují tyto soupravy na různých tratích. Společnost Voghtlandbahn vlastní také vozidla Regiosprinter, které na trati Karlovy Vary – Mariánské lázně zajišťují provoz pod již zmíněnou společností Viamont Regio.

Výkony společnosti mají dosahovat 660 tisíc vlakových kilometrů ročně, z toho 45 procent najezdí na území Libereckého kraje. Se společností Voghtlandbahn má cestující veřejnost pozitivní zkušenosti, dá se tedy očekávat rozšíření její působnosti.

### 2.1.5 Podíl dopravců na dopravních výkonech v osobní dopravě

V následující tabulce jsou uvedeny informace o dopravních výkonech, tj. vlkm, hrtkm a % podílu jednotlivých dopravců na výkonech sítě SŽDC (9422km). Tabulka neobsahuje výkony na pronajatých tratích. To především oslabuje postavení společnosti JHMD, která je vlastníkem dráhy (79km). Její výkony jsou uvedeny v tabulce č. 8. Při pohledu na tabulku v současnosti neexistuje žádná alternativa, kdo by dnes tak velký rozsah dopravy obstaral než ČD. Akciové společnosti ČD patří 99,5% podíl na celkových výkonech sítě SŽDC. Výkony RegioJet a. s. zde zastupují prezentační jízdy, kterými se společnost uvedla na železničním trhu v roce 2010. Ukazatele přepravy, tj. oskm, počty cestujících, přepravené tuny nákladu jsou považovány za obchodní tajemství a SŽDC je nesmí sledovat, což je pro zachování nezávislosti a neutrálnosti správné.

Tab. 10: Deset nejdůležitějších osobních dopravců na infrastruktuře SŽDC v roce 2010

Dopravce	vlkm	% z celk. výkonů	tis. hrtkm	% z celk. výkonů
<b>CELKOVÉ VÝKONY INFRASTRUKTURY SŽDC</b>	<b>122 739 755</b>	100,000	<b>23 692 205</b>	100,000
České dráhy, a. s.	122 087 494	99,469	23 654 289	99,840
VIAMONT a.s	401 833	0,327	18 476	0,078
RAILTRANSPORT s. r. o.	91 117	0,074	6 377	0,027
RegioJet a.s.	59 048	0,048	5 534	0,023
KŽC Doprava, s.r.o.	28 757	0,023	1 751	0,007
M B M, místní dráha Mladá Boleslav - Mělník, s.r.o.	25 129	0,020	2 390	0,010
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	21 165	0,017	1 654	0,007
Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.	12 538	0,010	734	0,003
Společnost železniční výtopy Jaroměř	4 383	0,004	333	0,001
Lokálka Group, občanské sdružení	3 443	0,003	-	-
Puš s.r.o.	-	-	190	0,001
<b>CELKOVÉ VÝKONY 10 NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH DOPRAVCŮ</b>	<b>122 734 907</b>	<b>99,996</b>	<b>23 691 728</b>	<b>99,998</b>

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC, autor

## 2.2 Provozovatelé nákladní drážní dopravy

### 2.2.1 ČD Cargo a. s. [25]

Dceřiná společnost Českých drah a. s. s názvem ČD Cargo a. s., vznikla 1. prosince 2007. Byla do ní převedena nákladní doprava Českých drah a. s. Tímto krokem mělo dojít ke zprůhlednění financování ztráty z provozování osobní železniční dopravy v rámci závazku veřejné služby. Vznikem společnosti ČD Cargo a.s. která je v 100% vlastnictví ČD, a. s. došlo k oddělení ziskové nákladní dopravy od ztrátové osobní dopravy a k zamezení křížového financování.

Hlavním cílem společnosti je zachování vedoucí pozice na trhu železniční nákladní dopravy v České republice a středoevropském regionu. Se svým ročním objemem přepravy zboží patří mezi pět největších železničních dopravců v rámci členských zemí EU.

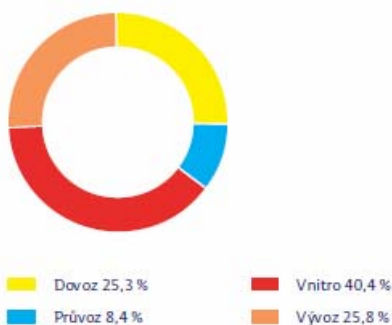
#### Přeprava hlavních komodit

ČD Cargo v roce 2009 přepravilo 68,4 milionu tun zboží, což představuje oproti roku 2008 meziroční pokles objemu přeprav o 17,8 milionu tun. V procentuálním vyjádření jde o zhruba jednadvacetiprocentní pokles.

Dalším významným strategickým cílem českého železničního dopravce ČD Cargo je expanze na zahraniční trhy. Jednou z variant je vstup na polský trh formou privatizace nadpoloviční části polské státní firmy ze stejného oboru PKP Cargo. Případné vítězství společnosti ČD Cargo v soutěži posílí její roli na evropském trhu, kde je velmi silný konkurenční tlak. Vznikl by tak srovnatelný gigant v nákladní dopravě, jako je DB.

Obr. 12: Přepravní segmenty ČD Cargo

■ Přepravní segmenty ČD Cargo v r. 2009  
- přepravené tuny



Zdroj: Výroční zpráva 09, ČD Cargo

### 2.2.2 Advanced World Transport a. s.

Skupina Advanced World Transport (dále jen AWT) se řadí mezi největší dopravní hráče ve střední a východní Evropě. Skupina zajišťuje dopravní služby a rozvíjí aktivity především v oboru nákladní železniční přepravy a logistiky, a to nejen na českém, ale i na zahraničních trzích. Postavení skupiny AWT na železnici je zcela zásadní. Jedná se o největšího soukromého železničního dopravce v České republice a druhého největšího nákladního železničního dopravce po společnosti ČD Cargo. Společnost AWT si přisuzuje zhruba čtvrtinový podíl na českém trhu s roční přepravou více než 10 milionů tun zboží. Skupina disponuje téměř 170 lokomotivami, 6 000 vagony všech typů a provozuje i 400 kilometrů vlastních tratí. [26], [27]

Skupina AWT je na trhu téměř 60 let, nejdelší dobu pod původním názvem OKD Doprava. Vznikla fúzí několika tradičních společností v oblasti nákladní dopravy. Mezi společnosti patří: Viamont Cargo, OKD Doprava, Čechofracht, SPEDI-TRANS, BlueTrucks, a VADS. Spojení společností posvětil i antimonopolní úřad. Firmy si dosud sice konkurovaly v oblasti spedičních a logistických služeb, ale i po spojení zůstane na trhu dost dalších společností, a proto podle úřadu nehrozí, že by AWT měla dominantní postavení. [26]

### 2.2.3 Unipetrol Doprava s. r. o.

Společnost Unipetrol Doprava, s. r. o. vznikla v roce 1995. Původní název byl však CHEMOPETROL - DOPRAVA a. s., přenesený z obchodně-výrobní společnosti Chemopetrol v Litvínově. [28]

Zpočátku se společnost zabývala pouze provozem na vlečce v Litvínově, ale v souvislosti se začleněním Chemopetrolu do skupiny Unipetrol začala postupně přebírat provoz dalších vleček chemických závodů v rámci skupiny. Kromě přepravy na vlečkách se také zabývá přepravou na celostátní síti SŽDC. Mezi zákazníky patří společnosti chemického holdingu Orlen Group, dále významné železniční zasilatelské společnosti a nechybí i vazby na mezinárodní dopravní společnosti. [28]

Společnost Unipetrol Doprava je tak po společnostech ČD Cargo a. s. a Advanced World Transport a. s. třetím největším železničním dopravcem v České republice. Tomuto postavení odpovídá i výše celkového ročního objemu přepraveného zboží, který činí přibližně 2,0 milionu tun. Společnost se tak řadí k hlavním železničním dopravcům v oblasti nákladní dopravy. [29]

Hlavní zátěžové proudy společnosti Unipetrol Doprava se nachází zejména v těchto lokalitách a hraničních přechodech: [29]

**Lokality:** Litvínov, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Pardubice, Kolín, Ústí nad Labem, Přerov.

**Hraniční přechody:** Děčín st. hr., Meziměstí st. hr., Lichkov st. hr., Petrovice u Karviné st. hr., Horní Lideč st. hr., Lanžhot st. hr., Břeclav st. hr.

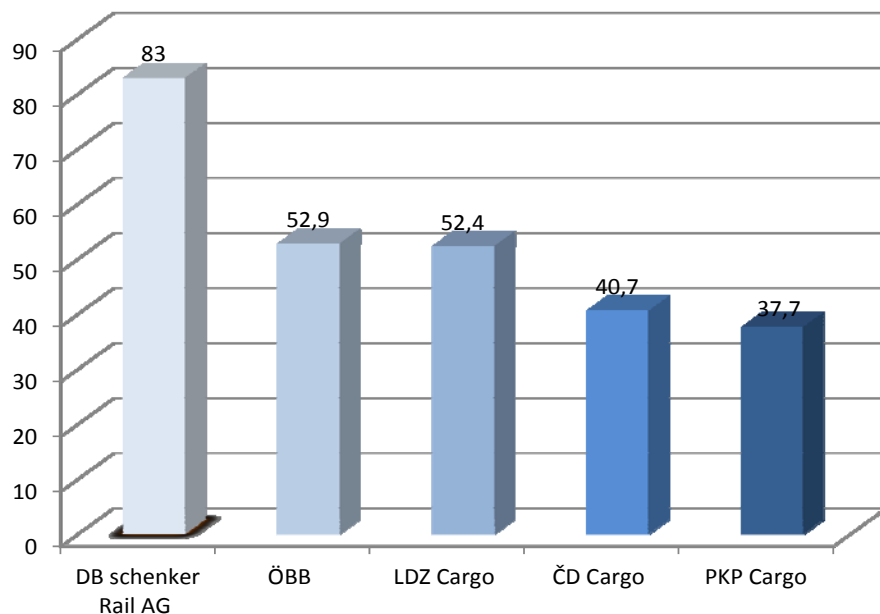
### Segmentace

Firma se specializuje na přepravu nebezpečného zboží (RID), především pohonných hmot, stlačených plynů a speciální chemie.

#### 2.2.4 Nejvýkonnější nákladní dopravci v rámci EU v roce 2009

Uvedený graf zachycuje pět nejvýznamnějších železničních nákladních dopravců v EU. V porovnání s těmito dopravci si společnost ČD Cargo drží čtvrtou pozici v objemu přepraveného zboží v mezinárodní nákladní přepravě. Ukazatel objemu přepraveného zboží se skládá z přepravy zboží z dovozu, vývozu a průvozu.

Obr. 13: Nejvýznamnější nákladní dopravci v EU v roce 2009 (mil. tun).



Zdroj: Statistická ročenka skupiny ČD

Vysvětlivky:

DB Schenker Rail : Železniční nákladní společnost ze skupiny Deutsche Bahn (Německá železnice)

ÖBB: Dceřiná společnost Rakouských spolkových drah ÖBB pro nákladní dopravu Rail Cargo Austria.

LDZ Cargo: Železniční nákladní dopravce v Lotyšsku

PKP Cargo: Železniční nákladní dopravce v Polsku



## 2.2.5 Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2010

Předchozí kapitola odkryla postavení jednotlivých dopravců v nákladní dopravě. Tato tabulka už to pouze potvrzuje. Nejvýznamnějšími hráči v oblasti nákladní dopravy jsou společnosti ČD Cargo, a. s., Advanced World Transport a. s. a Unipetrol Doprava, a. s. Pro dokreslení celé situace si u prvních třech dopravců ukážeme jejich množství přepraveného zboží v tunách. ČD Cargo v roce 2009 přepravilo 68 milionů tun zboží a v období roku 2010 dojde podle zpráv k nárůstu objemu přeprav. Společnost AWT uvádí hodnoty kolem 10 milionů tun přepraveného zboží. Celkový roční objem přepraveného zboží u společnosti Unipetrol Doprava činí 2 miliony tun.

Tab. 11: Deset nejdůležitějších nákladních dopravců na infrastrukturu SŽDC v roce 2010

Dopravce	tis. hrtnm	% z celk. výkonů	vlkm	% z celk. výkonů
<b>CELKOVÉ VÝKONY INFRASTRUKTURY SŽDC</b>	<b>32 516 152</b>	100,00	<b>36 921 961</b>	100,00
ČD Cargo, a. s.	28 238 752	86,85	28 871 459	78,20
Advanced World Transport a. s.	1 831 659	5,63	1 528 377	4,14
Unipetrol Doprava, a.s.	1 175 863	3,62	1 091 379	2,96
České dráhy, a. s.	288 041	0,89	1 580 412	4,28
Ostravská dopravní společnost, a. s.	236 769	0,73	190 328	0,52
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	137 699	0,42	161 321	0,44
Traťová strojní společnost, a.s.	120 065	0,37	367 407	1,00
BF Logistics s.r.o.	92 910	0,29	104 307	0,28
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	65 315	0,20	-	-
Sokolovská uhelná, právní nástupce, a. s.	42 345	0,13	-	-
Správa železniční dopravní cesty, s. o.	-	-	2 369 747	6,42
České dráhy, a. s.	-	-	1 580 412	4,28
<b>CELKOVÉ VÝKONY 10 NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH DOPRAVCŮ (bez pronajatých tratí)</b>	<b>32 229 418</b>	<b>99,12</b>	<b>36 378 084</b>	<b>98,53</b>

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC

Vysvětlivky: Hrubý tunokilometr představuje přepravu jedné hrubé tuny nákladu v nákladní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru. Vlakový kilometr nákladní dopravy vyjadřuje přemístění jednoho nákladního vlaku o jeden kilometr.

## 2.3 Rozdělení provozovatelů dráhy

Železniční síť ČR tvoří celostátní dráha a regionální dráhy, převážně ve vlastnictví státu a ve správě Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, která je rovněž provozovatelem dráhy. Z následující tabulky vyplývá fakt, že na celé železniční síti působí pouze dva soukromé subjekty, které jsou vlastníky dráhy. Jiná železniční dopravní cesta do privátních rukou nepřešla. Uvedené údaje se vztahují k 31. 12. 2009.

Tab. 12: Rozdělení dráhy podle vlastnictví, délky tratí a provozovatelů dráhy

Vlastník dráhy	Provozovatel dráhy	Trať	Délka trati	Provozovatel drážní dopravy
Česká republika	SŽDC, s. o.	Celostátní dráha a regionální dráhy ČR	9422 km	Dopravci, kteří mají uzavřenou smlouvu se SŽDC
	ČD, a.s.	Celostátní dráha a regionální dráhy ČR	107 km	Dopravci, kteří mají uzavřenou smlouvu se SŽDC
	VIAMONT a.s.	Regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice	37 km	VIAMONT a.s.
	Advanced World Transport a.s.	Regionální dráha Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem	20 km	Advanced World Transport a.s.
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	Regionální dráhy Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a Jindřichův Hradec - Obrataň	79 km	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
Svazek obcí údolí Desné	SART - stavby a rekonstrukce, a. s.	Regionální dráhy Šumperk – Sobotín a Petrov n. D – Kouty n. D.	22 km	Veolia Transport Morava a.s., ČD Cargo, a.s.

Zdroj: [30]

## 2.4 Potenciální konkurence

Česká železnice začíná pozvolna vstupovat do nového konkurenčního prostředí. Po dlouhých letech stagnace, kdy byl národní dopravce státem ochraňován před možnou konkurencí, dochází k otevírání trhu. Nikdy dříve nehrozila státním Českým drahám tak výrazná konkurence jako v dnešní době. Vypadá to, že toto nepříznivé období ustupuje do pozadí. Pochopitelně ještě dlouho potrvá, než se budeme moci potkávat s konkurenčními dopravci na celé síti. Od soukromých dopravních společností se dá ale očekávat podílnictví na provozu dotovaných spojů. Vzhledem k výši dotací se jedná o velmi lukrativní obchod. Zvykové právo v české dotované železnici se tak pomalu bude vytrácet.

### 2.4.1 RegioJet a. s.

Nový dopravce RegioJet je dceřinou společností Student Agency. Společnost se již od druhé poloviny dubna 2010 představila na českých tratích v podobě svých prezentačních jízd, které vedly přes různé kraje. Do provozu byly nasazeny dvě diesellové jednotky Siemens Desiro. Cílem prezentace bylo ukázat jak cestujícím tak i objednavatelům dopravy, že je schopna zajistit železniční dopravu. Ukončením těchto jízd však svůj boj o železnici nevzdává, chce od léta tohoto roku konkurovat společnosti ČD na dálkové trati z Prahy do Ostravy a posléze získat zakázky ve veřejném zájmu. Pro tuto trať již má udělenou i zaplacenou kapacitu dopravní cesty. Nezbyvá nám nic jiného, než jen čekat, zda vlaky po třetí změně grafikonu vyjedou či nikoliv.

Na konci roku 2010, soukromý český železniční přepravce RegioJet ze skupiny Student Agency, uzavřel na Slovensku devítiletou smlouvu na dotovaný provoz osobních vlaků mezi Bratislavou a Komárnem. V případě že slovenské ministerstvo dopravy vypíše další výběrové řízení, společnost se ho jistě zúčastní. Slovensko může soukromým přepravcům uvolnit až desetinu trhu osobní železniční přepravy, přičemž dominantní postavení si zachová státní Železničná spoločnosť. [31]

Obr. 14: Souprava Siemens Desiro společnosti RegioJet



Zdroj: [31]

Ke dni 14. dubna 2011 otevřel RegioJet svou první prodejní kancelář na pražském hlavním nádraží. Jedná se tak o první prodejní místo nového dopravce RegioJet v ČR. Do zahájení provozu vlaků RegioJet bude sloužit jako prodejní kancelář mezinárodních jízdenek, prodejní místo jízdenek na autobusy Student Agency express a jako místo doplňkových služeb.

Obr. 15: Jednotlivé soubory tratí, na kterých chce RegioJet provozovat drážní dopravu.



Zdroj: [31]

#### 2.4.2 Rapid Express

Společnost Rapid Express byla založena v roce 2010 a je plně licencována na provoz drážní dopravy. Díky pilotnímu projektu, často nazývaným LEO Express, chce proniknout na trh dálkové i regionální drážní dopravy v Česku. Zařadí se tak po bok společností ČD a RegioJet, které mají o tuto relaci vážný zájem. Avizovaný projekt je spojen s představou vedoucí k zajištění moderního železničního spojení na komerčně nejzajímavější trase Praha - Ostrava. Kromě komerčních vlaků zamýšlí provozovat i dotované spoje na objednávku. Dále má zájem o první balík tratí, který chce dát ministerstvo dopravy do veřejné soutěže. Společnost vidí potenciál zejména v návaznosti spojů do zahraničí. [33], [34]

Obr. 16: Souprava Leo Express společnosti Rapid Express



Zdroj: [33]

## **3 Potenciál dalšího vývoje železniční dopravy ve vztahu k dopravnímu trhu**

### **3.1 Potenciál železniční dopravy v oblasti provozu**

Výrazný potenciál je skrytý zejména v oblasti liberalizace železniční dopravy, která slouží jako nástroj pro vytvoření konkurenčního prostředí. Liberalizace v železniční dopravě nezůstává v žádném případě na okraji zájmu spíše naopak. Je často diskutovaným tématem a to zejména z několika důvodů. Jednak jsou zde vnější tlaky představované Evropskou unií potažmo Evropskou komisí, která nám liberalizaci nařizuje prostřednictvím směrnic a jednak vnitřní tlaky představované soukromými dopravci, kteří se bouří proti monopolnímu postavení národního dopravce ČD.

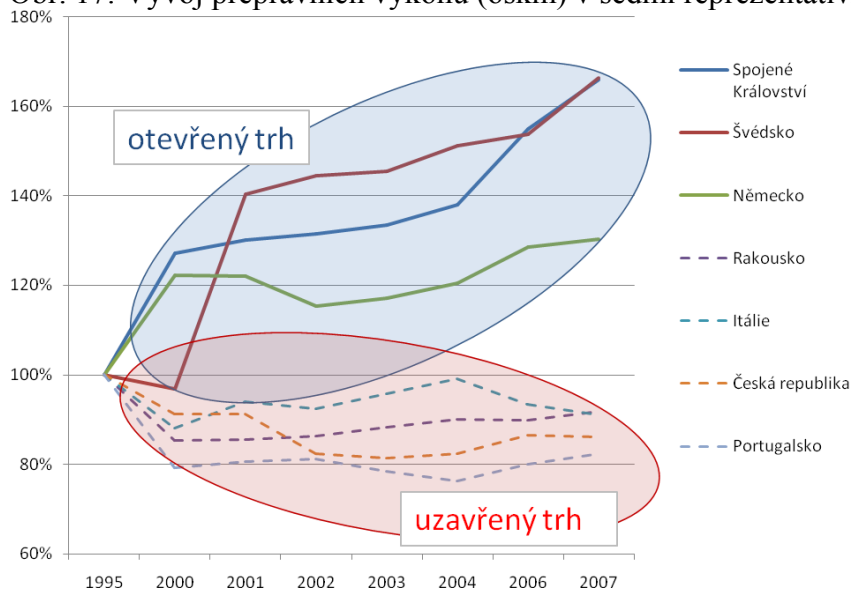
Železniční nákladní doprava je plně liberalizovaná a otevřela svůj trh konkurenci jak v mezinárodní tak i vnitrostátní dopravě. Napomohl tomu druhý železniční balíček, jehož cílem bylo urychlení liberalizace nákladní dopravy. Ten byl zásadní pro otevření mezinárodní nákladní železniční dopravy od 1. 1. 2006 a vnitrostátní nákladní železniční dopravy od 1. 1. 2007. [35]

O liberalizaci v osobní železniční dopravě se mluví téměř 20 let a až nyní se rýsují první kroky k jejímu velmi pozvolnému dokončení, které se plánovalo na rok 2017. Tento termín nebude pravděpodobně naplněn. Základní kámen pro otevírání trhu v ČR položil zákon o drahách č. 266/1994 Sb. Následovala již zmíněná transformace ČD s. o. podle zákona č. 77/2002 Sb., a participace v podobě železničních balíčků.

Uzavřený trh je typickým příkladem zemí, které ochraňují monopolistické dopravce před konkurenčním tlakem. Všechny země působící na uzavřeném trhu byly předmětem žaloby, kterou podala Evropská komise z důvodu nenaplňování I. železničního balíčku. Toto prostředí dlouhodobě stagnuje a ztrácí zákazníky. Naopak otevřený trh dynamicky roste jak je vidět z obrázku č. 11. [36]

Podle dostupných informací je zřejmé, jakým směrem se bude plánované otevírání české železnice ubírat. Liberalizace může získat konkrétnější podobu, když se plán na vstup konkurence dostane do závazného materiálu strategie dopravy do roku 2025 (zvaného jako dopravní superstrategie). Jde o první koncepční dokument, jenž řeší komplexní problematiku rozvoje dopravního sektoru. Tato koncepce je ovšem ohrožena turbulencemi, které panují na politické scéně. Bezpochyby však Ministerstvo dopravy musí mít představu o směru dalšího rozvoje, ať už v podobě superstrategie nebo jiného materiálu.

Obr. 17: Vývoj přepravních výkonů (oskm) v sedmi reprezentativních zemích.



Zdroj: [36]

### 3.1.1 První tendry na provoz dálkových vlakových spojů

Soukromý železniční dopravci si budou muset ještě chvíli počkat, než budou moci proniknout na dotované železniční linky. V současnosti jim nic nebrání v provozování drážní dopravy na vlastní podnikatelské riziko. K této činnosti potřebují licenci k provozování drážní dopravy, kterou uděluje Drážní úřad, přidělenou kapacitu dopravní cesty od SŽDC a další už méně významné atributy.

V oblasti železniční osobní dopravy provozované v rámci závazku veřejné služby je situace zcela odlišná. Možnost vstupu na trh byla doposud až na výjimky omezena. A pokud se někdy nějaký ten tendr objevil, vyhrála ho společnost ČD, která má možnost nabídnout nižší cenu než konkurence.

Po několika ojedinělých pokusech v minulých letech a mnoha odkladech přistupuje ministerstvo dopravy k rozhodnutí, nabídnout konkrétní linky soukromým dopravcům ve výběrových řízeních. Již tehdejší ministr dopravy Gustav Slamečka slíbil vyhlásit první tendr na provoz dálkových spojů, svůj závazek už nesplnil. [38]

Nynější ministerstvo dopravy ČR tak chce navázat na závazek tehdejšího ministra dopravy a plánuje letos v prosinci vyhlášení prvních dvou výběrových řízení na provoz dálkových vlakových spojů. Do soutěže stát nabídne dva ucelené soubory železničních linek a to rychlíky v oblasti severní Moravy a dálkové vlaky v severozápadních Čechách. Dopravci by na vyhraných linkách měli poprvé vyjet v prosinci 2013.

Této skutečnosti v souvislosti z vyhlášení veřejných soutěží, napomáhá i přijetí zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Naopak tomu bránily částečné nejasnosti kolem živé dopravní cesty, které jsou již vyřešeny. Nadále však přetrvává rozpor v oblasti převodu vlastnického práva k nemovitostem, které dosud zůstávají ve vlastnictví ČD. Pochopitelně se najde i racionální zájem některých lobbyistických skupin, které se snaží zamezit tomuto vypisování veřejných zakázek.

Do soutěže budou nabídnuty dva provozní soubory linek: [37]

„*Moravskoslezská trať*: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník; od grafikonu vlakové dopravy 2014 (GVD),

„*Severozápadní Čechy*“: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín (od GVD 2014 nebo 2015).

#### **Připravované tendry:**

Mezi další tendry, které by mohly přijít na řadu, jsou tratě z Liberce do Pardubic a z Plzně do Mostu. Důvodem je skutečnost, že na nich skončí v roce 2014 smlouva, kterou si dráhy získaly v roce 2006.

### **3.2 Potenciál železniční dopravy v oblasti infrastruktury**

Zvýšení konkurenceschopnosti v oblasti železniční dopravy lze dosáhnout těmito provázanými kroky:

#### **3.2.1 Zajištění interoperability**

Rozvíjet dopravu na evropském železničním trhu, který je roztržštěn na vnitrostátní síť, není jednoduché. Mezi překážky patří právě technická neslučitelnost různých železničních systémů a neochota některých vlád vystavit své provozovatele železnic vnější konkurenci. Pokud nebude vyřešena otázka interoperability, nebudeme moci hovořit o úplné konkurenceschopnosti. Zajištění železniční interoperability bylo iniciováno záměrem Evropské unie jak připravit podmínky pro integraci a vznik jednotného evropského železničního trhu.

Interoperabilita = provozní a technická propojenost evropského železničního systému. Hlavní přínos spočívá v umožnění bezpečného a nepřerušovaného pohybu drážního vozidla na drahách evropského železničního koridoru. [6]



## Směrnice o interoperabilitě

Směrnice ES o interoperabilitě a bezpečnosti jsou pro členské státy závazné a musí je promítnout do národní legislativy. Dřívější směrnice byly nahrazeny směrnicí 2008/57/ES, která sjednocuje základní právní rámec pro vysokorychlostní i konvenční železniční systém. Stanovuje povinnost splňovat požadavky, technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), kterými se musí řídit nová výstavba a modernizace tratí, související výroba apod. Současně deklaruje záměr vytvoření technicky jednotného evropského železničního systému.

Jedním z prostředků dosažení interoperability je rozdělení železničního systému na několik provozních subsystémů, které jsou směrnicí taktéž definovány. Hlavními požadavky na subsystémy jsou bezpečnost provozu, technická kompatibilita, ochrana životního prostředí, spolehlivost a dostupnost.

### Subsystémy: [39]

⇒ infrastruktura

V oblasti infrastruktury je definován např. rozchod koleje, maximální zatížení, výhybky, průjezdný průřez nebo délka a výška nástupišť.

⇒ energie (elektrizační zařízení, nadzemní trolejová vedení, sběrače proudu),

V této oblasti se posuzuje napájecí systém a geometrie trolejového vedení.

⇒ řízení a zabezpečení (zařízení pro zajištění bezpečnosti, ovládání a řízení pohybu vlaků).

Tato oblast je nejsložitější, protože prakticky každá evropská země má svůj vlastní komunikační a zabezpečovací systém. Pro sjednocení se proto v Evropě zavádí jednotný evropský komunikační telefonní systém GSM-R a zabezpečovací systém ETCS. Česká železnice se snaží na tento evropský trend reagovat. Signálem systému GSM-R je pokryt již celý I. koridor a nedávno byla dokončena realizace tohoto systému i na II. koridoru. [6]

Manažer infrastruktury (SŽDC) je povinen zajistit technické předpisy pro interoperabilitu (zminěné podmínky jak má vypadat infrastruktura) na tratích evropského železničního systému.

Nevýhody technické propojenosti transevropské železniční sítě spočívají ve velkém rozsahu investic na rekonstrukce a budování těchto tratí. Právě z tohoto titulu by měly být tvořeny nejprve na železniční síti, kde je dosahováno vysokých přepravních výkonů a současně v místě silných přepravních proudů silniční dopravy. Tyto předpoklady mohou zvýšit konkurenceschopnost železnice.



### 3.2.2 Modernizace železniční infrastruktury

Když se na počátku 90 let minulého století prováděl odhad nákladů na odstranění zanedbané údržby a oprav dopravní infrastruktury, dosáhlo se k číslu 350 mld. Kč rozdělených stejnoměrně mezi silniční a železniční infrastrukturu. [40]

V současné době se odhaduje dluh z celkové zanedbanosti infrastruktury na více než bilion Kč, což odpovídá státnímu rozpočtu na jeden rok. Železniční infrastruktura se podílí na celkové zanedbanosti zhruba 200 mld. Kč, zbytek připadá silniční cestě. Na zhoršení kvality dopravní infrastruktury mělo zanedbávání údržby v předešlých letech. Platí totiž pravidlo, že zanedbávání údržby v jednom roce vyvolá násobnou potřebu nákladů v letech následujících. Pokud budou investice do dopravní infrastruktury ponechány na současné úrovni, potřebný stav bude dosažen zhruba za 20 let. [40]

Tab. 13: Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI v roce 2009.

Výdaje do železniční infrastruktury	19,6 mld. Kč
Výdaje do silniční infrastruktury	52,5 mld. Kč

Zdroj: [15]

Pro rok 2011 byl schválen rozpočet SFDI na 61,3 miliardy korun, což představuje oproti minulému období pokles. Dopravě tak současně schází částka kolem 40 mld. [42]

Důvodů pro moderní a kvalitní železniční infrastrukturu je celá řada. Hlavním smysl moderní infrastruktury by měl spočívat v dosažení vnitrostátního a mezinárodního propojení. Tento strategický cíl lze splnit tím, že se dokončí výstavba tranzitních koridorů a jejich napojení na páteřní síť evropské železnice, která je tvořena tzv. transevropskou dopravní sítí (TEN-T). V ČR je délka tratí zařazených do evropského systému 2591 km. Tato vybraná železniční síť ČR, tvořící součást evropského železničního systému, musí splňovat požadavky na interoperabilitu podle příslušných předpisů. Tuzemské koridory mají zejména význam pro dálkovou a tranzitní dopravu, proto je nezbytné věnovat se i rekonstrukcím regionálního charakteru v podobě zvyšování traťové rychlosti. Nákladní dopravě by přispěla výstavba vlastních koridorů z důvodu přednosti osobní dopravy, která tak výrazně limituje přepravu zboží. [42]

Kolejová doprava může v souvislosti s rozšiřováním a propojováním Evropy dostat novou kontinentální dimenzi, která bude důstojným konkurentem pro silniční dopravu. Velký potenciál je také ukryt v napojení evropských tratí na hlavní přístavy.

## **Dotační programy a financování projektů**

### *Operační program Doprava (OPD)*

Největším finančním zdrojem pro modernizaci železniční infrastruktury je Fond soudržnosti, který na základě OPD alokuje finanční částky pro SŽDC. ČR má pro roky 2007-2013 celkově k dispozici finanční prostředky ve výši 5,77 miliardy eur, které může čerpat právě z OPD. Na projektech placených unií se musí podílet stát a stavby předem financovat. Pokud stát nesežene dostatek peněz na spolufinancování projektů, hrozí, že se nepodaří vyčerpat všechny prostředky, které EU nabízí. [42]

### *Program TEN-T*

Finanční prostředky z programu TEN-T jsou určeny všem členským státům EU. Maximální výše příspěvku z tohoto programu TEN-T může představovat až 50 % nákladů na studie nebo 10 % nákladů stavební práce resp. 20 % u projektu s přeshraničním dopadem. [43]

V současnosti existuje 30 evropských pilotních projektů, které byly identifikovány na základě návrhů členských států a jsou zahrnuty v pokynech Společenství pro rozvoj TEN-T jako projekty evropského zájmu. Z toho jich je 18 zaměřených čistě na železnici. Jejich dokončení je plánované pro rok 2020. Vlivem současné finanční situace dochází ke zpomalování těchto pilotních projektů, prozatím je dokončeno zhruba 20 % z nich. Jejich dokončení zlepší ekonomickou efektivnost evropského dopravního systému a poskytne přímý přínos pro evropské občany. [44]

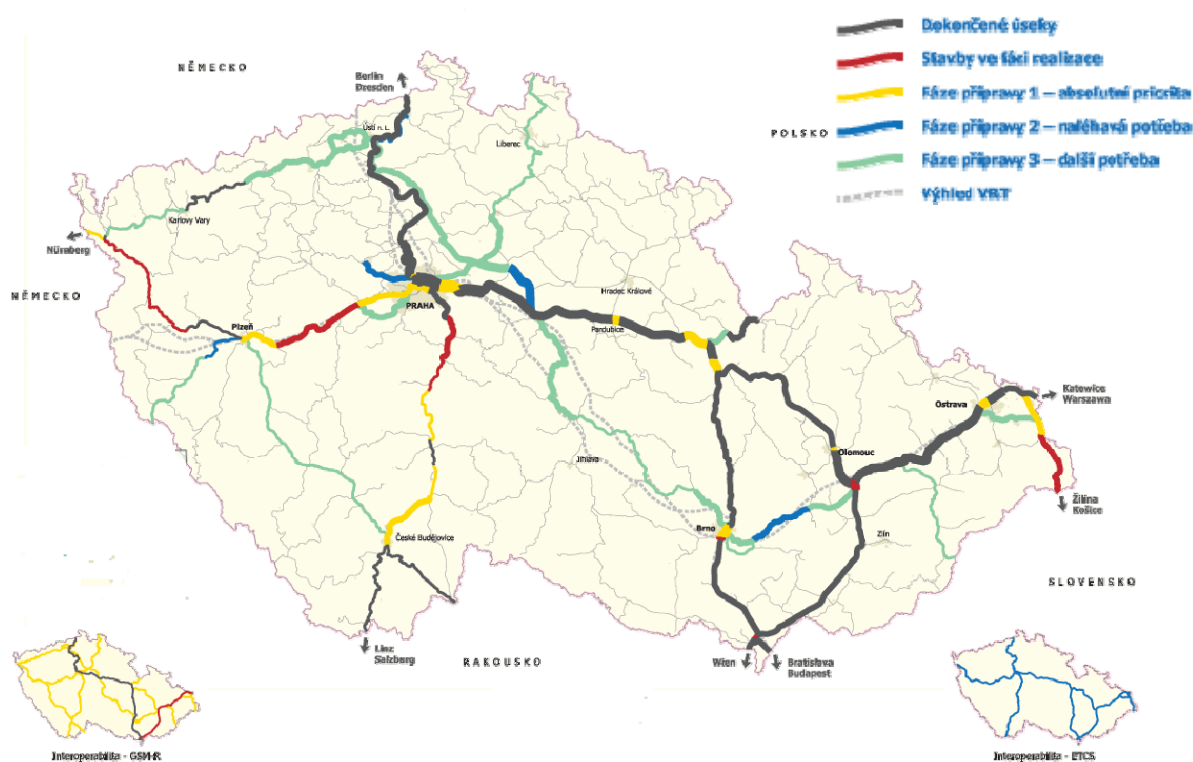
## **Významné železniční projekty pro ČR**

Hlavní prioritou ČR by mělo být dokončení projektů nejvyššího evropského zájmu, které napomůžou spojení s Evropou. Aby ČR rozvíjela železniční dopravní síť, musí do budoucna předkládat životaschopné projekty, které jsou časově realizovatelné, v souladu se strategiemi EU a mají ekonomický i environmentální přínos pro společnost. Při prosazování projektů musejí být příslušné orgány dostatečně hlasité, aby se již tak potřebný rozvoj nezpomaloval.

V těchto projektech je výrazný potenciál pro další vývoj železniční dopravy ve vztahu k dopravnímu systému: [44]

- A. Projekt č. 22 Athény - Sofia - Budapešť - Vídeň - Praha - Norimberk/ Drážďany a Praha - Linec
- B. Projekt č. 23 Gdaňsk - Varšava - Brno -Břeclav - Vídeň.

Obr. 18: Priority výstavby železniční sítě v ČR



Zdroj: [42]

### Budování vysokorychlostního železničního systému (VRT)

Železniční doprava má bezesporu potenciál v rychlosti, bezpečnosti a plynulosti. Aby mohla být požadovaná rychlost naplněna, musejí být zajištěny odpovídající parametry infrastruktury. Výhledově je tedy nutné počítat s výstavbou vysokorychlostních tratí, které jsou konkurenceschopné nejen vůči automobilové, ale i vůči letecké dopravě. Systém VRT se nemůže omezit pouze na vnitrostátní síť, ale musí dojít k evropskému propojení s evropskou pátevní sítí. Hlavním posláním tedy bude propojit nejvýznamnější české metropole s evropskými centry. Mobilita dostane úplně jiný rozměr, zvýší se volný pohyb osob, kapitálu a zboží. Lidé začnou dojíždět do zaměstnání na větší vzdálenosti apod.

Silniční doprava bude vždy, až na výjimky, omezena rychlostními limity, které jí nedovolí konkurovat moderní železnici 21. století. Dalším jejím omezením je nárůst stupně motorizace, který má stále vzestupnou tendenci. Současně se stupeň motorizace stále pohybuje nad hodnotou číslo dva. Jinak řečeno, na jeden osobní automobil připadají více jak dva obyvatelé. Neustálý nárůst stupně motorizace, může posílit oblast železniční dopravy, protože lidé už nebudou ochotni využívat neustále ucpanou silniční síť

### 3.2.3 Rozvoj železniční infrastruktury

#### **Vývoj železniční infrastruktury [13]**

Vývoj železniční infrastruktury souvisí s měnícími se požadavky lidské společnosti a je závislý i na geografických podmínkách dané země. Tento vývoj infrastruktury železniční dopravy lze rozdělit do 4 po sobě navazujících etap.

#### 1. Etapa lokalizovaných spojení

V této fázi vznikala krátká spojení mezi uzly měst, která převážně navazovala na jiné druhy dopravních cest. V současném světě se s tímto spojením můžeme setkat pouze v některých nerozvinutých zemích.

#### 2. Etapa integrace

Jde o propojení lokalizovaných spojení v souvislý celek.

#### 3. Etapa intenzifikace

Etapou intenzifikace se rozumí propojování stávajících uzlů. Vede to k celkovému zhušťování sítě.

#### 4. Etapa selekce

Selekcí nastává proces rušení nerentabilních spojů a méně výkonných tratí. V současné době dochází k stále častějšímu posuzování rozsahu sítě a jejímu následnému rušení. Těmito kroky se železnice zabývala i v minulosti ale daleko v menším rozsahu. K tomuto opatření dochází až v době potřebné restrukturalizace železnic a nutných úspor v důsledku hospodářské recese.

### 3.2.4 Rušení železničních tratí [47]

Rušení tratí má v některých ohledech své opodstatnění a někdy je naopak nesystémové. V této kapitole si přiblížíme oba pohledy, jak by se mělo na danou problematiku pohlížet.

Rozsah železniční sítě se posuzoval už za vlády komunismu. Náklady na likvidaci ekonomicky neefektivních tratí, byly silným argumentem proti jejich rušení. V posledních letech však záměry ministerstva dopravy na zrušení regionálních tratí nabírají na spádu a dají se označit za promyšlené. Pochopitelně se jedná o slušný byznys pro lobbyistické firmy pověřené případnou likvidací. Problém je, že zúčastněné strany (MD, SŽDC) nemají příliš velkou snahu o zachování tratí a nehledají možnosti jak tomu zamezit.

V současnosti ministerstvo dopravy plánované rušení nepoužívaných tratí pozastavilo. Na rozhodnutí tak čeká zatím 11 tratí. Fyzické rušení tratí je nevratný proces, který stojí nemalé finanční prostředky. Podle odhadů by vynaložené náklady na likvidaci těchto tratí pokryly jejich mnohaletou údržbu. Pokud stát nechce provoz trati nadále hradit, neznámá to, že by v tom nepokračoval nikdo jiný. Existuje řada obcí, sdružení a firem, které by chtěly tratě provozovat. Alternativní dopravci by se také rádi přihlásili do případného tendru, ten by však musel někdo na dané trase vyhlásit. [46]

Najdou se tak tratě, které mají turistický či nostalgický potenciál. Mohou sloužit k obnově přeshraniční dopravy v důsledku již změněných společenských vazeb nebo potřebám nákladních dopravců. Nelze se zastávat všech tratí, protože současně existují takové, které jsou opravdu nepotřebné.

Jednou z dalších záchytných možností využití zrušených tratí je přeměna na turistické anebo cyklistické stezky. Existuje tedy celá řada námětů, které se dají využít v případě, když pomine zájem o pravidelnou osobní dopravu ve veřejném zájmu.

### **3.3 Cenová regulace v dopravě [6]**

V ČR provádí regulaci cen v dopravě ministerstvo financí. V současnosti podléhají regulaci tyto ceny a poplatky:

- ⇒ poplatky za použití železniční dopravní cesty,  
(regulovány jako úředně stanovená cena maximální)
- ⇒ ceny ve vnitrostátní osobní železniční dopravě,  
(regulovány jako cena věcně usměrňovaná - dříve maximální)
- ⇒ ceny v pravidelné linkové autobusové dopravě,  
(regulovány jako cena věcně usměrňovaná)
- ⇒ poplatky za použití silniční infrastruktury.  
(stanoveny vyhláškou ministerstva dopravy ČR)

Věcně usměrňovaná cena vyplývá z potřeby zajištění železniční osobní dopravy pro všechny sociální skupiny. Při současném stavu je diskuze o deregulaci cen v osobní železniční dopravě předčasná.

Ceny za výkony, které byly vyjmuty z regulace po roce 1991.

- ⇒ ceny letecké dopravy osobní i nákladní
- ⇒ ceny vodní dopravy osobní i nákladní

- ⇒ ceny silniční nákladní dopravy a nepravidelné osobní autobusové dopravy
- ⇒ ceny železniční nákladní dopravy

Po sumarizaci je patrné, že nákladní doprava byla vyjmuta z regulace celá.

### 3.3.1 Maximální cena za železniční dopravní cestu [48]

Současný systém lze charakterizovat těmito body:

- Cena za použití dopravní cesty má dvousložkový charakter a skládá se z provozování dopravní cesty (řízení provozu) a zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty).
- Rozlišuje tři druhy železniční cesty (dráha celostátní zařazená do evropského železničního systému, ostatní celostátní dráha a dráha regionální).
- Počítá se pro nákladní, osobní a nestandardní vlaky.
- Cena je regulována jako cena maximální výměrem ministerstva financí ČR.

Cenu platí všechny vlaky na celé síti a měla by sloužit k pokrytí nákladů spojených s provozem, údržbou a opravou železniční dopravní cesty. Poplatky nehradí investice na výstavbu a externí náklady z dopravních nehod či nákladů spojených se snížením hladiny hluku. V našich podmínkách jsou ceny za osobní dopravu nízké a u nákladní naopak vysoké. Jsou založeny na principu úhrady krátkodobých marginálních nákladů (provozovatel by měl teoreticky platit pouze takovou částku na infrastrukturu, o kterou se zvýší náklady na údržbu a provoz infrastruktury jeho vlivem). [6]

#### **Legislativa**

V členských zemích existují různé systémy zpoplatnění železniční dopravní cesty. Pravidla pro výpočet, které musí být v souladu s platnou legislativou EU, vymezuje direktiva 2001/14/EC. Ta nestanovuje jednotnou úroveň ceny pro všechny země EU, ale pouze uvádí obecná pravidla pro kalkulaci ceny. EU říká, že by poplatky měly odrážet přinejmenším marginální náklady, ale výklad jednotlivých ministerstev je odlišný. [6]

#### **Vývoj cen a plánovaná opatření**

Dřívější navýšení ceny za dopravní cestu používaly dopravci jako hlavní argument pro zdražení jízdného. Cena však byla z roku 2004 snížena o 25 % na současnou úroveň. Ministerstvo dopravy plánuje další snížení ceny.

Toto opatření je zapotřebí sledovat ve dvou rovinách:

⇒ **zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy**

Výše poplatku za použití železniční infrastruktury se považuje za jeden z klíčových faktorů, ovlivňujících konkurenceschopnost železniční dopravy vůči ostatním dopravním oborům.

Úmyslné snižování ceny nebo dokonce její zrušení by vedlo k posílení pozice železničního odvětví, což by bylo v rozporu s harmonizačními opatřeními v dopravě. Pokud by se i tak učinilo, mělo by to určitě pozitivní dopad v podobě příchodu nových dopravců. Současná evropská dopravní politika chce, ale snižovat závislost železnice na státu, proto se to v mnoha ohledech neslučuje. Nehledě na fakt, že dopravci by si mohly část ušetřených nákladů promítnout do cen za dopravu.

⇒ **vyšší potřeby dotací od státu**

Neustále snižování ceny za dopravní cestu nemá racionální opodstatnění, protože vzniklou ztrátu musí dotovat stejně stát. Náklady na zajištění provozování a provozuschopnosti železniční dopravní cesty (ŽDC) dosáhly v roce 2009 celkové výše 14,8 miliard Kč. Tržby za použití ŽDC tak kryjí pouze 30 % z celkových nákladů.

Tab. 14: Tržby za použití železniční dopravní cesty

<b>Tržby za použití ŽDC</b>	<b>4,3 mld. Kč</b>
Z toho:	
Nákladní doprava (ČD, a.s. a Č D Cargo, a.s.)	2,6 mld. Kč
Osobní doprava (ČD, a.s.)	1,4 mld. Kč
Ostatní dopravci	0,3 mld. Kč

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC

Dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury na opravy a údržbu se pohybovaly v nezanedbatelných částkách a to ve výši 8 miliard Kč. Zbývající objem nákladů tvořily neinvestiční dotace ze státního rozpočtu ve výši 1,5 mld. Kč.

**Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro 1 vlak se vypočte podle vzorce**

$$C_m = C_1 + C_2$$

$$C_1 = S_{1F} \times L_F + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R$$

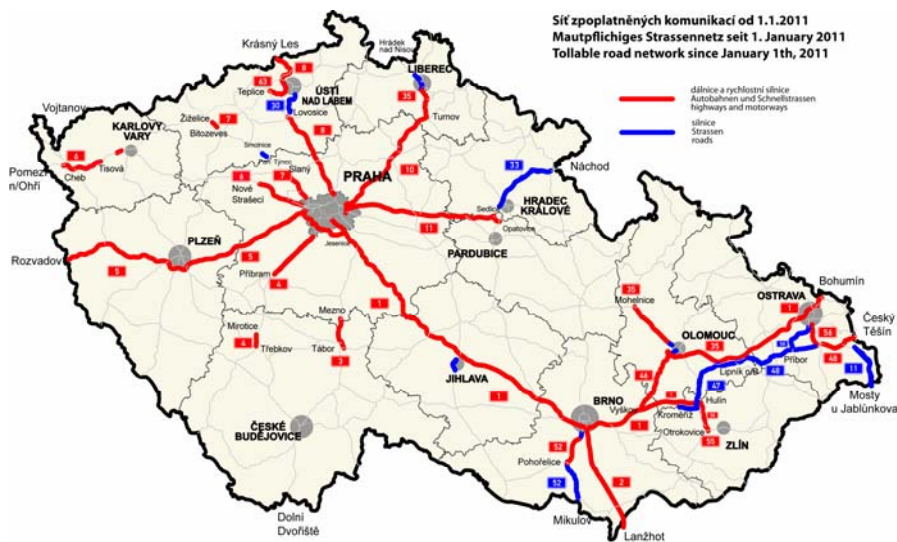
$$C_2 = \frac{Q}{1000} \times (S_{2F} \times L_F + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n$$

Na tratích s trakčním vedením je vzorec  $C_2$  doplněn o koeficient  $e$  ( $n \cdot e$ ) zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích.

## Srovnání ceny za použití infrastruktury v železniční a silniční nákladní dopravě.

Přeprava bude probíhat na trase Brno - Ostrava z důvodu zavedení mýtného na celém tomto úseku trasy.

Obr. 19: Síť zpoplatněných komunikací v ČR



Zdroj: [50]

U silniční dopravy je z celkové trasy 172,6 km zpoplatněno 159,6 km. Pouhých 13 km zůstalo nezpoplatněných. Pro přepravu bylo použito čtyřnápravové vozidlo emisní třídy euro 3-4. Cena za použití infrastruktury činí 822 Kč. Pokud budeme počítat s vozidlem, které je schopné přepravit maximálně 25 tun nákladu, zjistíme, že cena za přepravu jedné tuny po silnici činí 32,88 Kč. [49]

U železniční dopravy je trasa identická a měří 172 km a je zařazena do evropského železničního systému. Pro přepravu bude použita souprava dvaceti vozů a jedné lokomotivy o celkové hmotnosti 1360 tun. V tomto případě maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty činí 20,5 tis. Kč. Po přepočtu na jednu tunu získáme částku 25,7Kč. Nelze dělit hrubou hmotností vlaku, ale pouze hmotností přepraveného nákladu (800 tun). Na to jaký rozsah přepravy je uskutečněn dopravou železniční tak cena je poměrně vysoká. Pokud by však chtěl silniční dopravce přepravit na stejné trase stejný objem nákladu jako dopravce na železnici, musel by vypravit 32 kamionů, které by na mýtném zaplatily 26 tis. Kč.

Jen na ukázkou uvedu cenu za přepravu jednoho nákladního vozu, abychom mohly simulovat stejné podmínky. Existuje jen malý předpoklad, že by si přepravce nechal poslat pouze samotný vůz. Celková hmotnost lokomotivy a naloženého čtyřnápravového krytého vozu bude činit 130 tun. Cena je 8 600Kč, po přepočtu na tunu nákladu (40 tun) je to 215Kč.



Vypočtené ceny mají pouze informativní charakter, nelze je srovnávat, protože obě odvětví fungují v odlišném prostředí, které vyžaduje úplně jiné investice.

### **3.4 Pozitivní nástroje napomáhající železniční dopravě**

#### 3.4.1 Harmonizace v dopravě

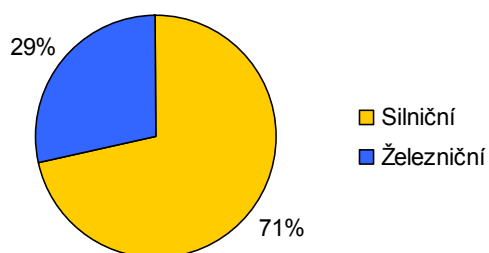
Základním principem dopravní politiky ČR vycházející z dopravní politiky Evropské unie definované v Bílé knize o dopravě je dosažení spravedlnosti a rovnosti mezi dopravními obory.

Zpoplatnění infrastruktury musí být férové a poplatky by měly zahrnovat i externí náklady. Externí náklad = vyčíslení externality, která je nežádoucím projevem dopravy. Nelze opomenout i společenské přínosy. Externality jsou tedy ekonomickými jevy, které lze v rámci ekonomické teorie poměrně těžko uchopit. Problém nenastává s jejich definicí, ale při úvahách jak s nimi naložit. Jsou považovány za jednu z forem tržního selhání, které brání efektivní alokaci zdrojů. Pokud určitý typ vozidla emituje významné znečištění ovzduší a vyvolává náklady z poškozování silnic, které se nezpoplatní, bude poptávka po tomto typu vozidla příliš vysoká a poptávka po čistším a méně poškozujícím vozidle příliš nízká. To představuje neefektivní využívání zdrojů. [6]

Vzhledem k důležitosti, kterou doprava pro lidi zastává, nemůžeme čekat, že externality jen tak vymizí. Externality budou vznikat vždy, jde jen o to v jaké míře. Už nyní vlivem negativních externích efektů dochází ke zvyšování zpoždění a snižování rychlosti dopravy v řadě velkých evropských měst na úroveň, dosahovanou před více jak 100 lety. Nemluvě o tom, že externality mají nezanedbatelný vliv na zdraví člověka v podobě nadměrného hluku a znečištění ovzduší.

Z následujícího obrázku je zřejmé, že největší podíl nictví na měrných externalitách v nákladní dopravě má ze 71 % doprava silniční. Podobné je to i u dopravy osobní, kde se individuální automobilová doprava podílí na externalitách 60 %, železniční 30% a letecká doprava 10 %.

Obr. 20: Porovnání měrných externalit v nákladní dopravě



Zdroj: Výpočet CENIA

S plánovanou internalizací externalit se nabízí otázka, jak toto opatření napomůže k rozvoji kolejového odvětví. Internalizací se rozumí promítnutí nákladů vznikajících v důsledku působení negativních externalit do interních (vnitřních) nákladů jejich původce. Uživatel dopravy platí veškeré náklady spojené se svou činností, což vede k odstranění neefektivity a chybné alokaci, kterou externality přinášejí. Tyto externí náklady ovlivňují konkurenceschopnost jednotlivých dopravců. Státem by měli být nastaveny rovné podmínky, odškodnění těch dopravců a uživatelů, kteří způsobují nejnižší externí náklady.

Vzhledem k rozsahu podílnictví na měrných externalitách u jednotlivých dopravních oborů lze tedy předpokládat, že internalizační opatření se promítne ve větší míře u silničního konkurenta, což může posílit již tak pošramocenou konkurenceschopnost železničního rivala. Obecně platí, že ve většině zemí je železniční dopravní cesta zpoplatněna v plném rozsahu sítě, tedy 100%.

V silniční dopravě je situace odlišná. V současné době je u nás prozatím zpoplatněno 2 až 3 % z celého rozsahu sítě (více než 1300 km). Záměr státu je jasný, do budoucna se chystá rozšiřování úseků, které budou podléhat zpoplatnění. Na tyto proklamace navazuje projekt evropského navigačního systému Galileo, který byl v EU odsouhlasen už v roce 2002, jeho spuštění bylo plánované na rok 2010. Původní termín byl však posunut na rok 2014. Projekt bude nástrojem pro zpoplatnění nákladní dopravy v celém rozsahu silniční sítě, což může převážně napomoci rozvoji nákladní železniční dopravy. [6]

Harmonizace by měla posuzovat osobní a nákladní dopravu, to však neznamená, že musí být zpoplatněna i osobní auta. Tento krok by byl z říše fantazie a velmi výrazně by napomohl přesunu části individuálních motoristů na železniční koleje. Už tak nízké příjmy obyvatelstva spolu se zdražováním ropy a zpoplatněním silniční infrastruktury by byly jasným vodítkem ke zmiňovanému přesunu.

Železniční doprava bude vždy, pokud nezapočítáme externí náklady, dražším druhem dopravy než doprava silniční resp. autobusová.

### 3.4.2 Energetická náročnost dopravy [53]

Doprava je energeticky více účinná než před lety, ovšem v EU je z 96 % svých energetických potřeb stále závislá na ropě a produktech z ní. Kromě toho se používá v mnoha dalších oborech lidské činnosti jako je průmysl, zemědělství apod. V celosvětovém měřítku se ropa podílí na spotřebě energie zhruba 40 %. V České republice je situace příznivější v roce 2009 se v ČR spotřebovalo 9,7 mil. t ropy, což představuje cca 22% celkové spotřeby energie v ČR. [51], [52]

Obrovskou výhodou železniční dopravy je tak její nižší energetická závislost na ropných palivech, protože je do jisté míry energeticky soběstačná, a to díky zavedenému systému trakčního vedení. Ropa je bezpochyby nejdůležitější a těžce nahraditelnou komoditou nejen pro dopravu. Cenu ropy ovlivňují hlavně její dodávky na světový trh. Pravidla trhu jsou zřejmá, cena ropy se tak řídí závislostmi mezi její těžbou a spotřebou. Pokud poptávka převyšuje nabídku, cena ropy stoupá vzhůru a naopak. Těžba už nestíhá pokrývat spotřebu, to znamená, že se nedá očekávat výrazný pokles cen ropy. Vyšší cena ropy vede k úsporám ve spotřebě. Na nabídku působí i celá řada jiných faktorů jako jsou například aktuální nepokoje v arabských zemích nebo i hrozby přírodních katastrof. Pochopitelně na cenu působí také spekulativní příčiny. Zainteresované osoby používají ropu jak nástroj ke zvyšování její ceny, ať už oprávněně nebo neopodstatněle ve svůj prospěch. Z hlediska této cenové nestability a omezenosti limitní intenzity těžby ropy má železniční doprava konkurenční náskok oproti ostatním dopravním oborům, které jsou na ropě více závislé. Je zřejmé, že cena ropy bude mít vzestupnou tendenci, ale nikdo neví, kdy a kde se cena zastaví.

#### **Závislost jednotlivých druhů dopravy na ropě.**

Letecká doprava je plně závislá na produktech ropy, konkrétně na leteckém petroleji. Díky jejímu osvobození od platby spotřební daně pociťuje zdražování ropy přímo a nejcitlivěji.

Vodní doprava je na kapalných uhlovodíkových palivech co do závislosti na tom obdobně jako předchozí letecká doprava. Využívá jen jiný druh paliva.

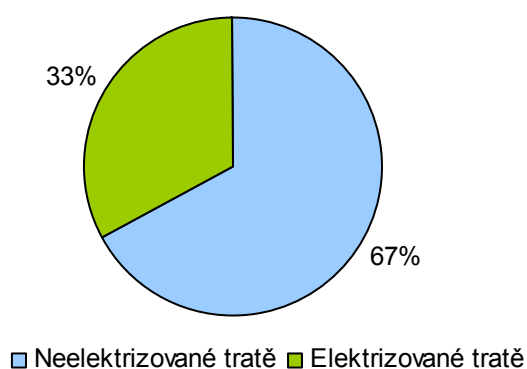
U individuální automobilové dopravy se ceny pohonných hmot podílí přímo na ceně dopravy. Avšak nejsou jediným vnímaným přímým nákladem, jak je mylně prezentováno. Do automobilismu začínají pozvolna pronikat alternativní zdroje pohonu v podobě hybridních

nebo čistě elektrických motorů. V současnosti však technologie těchto pohonů nemá všední a reálné použití.

Železniční doprava má tak jako jediná vyřešený a hromadně zavedený systém jiného energetického zásobování a to elektrickou vozbu. Je nejméně citlivá na zdražení energií, protože v jejích celkových nákladech dominují jiné složky. V našich podmínkách je 3 153 km tratí elektrizovaných, což představuje nárůst o pouhých 150 km oproti roku 2005. Potenciál v oblasti využívání jiných složek energie, než je ropa, tak má u nás omezené hranice.

V podmínkách EU dosahuje podíl elektrizovaných tratí na jejich celkové provozní délce příznivějšího počtu a to 52 %.

Obr. 21: Podíl elektrizovaných a neelektrizovaných tratí na jejich celkové provozní délce.



Zdroj: [15]

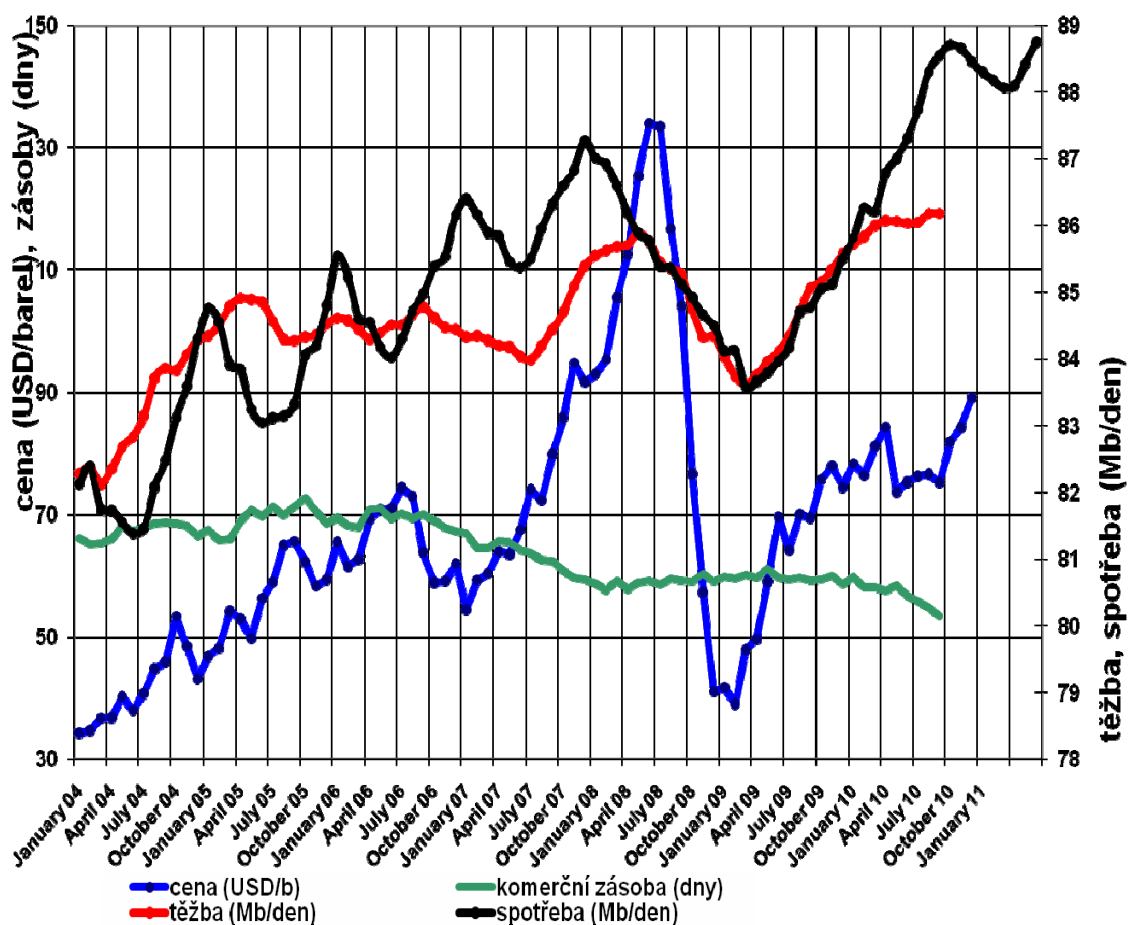
### Vývoj ropného věku a aktuální stav

V první polovině ropného věku, tedy v období, kdy byla spotřeba ropy nižší, než geologický limit těžby, byla kartelovými dohodami těžba záměrně snižována. Pumpy nečerpají z vrtů veškerou ropu, která do nich nateče, aby cena ropy příliš neklesla.

K nástupu druhé poloviny ropného věku došlo na přelomu let 2006 a 2007, kdy spotřeba ropy převyšovala těžbu, která již nebyla záměrně snižována. Komerční zásoby ropy klesaly a cena řízená trhem rostla.

V letech 2008 a 2009 se v důsledku poklesu průmyslové výroby, vlivem hospodářské krize, přizpůsobila spotřeba ropy její těžbě. Po oživení průmyslové výroby se na přelomu let 2010 a 2011 spotřeba ropy opět vrátila do původního trendu, kterému těžba nestačí. Ke dni 4. 5. 2011 se cena ropy pohybovala kolem 120 dolarů za barel, což představuje nárůst o 30 dolarů za poslední tři měsíce.

Obr. 22: Vývoj těžby a spotřeby ropy v milionech barelů za den.



Zdroj: [53]

### Systémové energetické přednosti železnice

- ⇒ kolejová doprava se vyznačuje nízkým valivým odporem (osmkrát nižší, než pneumatika),
- ⇒ nízký aerodynamický odpor, vozidla využívají jízdy v zákrytu,
- ⇒ technicky vyřešená a zavedená elektrická vozba, menší závislost na ropných palivech,
- ⇒ schopnost opětovně využívat brzdovou energii tzv. rekuperace.

Cenu ropy a její dostatek je nutné vnímat jako nástroj pro fungování dopravy a celého hospodářství. Černé zlato, jak je ropě často přezdíváno, lze považovat za silného hráče, který má vliv na stanovení ceny dopravy.

### 3.4.3 Veřejná logistická centra

V ČR jsou pouze v provozu privátní logistická centra, která slouží úzkému okruhu podnikatelských subjektů. Ty vznikají výhradně u silných silničních a dálničních tahů a jsou součástí velkých firem. Napojení na železnici většinou chybí. Implementace koncepce veřejných center tento okruh jednoznačně rozšíří a posílí význam multimodální nákladní dopravy. Veřejná logistická centra (VLC) musí tvořit spádové centra pro svoz a následnou distribuci zboží v celém svém atrakčním obvodu. Do těchto uzlů by měly být zapojeny alespoň dva druhy dopravy. Dopravci tak budou mít možnost využívat zařízení a služeb, které by si jinak nemohli dovolit. Tato snaha může ovlivnit nepříznivý vývoj v dělbě přepravní práce mezi jednotlivými obory. VLC zajistí propojení dopravy s logistickými procesy, zkrátí konkurenceschopnou vzdálenost železniční nákladní dopravy, vytvoří podmínky pro využití potenciálu a zvýší tak její podíl na přepravním trhu.

Ve většině zemí Evropy již síť veřejných logistických center existuje, u nás prozatím taková soustava chybí. V provozu je několik překladišť pro kombinovanou dopravu, která nevykazují příliš velké objemy překládky.

### 3.4.4 Revitalizace vleček

Na předchozí kapitolu navazuje nutná revitalizace vleček, které několik let chátraly a zarůstaly trávou. Nyní se trend pomalu obrací vlivem zpoplatnění silniční dopravy, vzniku častých kongescí a snižování poplatku za dráhu.

Cílem této revitalizace je zatraktivnění nákladní přepravy za účelem snížení negativních dopadů na životním prostředí a to snížením podílu přepravy po silnici. Podpora obnovy zrušených vleček, údržba starých, rozšíření stávajících i výstavba nových může vrátit nákladní přepravu do dob její konjunktury. Ministerstvo dopravy vyhlásilo již druhé kolo na podporu vleček, neboť to první výrazně zaostalo za očekáváním. I tak má Ministerstvo na stole několik žádostí na opravu vleček. Firmy využívají nabídky finanční dotace z fondů EU, potažmo z Operačního programu Doprava. Rozvoj vleček může paradoxně nastartovat rušení tratí, protože poplatky za vlečky jsou levnější, než když k branám podniku povede regionální či jiná trať. Stále však přetrvává problém kvůli nedostatečnému počtu vleček v moderních logistických areálech. Tuto mezeru však může zaplnit výstavba veřejných logistických center, které jim napomohou dalšímu rozvoji. Vše závisí na tom, zda stát železnici nadále podpoří nebo ne. [54], [55]

## **4 Syntéza získaných údajů a specifikace kritických faktorů uplatnění železnice v širším kontextu**

### **4.1 Dokončení procesu transformace české železnice**

Za velmi problematické považuji nedokončení převodu vlastnického práva k nemovitostem (budovy, pozemky, a stavby) z ČD na SŽDC. Není akceptovatelné, aby národní dopravce inkasoval poplatky od alternativních dopravců za využívání těchto prostor, v podobě poplatku za užití nádraží cestujícími tzv. ošlapné nebo za pronájem míst potřebných pro vykonávání činnosti (pokladny). Zde se dostáváme k funkci manažera infrastruktury, který by měl být nezávislý, což je zásadním předpokladem pro otevírání trhu konkurenci. Dopravní cesta tak musí být majetkově neutrální vůči všem příchozím dopravcům.

Již schválený převod operativního řízení tzv. živé dopravní cesty je krokem k uvolnění trhu a dokončení části transformace české železnice. Nemůžeme ovšem očekávat, že se dnem převodu situace skokově změní. S převodem zaměstnanců přejdou také jejich nadřazení, odborové organizace a tak v konečném důsledku nelze počítat s příliš razantním zlepšením.

### **4.2 Zhodnocení konkurence na české železnici.**

System osobní železniční dopravy trpí četnými nedostatky, které dlouhodobě odrazují velké množství potenciálních zákazníků. V železniční osobní dopravě není prozatím dost silné konkurenční prostředí na to, aby přineslo pozitivní změny. Vlaky alternativních dopravců jezdí téměř výhradně jen na vlastních či pronajatých tratích. Výkony konkurenčních dopravců jsou v porovnání s národním operátorem bezvýznamné.

Je třeba vytvořit určité systémové řešení, které přiláká nové cestující a vytvoří ze železnice páteřní a konkurenceschopnou dopravu. Prvním krokem by mělo být dokončení transformace české železnice, která vytvoří férové podmínky pro vstup na trh a zamezí diskriminaci. Neméně důležité je dokončení liberalizace veřejné osobní železniční dopravy spolu s vypisováním veřejných zakázek, které otevrou dveře nové konkurenci. Další krok by měly vést k dokončení tranzitních koridorů, které vzhledem k dnešním možnostem financování budou vystavěny nejdříve v roce 2016 (plánoval se rok 2010). Po ukončení této modernizace by se měla zahájit výstavba vysokorychlostních tratí (VRT), s nutnou finanční spoluúčástí EU. Trasy by měly být naplánovány tak, aby pokrývaly převážně velká města, která mají potenciál pro naplnění kapacity, jež budou budoucí vysokorychlostní tratě představovat. Myslet si, že VRT bude sloužit pouze vnitrostátním účelům je bláhové,

prioritou je především propojení ČR s evropskými zeměmi. Na základě optimistického odhadu lze předpokládat dosažení vysokorychlostního konceptu nejdříve v roce 2020. Takto nadefinované tratě ovšem kladou vysoké požadavky na vozový park, zabezpečovací zařízení, mimoúrovňové křížení atd., s kterými je nutno kalkulovat.

### **4.3 Otevírání trhu konkurenci**

Příchodu konkurence na českou železnici brání řada faktorů. Nejprve jde o samotný úmysl vypsát veřejnou soutěž, kterou musí ministerstvo dopravy nejméně rok předtím oznámit ve věstníku Evropské unie, jinak nebude moci soutěž vyhlásit. Dalším aspektem, který prodlužuje celou fázi procesu, je doba trvání samotné soutěže (cca 3 měsíce). V konečném důsledku dopravci potřebují alespoň rok na sehnání potřebných vozidel, které budou na trati provozovat. Reálné vyjetí vlaků je tak 2,5 až 3 roky po vypsání tendru. Na toto by měly zejména pamatovat příslušné orgány, které mají vypisování veřejných zakázek v kompetenci (Ministerstvo dopravy a jednotlivé kraje).

Po splnění všech předchozích předpokladů je potřebné začít otevírat trh prostřednictvím veřejných soutěží. Jednotlivé relace v dálkové i regionální dopravě musí být zahrnuty do společného konceptu na podporu základní dopravní obslužnosti. Ministerstvo dopravy by vyhlásilo veřejnou soutěž na dálkovou dopravu a kraje na regionální. Soubor tratí by měl vytvářet logické celky a smlouvy by se uzavíraly na dobu určitou (10 let) s přesně vymezenými podmínkami, cenou a případnými sankcemi. Právě dlouhodobé smlouvy umožní soukromým dopravcům investovat do svého vozového parku. Tendr by vyhrál takový dopravce, který nabídne přijatelné požadavky. Aby bylo dosaženo transparentnosti, veřejné zakázky musejí být veřejné, jak také vyplývá z názvu. Kontrola bude sledovat případné nabízení dumpingových cen a tomuto nesouladu se bude snažit zabránit.

### **4.4 Tarifní problematika a financování**

V současné době jsou ceny ve vnitrostátní železniční osobní dopravě regulovány věcně usměrňovanou cenou. S příchodem konkurence na železniční trh se nabízí více pohledů na danou problematiku.

#### **Ponechat věcně usměrňovanou cenu**

Při otevírání železničního prostoru je nutné vyřešit tarifní problematiku a financování poskytovaných služeb několika dopravci najednou. Tarif v osobní železniční dopravě má degresivní charakter. Výhoda spočívá v tom, čím dál cestující na jednu jízdenku jede, tím zaplatí na 1km méně. V konkurenčním prostředí si bude muset cestující zakoupit jízdenku



na každou relaci zvlášť, podle toho s jakým dopravcem pojedete. Tím ale ztratí výhodu z degresivního charakteru dopravy a bude nucen k častějšímu nákupu jízdních dokladů, což k pohodlí cestování nepřispěje. Dojde k situaci, která je typická pro cestování autobusem s několika dopravci, kdy si cestující musí zakoupit doklad u každého zvlášť.

Zde se nabízí možnost vytvoření jednotného tarifu pouze pro osobní železniční dopravu jezdící ve veřejném zájmu. Tarif by mohl být sestaven na kilometrické nebo výkonové bázi. Pokud MF ve spolupráci s MD stanoví pevné jízdné na 1km a zbytek bude dotován, problém nevznikne. Úhrada společných nákladů dopravců a dohoda o dělbě výnosů je základním ekonomickým problémem, s kterým se potýká i integrovaný dopravní systém. K tomuto účelu je potřebné vytvořit koordinátora, který se bude zabývat přerozdělováním tržeb např. podle plánu nabízených výkonů. V závislosti na nabízené kapacitě a ujetých kilometrech za rok. Tuto funkci by mohla vykonávat SŽDC nebo jiná nezávislá organizace.

### **Provést deregulaci cen**

V případě tohoto scénáře lze uvažovat o zrušení cenové regulace v osobní železniční dopravě. Věcně usměrňovaná cena se dá považovat za velice mírnou formu cenotvorby. Pro aplikaci této varianty je zapotřebí uvolnit trh konkurenčním dopravcům a po jistou dobu zachovat regulaci formou věcně usměrňované ceny. Dopravce během tohoto přechodového období předloží objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které pak mohou být předmětem pozdějšího srovnání. Kontrolní mechanismus v podobě cenové regulace nepřiměje dopravce výrazným způsobem vykazovat nižší náklady. Pokud dopravce prokáže, že se mu zvedly vstupy, nic mu nebrání v navýšení ceny. Nemluvě o opětovném vykazování vozového parku do svých ekonomicko oprávněných nákladů.

Současně neexistuje předpoklad pro razantní nárůst ceny u alternativních dopravců, kterým to ani konkurenční prostředí nedovolí. Lidé by přestali této službě využívat a přešli by na cenově dostupnější formu dopravy. Deregulaci věcně usměrňované ceny lze tedy provést až ve chvíli, kdy dojde k ustálení situace a konkurence v železničním prostoru bude dostatečná. Pro dosažení plné konkurenceschopnosti v železničním sektoru musí existovat jak konkurence oborová tak i mezioborová. Mezioborová nebude ovšem fungovat, pokud nebude dodržena harmonizace v dopravě. Volná tvorba cen vytvoří volný a plně liberalizovaný přepravní trh. Na síti bude působit několik subjektů současně a ti budou nabízet různé ceny a kvalitu služeb. Na základě těchto kritérií se cestující rozhodne, komu dá přednost.

## **System jedné jízdenky**

Na základě těchto scénářů se bude nutné zabývat myšlenkou jednotného jízdního dokladu nebo jiné obdoby. Takto vytvořené konkurenční prostředí se bez vhodného systému prodeje jízdních dokladů neobejde. Bude nutné vytvořit jednotná pravidla pro vzájemné uznávání jízdních dokladů mezi různými dopravci. System pak bude pouze přerozdělovat tržby podle zastoupených výkonů. Dnešní vyspělost informační technologie nebrání tomu, aby byl vytvořen systém jedné jízdenky spolu se vzájemným vyrovnáním tržeb.

Evropská komise již zvažuje možnost zavedení kombinovaného jízdního lístku pro celou trasu, který by mohl zahrnovat několik dopravních prostředků najednou. Zavedení systému by jistě odbouralo zdoluhavý a komplikovaný proces nákupu dokladů. System je pochopitelně spjat s řadou politických, odpovědnostních, technických a zákonných překážek. Pro zjednodušení by se systém mohl nastavit pouze pro železniční dopravu a fungoval by na obdobném principu, s kterým se můžeme setkat např. u letecké dopravy.

## **4.5 Harmonizace v dopravě**

### *Úhrada nákladů za dopravní infrastrukturu.*

Současná situace zvýhodňuje silniční dopravu před železniční. Priorita dopravní politiky ČR by měla směřovat k odstranění disproporcí mezi jednotlivými druhy doprav.

Disproporce nebude odstraněna pouhým snížením ceny za použití železniční dopravní cesty. Jak již bylo zjištěno, problematiku je nutno sledovat ve dvou rovinách. Opětovné snižování této ceny, situaci nezmění. Nejprve musí být vyřešena otázka míry zpoplatnění, až potom se lze zabývat cenou. Jak jsme si ukázali, míra zpoplatnění mezi oběma obory je diametrálně odlišná. Železniční doprava má tak v tomto ohledu svázané nohy. Zpoplatnění tak musí pokrývat stejný rozsah sítě. Pozvolné rozšiřování mýtného disproporcí neodstraní, pouze ji zmírní. Situaci tak může zcela změnit, až plánované zavedení družicového systému Galileo, kdy by mělo dojít ke zpoplatnění celé silniční sítě. Nákladní doprava také doplácí na své druhořadé postavení v železničním systému. Majoritně se zohledňují kritéria pro dopravu osobní.

Existuje spousta variant, které by se daly použít při zpoplatňování infrastruktury. Vše ovšem závisí na konkrétní rozpočtové situaci dané země. Veřejné finance ČR se nachází v deficitu, proto se musí razit cesta formou zpoplatňování infrastruktury. V současnosti je situace taková, že náklady na údržbu a provoz nemá kdo zaplatit, proto musí být uvaleny na společnost. V případě vyrovnaného rozpočtu by se situace dala řešit daleko mírněji. Hranice

zpoplatnění jsou různé. Zpoplatnění infrastruktury je průchodnější u nákladní dopravy, která nemá přímý dopad na obyvatelstvo.

#### *Výše poplatku*

Poplatek by se měl odvíjet od provozních nákladů na infrastrukturu a hradit náklady na řízení provozu a opotřebení dopravní infrastruktury podle principu uživatel platí. Ceny musejí být pravdivějším obrazem skutečných nákladů společnosti. Měly by zahrnovat náklady plynoucí z nehod, náklady na ochranu životního prostředí a náklady vznikající ztrátou času. Podmínkou internalizace musí být to, že vybrané poplatky půjdou zpět do dopravy.

Kalkulaci je potřeba provádět k rozsahu přepravních výkonů, které jednotlivé obory reprezentují. Celý regulační rámec je nutné nastavit tak, aby neznevýhodňoval účastníky dopravního trhu.

Cena za dopravní cestu musí motivovat jak manažera infrastruktury tak i pobízet samotné železniční dopravce. Neměla by být příliš vysoká a ani nízká, měl by se najít vhodný kompromis. Současná výše ceny za železniční dopravní cestu pro nákladní vlak je stále výhodná pro přepravu objemnějšího rozsahu nákladu v ucelených vlacích. Při přepravě malého počtu vozů cena na tunu nákladu skokově narůstá a může být nepřijatelná pro daný segment dopravního trhu. Poplatek za ŽDC tak nemůže být zohledněn v ceně jízdného.

#### *Internalizace externalit*

Příslušné externí náklady tedy v současnosti nese společnost. Uživatelé dopravy nejsou dostatečně vybízeni ke změně svého chování ani ke snížení nepříznivých dopadů, které svým jednáním způsobují, nebo si to ani neuvědomují. Internalizovat je zapotřebí, ale daný proces musí být citelný a pozvolný. Pokud by internalizace proběhla v plném měřítku, přineslo by to neúměrné náklady dopravcům a následně uživatelům dopravy. Tato zátěž by mohla být pro dopravce likvidační, omezila by jejich další rozvoj a ohrozila by mobilitu zboží a osob.

Pro zmírnění internalizačních dopadů se bude nutné zabývat preventivními opatřeními v těchto podobách: zvyšování bezpečnosti dopravy, zpoplatnění vjezdu do centra měst, výstavba obchvatů a infrastruktury apod.

### *Zhodnocení daňových podmínek*

Neznamená to, že by všechny obory měly platit stejné daně, ale daňová zátěž by měla být vyvážená. Aby celkové daňové zatížení nerostlo, je zapotřebí při zavádění nového zpoplatnění rušit nebo snižovat ta stará.

To nám ovšem nedovolí rozpočtová odpovědnost státu, která se stává hlavním pořadem dne. Nahrává tomu deficitní stav veřejných financí u většiny zemí EU. Podle mého názoru nejsou Maastrichtská kritéria dobře nastavena. Tolerování 3% deficitu veřejných financí situaci neřeší. Deficitní rozpočet neumožní zajistit rovnováhu mezi mírou zpoplatnění a mírou zdanění. Tedy v případě zvyšování míry zpoplatnění nedochází k vyvažování formou snižování přímých daní a naopak. Tato rovnováha by tak zachovala stejnou daňovou úroveň. V tomto ohledu je bezpodmínečně nutné stabilizovat státní rozpočet země, který by umožnil tyto volby:

- ⇒ při zvýšení daňového zatížení není nutné zpoplatňovat infrastrukturu,
- ⇒ při snížení daňového zatížení lze zohlednit zpoplatnění infrastruktury.

Plány směřují ke zvyšování daňového zatížení, což není únosné pro společnost. Pochopitelně vlivem deficitního rozpočtu, vznikají i další nutná opatření např. internalizace externalit.

### *Regulace cen tam, kde není otevřený trh a neexistuje fair konkurence.*

Jedná se o oblast železniční osobní dopravy, kde lze provést deregulaci až v momentě dostatečné konkurence na trhu. Tato podmínka není prozatím splněna.

## **4.6 Změna v paradigmatu**

Dříve se hovořilo o potřebě přesunu množství přepravy z dopravy silniční na dopravu železniční. V současnosti je vnímání odlišné a je založeno na principu komodality, tedy vzájemné spolupráci jednotlivých dopravních oborů. Podmínkou úspěšné komodality je fungující konkurence mezioborová i oborová. Cíl v posílení železniční dopravy zůstává stejný, ale směřuje jinými cestami (např. zvyšovat konkurenci). U nákladní dopravy přichází do úvahy podpora rozvoje kombinované dopravy, kde lze využít přednosti jednotlivých oborů.

Odlišné je i pojetí ve vztahu k životnímu prostředí. Vyvolanou míru znečištění je potřebné kalkulovat podle rozsahu výkonů u jednotlivých dopravních oborů. Přátelštěji se k životnímu prostředí chová plně obsazené vozidlo než to prázdné.

Ve veřejné osobní dopravě však přetrvává problém v nedostatečné oborové i mezioborové spolupráci. Železnice se musí vymanit z dřívější politiky tzv. nepřipojů a snažit se o návaznost jednotlivých spojů. Ovšem není to otázka čistě oborová. Tuto bilanci podrývají i alternativní dopravci, kteří záměrně vytvářejí jízdní řády z co nejnižší návazností na spoje dráhy. Jízdní řád, musí být oborovou a mezioborovou prioritou. Vznikající nesoulady vlivem nesystematického řádu lze odstranit například aplikací taktového jízdního řádu. V oblasti vhodných tras může být přínosem, který zvýší kvalitu cestování. Takto strukturovaný jízdní řád klade důraz na minimalizaci přestupních časů a eliminaci ztrát na čekání v uzlech.

#### **4.7 Dotace do železniční dopravy**

Dříve byla železniční doprava hluboce podfinancována a měla špatně nastavenou cenovou politiku. Nedokázala se přizpůsobit měnícím se podmínkám na trhu. Ztrátové hospodaření železničního operátora toho bylo jasným důkazem.

Rostoucí dotace do oblasti železniční osobní dopravy si lze tak vysvětlit tím, že dopravce nebyl dále ochoten jezdit za cenu, která mu nepokrývala náklady. Dále k tomu dochází z titulu omezení vazby národního dopravce na státu, které pramení ze strategie evropské dopravní politiky. Snaha o postavení národního dopravce na vlastní nohy se promítla v roce 2009, kdy jeho hospodaření skončilo v kladných číslech, stalo se tak právě poprvé v historii. Je to především díky několikamiliardové pomoci od státu a probíhající optimalizaci ve skupině ČD. Můžeme říci, že tyto kroky směřují k postupnému oddlužení národního operátora v důsledku chystané reformy.

#### **4.8 Energetická nezávislost na produktech ropy**

I přes značný technický pokrok, v podobě zavádění nových pohonných systémů a povinné příměsi biologických složek do paliv, se zatím závislost dopravního systému na ropě nesnížila. Cílem těchto opatření je snižovat závislost dopravy na ropných produktech a chránit tak životní prostředí. Ovšem ekologičtější přístup neznamená, že bude také ekonomičtější. Rostoucí používání biopaliv zvedne pochopitelně jejich cenu. Nelze se ani spoléhat na to, že rostoucí podíl biopaliv sníží spotřebu ropy.

#### 4.8.1 Poptávka po železniční dopravě v souvislosti se zdražováním ceny ropy. [53]

Pokud není produkce ropy v současnosti schopna pokrýt spotřebu, dá se usoudit její rostoucí cenový průběh v příštích letech. V energetickém mixu se začne zvyšovat podíl obnovitelných zdrojů, ale fosilní paliva budou mít stále převažující podíl.

Na základě těchto prognóz můžeme očekávat přesun přepravních výkonů z dopravních systémů, které jsou energeticky závislejší na ropě, na ty méně náročné, jako je kolejová doprava. Tím dojde ke stabilitě celého systému. Omezení mobility v důsledku nedostatku ropy je v rozporu s cílem dopravní politiky, která se snaží přemístění občana zvyšovat.

Železniční doprava tak tvoří ojedinělý systém, který může na nedostatku ropy a její ceně těžit. Aby bylo dosaženo těchto predikcí, musí ovšem železnice nabízet akceptovatelnou kvalitu služeb.

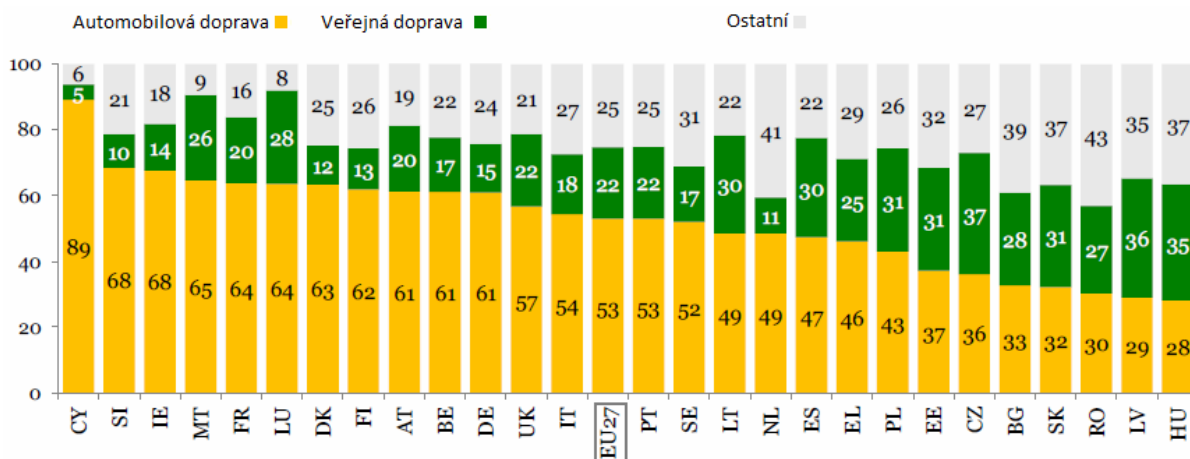
Kritické pro železnici může být však široké uplatnění alternativních pohonů, které udrží řidiče vozů v pohodlí svých sedaček. Dalším faktorem bude míra zdražení jiných forem energie včetně elektřiny, která se dá taktéž předpokládat. Tento fakt, ale nebude mít takový dopad, protože se jedná o snáze dostupnou energii.

Odpovědět si na otázku jak drahé by musely být pohonné hmoty, aby se jejich nákupu část spotřebitelů vzdala, je velmi obtížné. Osobní mobilita je především ovlivněna úrovní disponibilních příjmů. Výdaje na mobilitu rostou ovšem rychleji než tyto příjmy. Pohled na hodnotu průměrné mzdy v ČR nám neodhalí skutečnou výši příjmu většiny obyvatel. Údaje jsou irelevantní a nejdou porovnávat s realitou.

#### **Dělbá přepravních výkonů**

Dříve veřejná osobní doprava jasně dominovala před dopravou individuální a to dokonce v poměru 80:20. Západní Evropa nedosahovala zdaleka tak příznivého poměru a takovou dělbu přepravní práce nám jen záviděla. Během let si však individuální doprava převzala velkou část výkonů z veřejné dopravy ve svůj vlastní prospěch. Nyní se tento poměr pohybuje téměř ve srovnatelné rovině. U zemí bývalého východního bloku nepatrně převládá veřejná doprava nad individuální, což je i vidět z následujícího obrázku. Vývoj motorismu byl zde výrazně ovlivněn tehdejšími komunistickým režimem. [14]

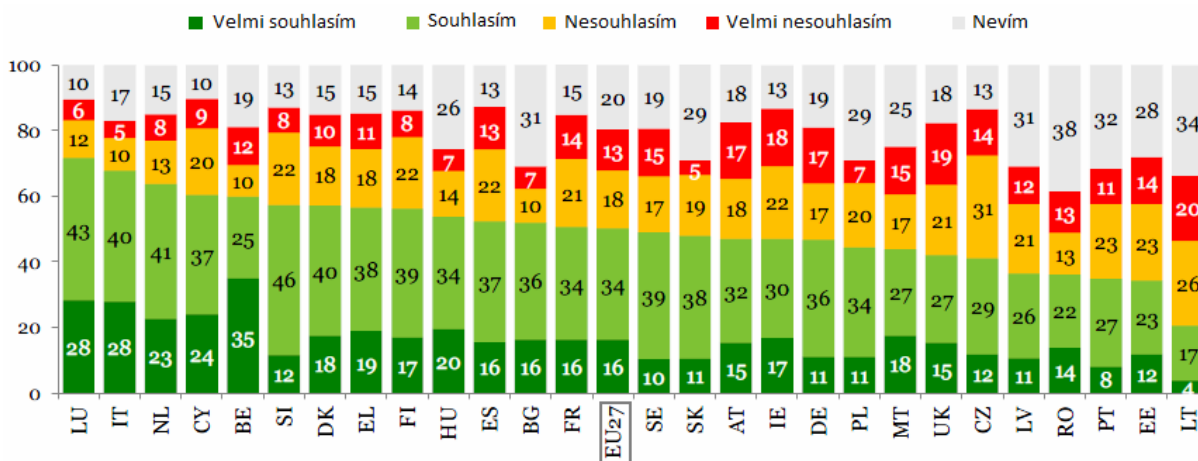
Obr. 23: Způsob přepravy v jednotlivých zemích EU



Zdroj: [56]

Podle údajů, které zveřejnil Eurobarometr, se 50 % občanů EU přiklání k zavedení návrhu "plat', když řídíš". Jde o nový systém zpoplatnění uživatele formou, která bere v úvahu skutečné použití vozidla např. podle počtu ujetých kilometrů. Takto vydanou zprávu lze do jisté míry považovat za fabulaci, s cílem ovlivnit veřejnost. Je velmi nepravděpodobné, aby tak velké množství respondentů s tímto kontroverzním návrhem souhlasilo.

Obr. 24: Náhrada současného systému zpoplatnění formou "plat', když řídíš".



Zdroj: [56]

## 4.9 Kritické faktory uplatnění železnice

### 4.9.1 Situace na politické scéně

Politické turbulence a neustále změny v resortu dopravy se mohou negativně odrazit na rozvoji dopravy a následně na dopravní politice státu. Rezignace jednotlivých ministrů dopravy zas až tak výrazným způsobem neovlivnila a ani neovlivní již tak hluboce rozvinuté principy v dopravě. Situace by se však stala stabilní, kdyby se prodloužil časový horizont setrvání v ministerské funkci.

Vít Bárta ke dni 8. 4. 2011 oznámil svou rezignaci na post ministra dopravy. Pro železniční dopravu jeho devítiměsíční působení znamenalo zejména změny ve financování dopravy a kroky k vypsání prvních tendrů na rychlíkové linky v Česku. Z hlediska harmonizace přispěl ke zvýšení potenciálu železničnímu odvětví. Vyvolal ovšem i kontroverzi při hromadném rušení tratí nebo při prosazování koncepce holdingového uspořádání. Jeho rezignace současně odsouvá již předložený materiál na podporu rozvoje dopravního sektoru označovaný jako dopravní superstrategie. Dá se očekávat, že vláda předloženou koncepci v takové podobě jako je dnes neschválí.

### 4.9.2 Ochrana životního prostředí

EU má v oblasti životního prostředí jedny z nejpřísnějších norem na světě. Týkají se celé řady otázek a zabývají se různými odvětvími. Tato opatření mohou mít negativní dopady na hospodářský růst a konkurenceschopnost celé Evropy vůči jiným mocnostem. Zavedení emisních povolenek v letecké dopravě toho může být jasným důkazem. Dojde k oslabení pozice evropských aerolinek vůči americkým či asijským konkurentům.

Dalšími záměry, kterými se Evropská unie se zabývá je snižováním emisí CO<sub>2</sub>. Do roku 2020 chce zredukovat emisní limit na 120 gramů CO<sub>2</sub> na 1 km. Možností jak snižovat emise CO<sub>2</sub> u dopravních prostředků je mnoho, např. (úbytek spotřeby pohonných hmot, nižší hmotnost vozidel, snížení výkonu motoru, vylepšení aerodynamiky, elektromotory, apod.). Je si třeba uvědomit, že snaha o omezení spotřeby pohonných hmot může mít za následek, snížení výběru spotřebních daní z minerálních olejů. Tedy omezení příjmů veřejných financí a výkonů ekonomiky. [57]



## Snižování spotřeby paliva

Podle údajů Českého statistického úřadu klesla v roce 2010 velmi výrazně spotřeba pohonných hmot. Vše dokládá uvedený obrázek. Jde o největší propady spotřeby za posledních 10 let i přesto, že narostla silniční přeprava. Důvodů je celá řada, ať už se jedná o úsporné chování domácností nebo rostoucí podíl alternativních paliv, či úspornější motory vozů. Na pokles spotřeby mělo vliv zejména zvýšení spotřební daně o deset procent. Všechny tyto aspekty vedly k přesunu kamionů a motoristů k zahraničním pumpám, které nabízejí paliva za výhodnější ceny. Sousední země tak těží z cenové výhody. Zde se ukazuje nevhodně zvolené daňové zatížení, které se zapříčinilo na tomto poklesu. [61]

Situace se zřejmě výrazným způsobem měnit nebude, protože ceny pohonných hmot jsou vysoké kvůli růstu cen ropy. V současnosti jsou marže obchodníků již zatlačeny na nejnižší možnou mez. Nedá se tak předpokládat potřebné snížení pod úroveň sousedních zemí.

Obr. 25: Spotřeba pohonných hmot (v miliardách litrů)

<b>Rok</b>	<b>Nafta</b>	<b>Benzin</b>
2003	3,57	2,86
2004	3,79	2,77
2005	4,4	2,72
2006	4,56	2,66
2007	4,83	2,78
2008	4,78	2,67
2009	4,85	2,7
2010	4,6	2,46

Zdroj: [61]

### 4.9.3 Parametry současných koridorů a systém VRT

Parametry rychlostních koridorů neodpovídají svojí maximální rychlostí 160 km/h, pro osobní dopravu, příliš tomuto označení. Toto rychlostní omezení tak limituje potenciál těchto koridorů. Samotné soupravy pendolino jsou konstruovány pro vyšší rychlosti. Modernizace tuzemských koridorů měla být alespoň navržena pro rychlost 200 km/h, která se mohla stát zárodkem vysokorychlostní železnice. Posoudit proč se tomu tak nestalo je obtížné. Ke známým faktorům, které výstavbu ovlivňují, patří přítomnost úrovnových přejezdů, přes které legislativa nedovoluje projíždět vyšší rychlostí, nedodatečné zabezpečovací zařízení apod. ČR se rozhodla jít cestou postupného zvyšování traťové

rychlosti, což nás bude stát nejenom více peněz ale i času, který si již tak zanedbaná infrastruktura nemůže dovolit.

Je nutné si uvědomit, že dopravní infrastruktura tvoří nástroj pro posílení konkurenceschopnosti ČR. Dokončená výstavba bude i tak kvalitativním zlepšením naší železniční infrastruktury.

Současná délka vysokorychlostních tratí v Evropě činí 6,2 tis. km (pro rychlost 250km/h a vyšší). ČR je tak odsouvána do pozadí z toho titulu, že žádné tratě nemá. Lze předpokládat, že okolní země vlivem jejich aktivity budou napojeny na evropskou vysokorychlostní síť dříve než ČR. To může velmi oslabit naši konkurenční pozici v mezinárodních souvislostech. Následky mohou dosáhnout až takových rozměrů, že ČR, která svým výhodným strategickým umístěním v samotném srdci Evropy, bude objížďena přes sousední země. Společenské přínosy není nutno dokazovat, za vše hovoří již zavedené vysokorychlostní systémy v Evropě. [58]

#### 4.9.4 Posouzení rozsahu železniční sítě

Při posuzování rozsahu železniční sítě by se mělo postupovat podle těchto kritérií. Nejprve se musí posoudit ekonomická situace na dané trati a její případný souběh se silniční dopravou. Pokud je ekonomický stav tratě nahnutý a existuje souběh se silniční sítí, přistoupí se k přezkoumání námětů (zájem obcí o provoz, turistický potenciál) uvedených v kapitole *"Rušení železničních tratí"*. Neodvrátí-li situaci žádný z nich, lze rozhodnout o zastavení provozu na dané trati. Bez dlouhých prodlev by mělo dojít k následnému snesení tratě (podle stavebního zákona), protože SŽDC má povinnost udržovat trať v provozuschopném stavu i když je na ní zastaven provoz.

Stát nemá v současnosti zájem, předat nevyužívané tratě jinému subjektu, mohlo by se totiž ukázat, že soukromý provozovatel dráhy je schopný železniční tratě provozovat levněji než SŽDC. To je ovšem v rozporu s proklamacemi o liberalizaci trhu v železniční dopravě a o vstupu nových subjektů na trh.

Bylo ovšem zjištěno, že privatizace infrastruktury po vzoru Velké Británie nebyla zcela úspěšná. Z důvodu nekvalitní údržby došlo k několika závažným nehodám a poklesu bezpečnosti. Tato situace by se mohla opakovat i v našich podmínkách, pokud by se údržby dopravní cesty ujal privátní subjekt.

V případě plošného rušení tratí dojde k negativnímu efektu. Takto nastolený trend odradí tu část cestující veřejnosti, která tratě ještě používá. Nedostatečná kvalita poskytovaných služeb a neustálé obavy o zachování trasy situaci akorát podtrhne. Tato

skupina při cestě do práce nebo do školy využije raději autobus nebo automobil. To se pak promítne nejen v dané lokalitě, ale na celém rozsahu sítě, který by jinak využívaly. Z pohodlí svého vozidla už jen velmi těžko najdou cestu k železnici.

#### 4.9.5 Jednotlivé problémy železniční dopravy

Problémy lze shrnout do několika hlavních okruhů: [36]

⇒ zastaralý vozový park

Obecné problémy zastaralého vozového parku jsou takové, že vlaky i přes modernizaci vlakové cesty nemohou zkracovat přepravní časy a konkurovat tak silniční dopravě. ČD nemají dostatek lokomotiv a vozidel, které by byly schopné využít vznikající potenciál na těchto koridorech. Tyto zásadní nedostatky potvrzuje průměrné stáří vozidel, které se pohybuje na hranici 26 let.

Tyto vozidla nabízejí cestovní komfort, který rozhodně neodpovídá představám 21. století. Vyznačují se nákladnou údržbou, vyšší energetickou náročností a nízkou spolehlivostí, která je příčinou častých zpoždění. Tento výčet by mohl ještě pokračovat.

⇒ kvalita poskytovaných služeb

Doposud se nepodařilo výrazně zvýšit čistotu vlaků. Závažné hygienické nedostatky jsou stále tradičním předmětem ostré kritiky veřejnosti. Za nedodržování jízdního řádu si národní dopravce vysloužil celou řadu pojmenování. Nadále zaostávají doprovodné služby, jako je stravování, připojení k internetu, přípojky do elektrické sítě a informovanost. Pokud se železnici nepodaří zvýšit kvalitu v očích veřejnosti, nemůže konkurovat dopravě individuální.

⇒ slabá pozice objednavatele dopravy

Ministerstvo dopravy a jednotlivé kraje nemají prakticky žádnou možnost porovnat cenu nabízené služby (úhrada prokazatelné ztráty) na železnici.

Výpočet prokazatelné ztráty je zakotven pro železniční dopravu v již zmíněném zákoně o drahách. S příchodem zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, došlo ke zrušení dříve platné vyhlášky Ministerstva dopravy č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě. V novém zákoně se používá pojem kompenzace, který je v rámci závazku veřejné služby ekvivalentní pojmu prokazatelná ztráta. [60]

Objednávka veřejné dopravy je dosud často prováděna velmi neefektivně. Objednatel by měl motivovat dopravce k zvyšování tržeb, tedy k maximalizaci přepravních výkonů.

Cíl maximalizace zisku je přeci základním ekonomickým principem všech firem. Současný systém výpočtu prokazatelné ztráty je ovšem nastaven zcela opačně. Motivuje dopravce spíše k minimalizaci tržeb a maximalizaci nákladů, protože rostoucí tržby snižují výši prokazatelné ztráty, která bude dopravci přiznána. Takto nevhodně nastavený systém úhrady prokazatelné ztráty a nízká síla objednavatele ovlivňuje tarifní politiku národního dopravce. Ta je pak prováděna nešetrně bez zájmu o cestující. To má za následek následný odliv cestujících směrem k alternativním dopravcům. [59]

Další opatření, které by přineslo stabilitu v této oblasti, je zvyšování transparentnosti vynakládání veřejných zdrojů a uzavírání dlouhodobých smluv na zajištění dopravní obslužnosti, jak se již předčasně podařilo ČD. Toto navržené řešení musí být v souladu s vytvořeným konkurenčním prostředím v osobní železniční dopravě. Jinak lze mluvit o diskriminaci ostatních dopravců. Dosažení těchto cílů přispěje jak dopravcům, tak i veřejné správě.

Velmi důležitým aspektem pro efektivní nabídku veřejné dopravy je důvěra mezi objednavatelem a dopravcem, kterou nebudou obě strany zneužívat.

Monopolistická železnice nemá na mezioborově otevřeném dopravním trhu perspektivu. Kvalita takto strukturované železnice má alarmující dopady v podmínkách, kdy silniční doprava nabízí stále vyšší komfort a služby. Tyto nedostatky se pozvolna odstraní až příchodem alternativních dopravců do železničního prostoru. Důležitost liberalizace železničního trhu je tedy nesporná.

Tab. 15: Potenciál železničního odvětví a kritické faktory

Potenciál	Komentář
<b>Dokončení transformace</b>	Dokončit převod obsluhy dráhy a vlastnického práva k nemovitostem z ČD na SŽDC a zajistit tak neutrální postoj manažera infrastruktury vůči ostatním dopravcům. Není akceptovatelné, aby národní dopravce inkasoval poplatky od alternativních dopravců za využívání těchto prostor.
<b>Liberalizace</b>	Uzavřený trh je typickým příkladem zemí, které ochraňují monopolistické dopravce před konkurenčním tlakem. Tento trh dlouhodobě stagnuje. Je bezpodmínečně nutné, zajistit dostatečnou konkurenci v oblasti železniční osobní dopravy. V budoucnosti možnost výběru mezi různými dopravci podle ceny a kvality poskytovaných služeb. Konkurenční boj by se měl projevit ve snížení cen a zkvalitnění služeb pro zákazníky.
<b>Interoperabilita</b>	Rozvíjet dopravu na evropském železničním trhu, který je roztržštěn na vnitrostátní sítě, není jednoduché. Zvýšení konkurenceschopnosti v oblasti železniční dopravy lze dosáhnout implementací železniční interoperability.
<b>Harmonizace v dopravě</b>	Dosažení spravedlnosti a rovnosti mezi dopravními obory. Míra zpoplatnění infrastruktury musí být férová a nediskriminační. Poplatky by měly zahrnovat i externí náklady. Odškodnění by měli být ti, co vyvolávají nejméně negativních dopadů.
<b>Kvalitní infrastruktura TEN-T a VRT</b>	Navýšení investic do infrastruktury. Dokončení zanedbané sítě (modernizace koridorů - spíše nutná oprava). Hlasitá účast na programech k získání dotací od EU. Výhledově nutná výstavba VRT - oslabení naší pozice vůči okolním státům. Moderní železnice 21. století změni negativní vnímání uživatele.
<b>Rušení tratí</b>	Stát nemá v současnosti zájem, předat nevyužívané tratě jiným subjektům. Oblast potenciálu: provoz nostalgických vlaků, přeshraniční a nákladní doprava, veřejné tendry, turistika apod.
<b>Cena ropy na světových trzích</b>	V současnosti spotřeba ropy převyšuje těžbu, což žene cenu vzhůru. Tento trend lze předpokládat i v příštích letech, protože limitní intenzita těžby má své omezení. Železniční doprava má vyřešený a zavedený systém jiného energetického zásobování a to elektrickou vozbu. Je tak nejméně citlivá na zdražení cen ropy. Avšak nesystémové jízdy dieselových lokomotiv, či souprav pod trakčním by se měly eliminovat.
<b>Revitalizace vleček a veřejná logistická centra</b>	Obnova a nová výstavba vleček povede k zatraktivnění nákladní přepravy. Následná implementace veřejných logistických center, rozšíří okruh působnosti a posílí její význam. Dosud je napojení na železnici nedostatečné.

Zdroj: Autor

## ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo provést analýzu vývoje v oblasti železniční dopravy, poukázat na změny v organizační struktuře národního dopravce, přiblížit legislativní předpisy EU a zaměřit se na nedokončenou transformaci české železnice. Dále zhodnotit současný stav konkurence v železničním prostoru, odkrýt potenciál železniční dopravy ve vztahu k dopravnímu trhu a na základě toho navrhnout systémové řešení, které přiláká nové cestující a vytvoří ze železnice pátevní a konkurenceschopnou dopravu. Závěrem provést syntézu získaných údajů a specifikovat kritické faktory uplatnění železnice v širším kontextu.

Pouze efektivní železniční systém může konkurovat jednotlivým dopravním oborům. Efektivita systému je dána vytvořením liberalizačních a harmonizačních podmínek pro fungování celku. Potenciál v železničním odvětví existuje, ale nesmí být zastíněn záměry lobbyistických skupin, které velmi výrazně ovlivňují pozici železniční dopravy v dopravním systému. Podpora železnice má z důvodu zachování tradice a ochrany životního prostředí své opodstatnění, ale nelze se o tyto aspekty opírat donekonečna. Tradice výkonnost železničního odvětví přece nezvyšuje. Rozhodujícím faktorem pro člověka, který volí druh dopravního prostředku, je cena služby, čas strávený na cestě a kultura cestování.

Tendence krajů vedoucí k rušení spojů železniční dopravy a jejich nahrazení spoji autobusovými jsou patrné. Z hlediska efektivního vynakládání finančních prostředků jsou tyto kroky nezvratné, protože železniční doprava klade zvýšené nároky na veřejné finance. Dotace do linkové autobusové dopravy jsou mnohonásobně nižší, než je tomu u dopravy železniční. Za vše hovoří i výše prokazatelné ztráty u jednotlivých regulovaných oborů. Je to dáno do jisté míry náročností železničního systému a nerovným postavením železniční dopravy v konkurenčním prostoru. Pochopitelně je nutné myslet nejenom sociálně a nostalgicky, ale i efektivně. V tomto ohledu je železnice bezesporu limitována přepravou na kratší vzdálenosti, kde naopak vyniká doprava autobusová. Efektivita železniční dopravy v závislosti na rostoucí vzdálenosti stoupá, což je všeobecným a dlouho známým faktem. Nelze jí odepřít zdravotní, komfortní a ekologické aspekty, které by měly hrát prim. Plán ministra financí Miroslava Kalouska na zastavení financování ztrát regionální železniční dopravy by měl nedozírné následky pro kolejové odvětví. Současně si nemyslím, že jeho případné prosazení je reálné. Politické záměry a opatření zkouší pouze trpělivost společnosti kam až je ochotna zajít a kdy už její pohár trpělivosti tzv. přetekl. Záleží, kdo se proti tomu postaví a včas řekne stop.

Existuje nespočet návrhů a cest vedoucích ke zlepšení situace v železničním prostoru a naopak i spoustu těch faktorů, které narušují konkurenceschopnost celého odvětví. Celá problematika je otevřená a nabírá na zpoždění z důvodu nečinnosti příslušných orgánů.

Práce poskytuje komplexní pohled na oblast železniční dopravy a její potenciál v dopravním systému. Následná realizace některých zmíněných návrhů by mohla přinést potřebnou atraktivitu železniční dopravě, větší oblibu u cestujících a její lepší postavení v dopravním systému. Železnice musí využít svoji konkureční výhodu v podobě zvyšování rychlosti, na kterou ostatní obory nemohou reagovat. Mobilita v celém světě rychle narůstá a železniční doprava může a měla by této potřebě významně přispět.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Česko. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1994, částka 79, s. 1-57.
- [2] Československo. Zákon ze dne 16. prosince 1992 o zániku státní organizace Československé státní dráhy. In *Sbírka zákonů, Československo*. 1992, částka 129, s. 3796-3798. Dostupný také z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1992/sb129-92.pdf>>.
- [3] Česko. Pro schůzi vlády. In *Usnesení vlády České republiky*. 2011, částka 36, s. 1-7.
- [4] *E15.cz* [online]. 8. 2. 2011 [cit. 2011-04-16]. Dráhy prodají výpravčí za 400 milionů, odbory se bouří. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/odbory-se-bouri-proti-presunu-9500-zeleznice-rozhodne-vlada>>.
- [5] *Dopravní noviny* [online]. 2010 [cit. 2011-04-16]. Část SŽDC se možná vrátí pod ČD. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/zeleznici-doprava/vit-barta-cast-szdc-se-mozna-vrati-pod-cd>>.
- [6] CHLAŇ, Alexander; STEJSKAL, Petr. *Tarify a ceny v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008. 170 s. ISBN 978-80-7395-104-7.
- [7] *Evropská komise* [online]. 24. 6. 2010 [cit. 2011-02-11]. Nedostatečné provedení železničního balíčku. Dostupné z WWW: <<http://citace.com/generator.php?druh=8&ukol=1>>.
- [8] *Elaw.cz* [online]. 6. 9. 2010 [cit. 2011-01-12]. Liberalizace přepravy po železnici v České republice. Dostupné z WWW: <[http://www.elaw.cz/obchodni-pravo/285-liberalizace-pepravy-po-eleznici-v-eske-republice.html#\\_ftn3#\\_ftn3](http://www.elaw.cz/obchodni-pravo/285-liberalizace-pepravy-po-eleznici-v-eske-republice.html#_ftn3#_ftn3)>.
- [9] *Ministerstvo dopravy* [online]. c2006 [cit. 2011-04-16]. II. železniční balíček. Dostupné z WWW:<[http://www.mdcz.cz/cs/Drazni\\_doprava/Evropska\\_unie\\_na\\_zeleznici/legislativa/II.+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+bal%C3%AD%C4%8Dek.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/II.+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+bal%C3%AD%C4%8Dek.htm)>.
- [10] *Ministerstvo dopravy* [online]. 28. 12. 2009 [cit. 2011-03-16]. III. železniční balíček. Dostupné z WWW:<[http://www.mdcz.cz/cs/Drazni\\_doprava/Evropska\\_unie\\_na\\_zeleznici/legislativa/3.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/3.htm)>.
- [11] TOMEŠ, Zdeněk. *Railway* [online]. 2009 [cit. 2011-04-16]. Monopol a konkurence na železnici. Dostupné z WWW: <<http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/oddeleni-provozu-site/monopol-konkurence-na-zeleznici>>.
- [12] *Wikipedie* [online]. 9. 9. 2010 [cit. 2011-04-16]. Československé státní dráhy. Dostupné z WWW:<[http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ceskoslovensk%C3%A9\\_st%C3%A1tn%C3%AD\\_dr%C3%A1hy](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ceskoslovensk%C3%A9_st%C3%A1tn%C3%AD_dr%C3%A1hy)>.



- [13] *Železniční charakteristiky* [online]. 2010 [cit. 2011-04-16]. Vývoj železničních sítí. Dostupné z WWW: <[http://gis.zcu.cz/studium/pok/Atlas/text/6\\_zeleznicni\\_charakteristiky.pdf](http://gis.zcu.cz/studium/pok/Atlas/text/6_zeleznicni_charakteristiky.pdf)>
- [14] VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 162 s. ISBN 80-7194-630-3.
- [15] *Ministerstvo dopravy* [online]. c2006 [cit. 2011-04-17]. Ročenky dopravy. Dostupné z WWW: <<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>>.
- [16] *Správa železniční dopravní cesty* [online]. c2009 [cit. 2011-02-17]. Výroční zpráva za rok 2009. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>.
- [17] *České dráhy, a. s.* [online]. c2008 [cit. 2011-04-17]. Osobní doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>>.
- [18] *E15.cz* [online]. 3. 3. 2011 [cit. 2011-04-17]. Místenky zdarma. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/mistenky-zdarma-maji-prilakat-cestujici-dopendolina>>.
- [19] PETRÁK, Josef. *ŽelPage* [online]. 15. 3. 2011 [cit. 2011-04-17]. Komerční spoje Českých drah. Dostupné z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/8098>>.
- [20] PETRÁK, Josef. *ŽelPage* [online]. 15. 11. 2010 [cit. 2010-12-10]. Komerční spoje Českých drah. Dostupné z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/7941?id=7941&size=20><=cs>.
- [21] *Ministerstvo dopravy* [online]. 3. 12. 2009 [cit. 2011-03-17]. Ministerstvo dopravy uzavřelo desetiletou smlouvu s Českými drahami o provozu na rychlíkových tratích. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_3\\_12\\_2009\\_2.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_3_12_2009_2.htm)>.
- [22] *Viamont.cz* [online]. c2009 [cit. 2011-04-17]. Viamont Regio. Dostupné z WWW: <<http://www.viamont.cz/index.php?rubric=1C=53><=cz>.
- [23] *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. c2010 [cit. 2011-04-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.jhmd.cz/index.htm>>.
- [24] ESTERLE, Štěpán. *Dopravní web* [online]. 23. 2. 2009 [cit. 2011-04-17]. Vogtlandbahn vyrazí od grafikonu 2010 na trať Liberec – Rybníště/Seifhennersdorf. Dostupné z WWW: <<http://dopravni.net/zeleznice/1992/vogtlandbahn-vyrazi-od-grafikonu-2010-na-trat-liberec-%E2%80%93-rybnisteseseifhennersdorf/>>.
- [25] *ČD Cargo* [online]. c2008 [cit. 2011-02-29]. O společnosti. Dostupné z WWW: <<http://www.cd-cargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/-74/>>.
- [26] *Advanced World Transport* [online]. c2010 [cit. 2011-03-8]. Dostupné z WWW: <<http://www.awtgroup.eu/dcerinne-spolecnosti/awt/home/>>.

- [27] KOSTELNÍK, David. *Dopravní noviny* [online]. 2010 [cit. 2011-04-1]. Cíl AWT. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/cilem-awt-bude-letos-predevsim-konsolidace-skupiny>>.
- [28] *Unipetrol Doprava* [online]. c2011 [cit. 2011-03-6]. Historie. Dostupné z WWW: <<http://www.unipetroldoprava.cz/cs/o-nas/historie/>>.
- [29] *Unipetrol Doprava* [online]. c2011 [cit. 2011-04-17]. Přeprava na celostátní síti. Dostupné z WWW: <<http://www.unipetroldoprava.cz/cs/nabidka-sluzeb/preprava-zbozi/preprava-na-celostatni-siti/>>.
- [30] KODYM, Pavel. Informace o železniční infrastruktuře. In *Výroční bezpečnostní zpráva o činnosti Drážního úřadu za rok 2009* [online]. Praha: [s.n.], 30. 9. 2010 [cit. 2011-04-17]. Dostupné z WWW: <<http://ducr.cz/drurad/2011/annual-report-2009-cz.pdf>>.
- [31] *E15* [online]. 7. 1. 2011 [cit. 2011-02-9]. RegioJet má zájem o provozování dalších vlaků na Slovensku. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-ma-zajem-o-provozovani-dalsich-vlaku-na-slovensku>>.
- [32] *RegioJet* [online]. c2009 [cit. 2011-04-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.regiojet.cz/>>.
- [33] *LEO Express* [online]. c2010 [cit. 2011-02-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.leovlaky.cz/>>.
- [34] ŠINDELÁŘ, Jan. *E15.cz* [online]. 22. 2. 2011 [cit. 2011-04-17]. Rapid Express chce soutěžit i o dotované spoje na železnici. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rapid-express-chce-soutezit-i-o-dotovane-spoje-na-zeleznici>>.
- [35] *Europa* [online]. c2004 [cit. 2011-04-19]. Železnice na cestě k jasnější budoucnosti. Dostupné z WWW: <<http://www.europarl.europa.eu/highlights/cs/807.html>>.
- [36] Liberalizace železnice. In *Marketingové, technické a finanční aspekty liberalizace železniční dopravy* [online]. Praha: Asociace pro komunikaci ve veřejném sektoru, o. s., duben 2009 [cit. 2011-04-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.akvs.eu/images/stories/soubory/Liberalizace%20zeleznice.pdf>>.
- [37] KOVÁČ, Juraj. *ŽelPage* [online]. 14. 10. 2010 [cit. 2011-04-19]. Stát chce zlevnit dálkovou dopravu. Dostupné z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/6810>>.
- [38] MICHAL, Jiří. *E15* [online]. 19. 4. 2010 [cit. 2011-04-24]. Otvírání trhu na železnici nabírá zpoždění. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/otvirani-trhu-na-zeleznici-nabira-zpozdeni>>.

- [39] *Národní Technologická platforma* [online]. c2010 [cit. 2011-01-7]. Interoperabilita železniční infrastruktury. Dostupné z WWW: <<http://www.sizi.cz/index.php?str=kontakty&lg=cs>>.
- [40] PELTRÁM, Antonín. *Fontes Rerum* [online]. 2011 [cit. 2011-04-19]. Financování dopravní infrastruktury. Dostupné z WWW: <<http://www.fontes-rerum.cz/index.php?id=1&pg=peltram>>.
- [41] *Evropská komise* [online]. 13. 4. 2011 [cit. 2011-04-21]. Dopravní záležitosti. Dostupné z WWW: <[http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/transport-matters/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/transport-matters/index_en.htm)>.
- [42] *Ministerstvo dopravy* [online]. c2006 [cit. 2011-03-21]. Rozvoj železniční infrastruktury. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Drazni\\_doprava/Rozvoj\\_zeleznicni\\_infrastruktury/Rozvoj+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+infrastruktury.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+infrastruktury.htm)>.
- [43] *Správa železniční dopravní cesty* [online]. c2009 [cit. 2011-04-21]. Program TEN-T. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/program-ten-t.html>>.
- [44] *Evropská komise* [online]. 2008 [cit. 2011-02-6]. 30 prioritních projektů. Dostupné z WWW: <[http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/30\\_priority\\_projects/](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/)>.
- [45] *Sdružení železničních společností* [online]. 19. 10. 2010 [cit. 2011-02-21]. Zrušení lokálek. Dostupné z WWW: <<http://www.rail.cz/zpravy-ze-SZS-101019.php>>.
- [46] ŠINDELÁŘ, Jan. *E15.cz* [online]. 28. 2. 2011 [cit. 2011-04-21]. Ministerstvo dopravy přerušilo i poslední řízení o zrušení tratě. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-prerusilo-i-posledni-rizeni-o-zruseni-trate>>.
- [47] PETRÁK, Josef. *ŽelPage* [online]. 20. 9. 2010 [cit. 2011-03-15]. Rušení spojů, tratí. Dostupné z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/7861>>.
- [48] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. Vyd. 3. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.
- [49] *MYTO CZ* [online]. c2010 [cit. 2011-02-19]. Mýtný kalkulátor. Dostupné z WWW: <<http://188.65.73.179/tc/Default.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>>.
- [50] *MYTO CZ* [online]. c2010 [cit. 2011-04-21]. Mapa zpoplatněných komunikací. Dostupné z WWW: <<http://www.myto.cz/index.php?id=2231&L=3>>.
- [51] *IHNed.cz* [online]. c1996-2011 [cit. 2011-04-7]. Energetická bezpečnost ČR: ropa a související rizika. Dostupné z WWW: <[http://m.ihned.cz/c6-10177700-44666400-700000\\_pdadetail-energeticka-bezpecnost-cr-ropa-a-souvisejici-rizika](http://m.ihned.cz/c6-10177700-44666400-700000_pdadetail-energeticka-bezpecnost-cr-ropa-a-souvisejici-rizika)>.

- [52] EU. Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru. In *Evropská dopravní politika*. 28. 3. 2011, 144, s. 3-31.
- [53] POHL, Jiří. *Veřejná doprava a ropa*, Siemens, 5. 2. 2011 [cit. 2011-04-17].
- [54] *Lidové noviny* [online]. 30. 3. 2011 [cit. 2011-04-27]. Železniční vlečky se vracejí. Dostupné z WWW: <[http://www.volnacesta.cz/doc/110330\\_Zeleznicni%20vlecky%20se%20vraceji\\_LN.pdf](http://www.volnacesta.cz/doc/110330_Zeleznicni%20vlecky%20se%20vraceji_LN.pdf)>.
- [55] *Operační program Doprava* [online]. c2010 [cit. 2011-04-29]. Revitalizace vleček. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/clanek/Druha-vyzva-na-podporu-revitalizace-zeleznicnich-vlecek-z-OPD-bude-vyhlasena-v-srpnu>>.
- [56] *Budoucnost dopravy* [online]. [s.l.] : Eurobarometr - The Gallup Organization, květen 2011 [cit. 2011-05-06]. Dostupné z WWW: <[http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf)>.
- [57] DRAHOTSKÝ, Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0.
- [58] *EU energy and transport in figures* [online]. Lucembursko: Úřad pro úřední tisky Evropské unie, 2010 [cit. 2011-05-06]. Dostupné z WWW: <[http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/statistics\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/publications/statistics/statistics_en.htm)>.
- [59] POSPÍŠIL, Tomáš. *Železniční doprava* [online]. c2010 [cit. 2011-05-06]. Úhrada prokazatelné ztráty v železniční dopravě. Dostupné z WWW: <<http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/financni-analyzy/uhrada-%E2%80%9Eprokazatelne%E2%80%9C-ztraty-v-zeleznicni-doprave-jeji-dopady-na>>.
- [60] Česko. Zákon ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka předpisů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222.
- [61] PETR, Miroslav. *Hospodářské noviny* [online]. 22. 3. 2011 [cit. 2011-04-14]. Spotřeba paliv klesá. Dostupné z WWW: <<http://hn.ihned.cz/c1-51308120-spotreba-paliv-klesa-tankuje-se-v-cizine>>.

## SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Uspořádání provozování dráhy v zemích EU .....	17
Tab. 2: Počet přepravených osob u silniční a železniční dopravy (v miliardách za rok).....	25
Tab. 3: Přepravní výkon (v miliardách oskm).....	25
Tab. 4: Vývoj přepravy cestujících na železnici.....	26
Tab. 5: Celkem dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mld. Kč).....	31
Tab. 6: Přepravní výkony celkem (v mld. oskm) .....	31
Tab. 7: Vývoj hrubého domácího produktu v ČR .....	32
Tab. 8: Vývoj počtu dopravců v letech .....	34
Tab. 9: Údaje o osobní dopravě ve veřejném zájmu .....	38
Tab. 10: Deset nejdůležitějších osobních dopravců na infrastruktuře SŽDC v roce 2010.....	39
Tab. 11: Deset nejdůležitějších nákladních dopravců na infrastruktuře SŽDC v roce 2010....	43
Tab. 12: Rozdělení dráhy podle vlastnictví, délky tratí a provozovatelů dráhy .....	44
Tab. 13: Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI v roce 2009.....	51
Tab. 14: Tržby za použití železniční dopravní cesty .....	57
Tab. 15: Potenciál železničního odvětví a kritické faktory .....	79

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Současný stav struktury železničního sektoru.....	13
Obr. 2: Cílový stav struktury železničního sektoru .....	18
Obr. 3: Podíl jednotlivých druhů dopravy na celkovém přepravním výkonu osobní dopravy	27
Obr. 4: Vývoj přepravních výkonů veřejné osobní dopravy (mil. oskm) .....	27
Obr. 5: Podíl jednotlivých druhů doprav na celkovém dopravním výkonu nákladní dopravy	28
Obr. 6: Vývoj přepravních výkonů v nákladní dopravě (mil. tkm).....	29
Obr. 7: Vnitrostátní přeprava věcí po železnici podle komodit (tis. tun) .....	30
Obr. 8: Vnitrostátní přeprava věcí po silnici podle komodit (tis. tun).....	30
Obr. 9: Vývoj dotací do železniční osobní dopravy a jejích přepravních výkonů .....	32
Obr. 10: Vývoj HDP spjatý s přepravními výkony osobní železniční dopravy .....	33
Obr. 11 Vývoj HDP spjatý s přepravními výkony nákladní železniční dopravy .....	33
Obr. 12: Přepravní segmenty ČD Cargo.....	40
Obr. 13: Nejvýznamnější nákladní dopravci v EU v roce 2009 (mil. tun).....	42
Obr. 14: Souprava Siemens Desiro společnosti RegioJet.....	45
Obr. 15: Jednotlivé soubory tratí, na kterých chce RegioJet provozovat drážní dopravu.....	46
Obr. 16: Souprava Leo Express společnosti Rapid Express.....	46
Obr. 17: Vývoj přepravních výkonů (oskm) v sedmi reprezentativních zemích.....	48
Obr. 18: Priority výstavby železniční sítě v ČR .....	53
Obr. 19: Síť zpoplatněných komunikací v ČR .....	58
Obr. 20: Porovnání měrných externalit v nákladní dopravě.....	60
Obr. 21: Podíl elektrizovaných a neelektrizovaných tratí na jejich celkové provozní délce....	62
Obr. 22: Vývoj těžby a spotřeby ropy v milionech barelů za den. ....	63
Obr. 23: Způsob přepravy v jednotlivých zemích EU.....	73
Obr. 24: Náhrada současného systému zpoplatnění formou "plat, když řídíš" .....	73
Obr. 25: Spotřeba pohonných hmot (v miliardách litrů) .....	75

## SEZNAM ZKRATEK

AWT	Advanced World Transport a. s.
ČD	České dráhy a. s.
ČR	Česká republika
ČSD	Československé státní dráhy
DB	Německé dráhy (Deutsche Bahn)
ERA	Evropská železniční agentura
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
GSM-R	Celoevropský digitální radiový standard
GVD	Grafikon vlakové dopravy
HDP	Hrubý domácí produkt
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MHD	Městská hromadná doprava
OPD	Operační program Doprava
ORR	The Office of Rail Regulation
oskm	Osobový kilometr
RID	Předpis pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Transevropská dopravní síť
tkm	Tunový kilometr
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
VLC	Veřejná logistická centra
vlkm	Vlakový kilometr
VRT	Vysokorychlostní železniční systém
ŽDC	Železniční dopravní cesta

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1 - Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy (v mil. cestujících)

Příloha č. 2 - Přepravní výkony v nákladní dopravě





## Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopavy

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Železniční doprava	228,7	227,1	219,2	202,9	182,9	177,0	184,7	190,7	177,2	174,2	180,9	180,3	183,0	184,2	177,4	165,0
Veřejná autobusová doprava	663,5	639,2	528,0	465,0	456,0	446,9	438,9	435,9	406,1	417,0	418,6	388,3	387,7	375,0	376,9	367,6
Letecká dop.	1,6	1,8	2,0	2,2	2,4	2,9	3,5	3,9	4,3	4,6	5,8	6,3	6,7	7,0	7,2	7,4
Vnitrozemská vodní doprava	1,2	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	0,9	1,2
Městská hromadná doprava	2563,0	2230,0	2215,9	2404,5	2341,7	2425,2	2289,7	2343,7	2338,7	2302,2	2309,6	2268,9	2238,0	2258,4	2323,8	2262,0
Veřejná doprava celkem	3457,5	3099	2965,8	3075,3	2983,7	3052,7	2917,6	2975,1	2927,2	2899,1	2916,1	2844,9	2816,6	2825,7	2886,2	2803,1
IAD	1608,0	1700,0	1795,0	1850,0	1851,7	1940,0	1980,0	1970,0	2030,0	2090,0	2100,0	2130,0	2160,0	2220,0	2250,0	2240,0
Přeprava cestujících celkem (mil.)	<b>5065,2</b>	<b>4799</b>	<b>4760,8</b>	<b>4925,3</b>	<b>4835,4</b>	<b>4992,7</b>	<b>4897,6</b>	<b>4945,1</b>	<b>4957,2</b>	<b>4989,1</b>	<b>5016,1</b>	<b>4974,9</b>	<b>4976,6</b>	<b>5045,7</b>	<b>5136,2</b>	<b>5043,1</b>

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Žel. dop.	8481	8022,9	8111	7721	7018	6954	7299,6	7298,6	6596,8	6517,5	6590	6 666,7	6 921,9	6 899,8	6 803,3	6 503,2
VAD	11523	10963	9735	8804	8680,9	8649	9351,3	10608,1	9667,5	9448,6	8516,2	8 607,3	9 501,2	9 518,8	9 369,1	9 493,6
Letecká dop.	2581,2	2857,5	3170	3524,5	3680	4353,6	5864,7	6398,9	6895	7096,3	8814,6	9 735,7	10233,1	10477,3	10749,0	11330,5
Vodní dop.	27,2	11,9	7,8	7,8	7,6	7,5	7,7	7,8	16,6	21,9	21,8	18,1	12,8	12,8	17,3	10,5
MHD	13299,6	14524,9	14664,6	14670	14547,3	14948,9	14967,3	15209,3	15170	15539,5	15427,3	14934,8	14312,7	14352,5	15880,5	15555,1
VD celkem	35912	36380,2	35688,2	34727,3	33933,8	34913,1	37490,6	39522,7	38345,8	38623,8	39369,9	39962,5	40981,6	41261,2	42819,2	42892,8
IAD	51700	54500	57900	59000	60800	62380	63920	63420	65230	67300	68370	68640,0	69630,0	71540,0	72380,0	72290,0
Přepravní výkony celkem (mil. oskm)	<b>87610,0</b>	<b>90880,2</b>	<b>93588,2</b>	<b>93727,3</b>	<b>94733,8</b>	<b>97293,1</b>	<b>101410,6</b>	<b>102942,7</b>	<b>103575,8</b>	<b>105923,8</b>	<b>107739,9</b>	<b>108602,5</b>	<b>110611,6</b>	<b>112801,2</b>	<b>115199,2</b>	<b>115182,8</b>

## Přepavní výkony v nákladní dopravě

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Železniční doprava	110012	108871	107235	111379	104788	90734	98 255	97 218	91 989	93 297	88 843	85 613	97 491	99 777	95 073	76 715
Silniční doprava	683043	578796	685744	521482	470888	448300	414 725	438 683	474 883	447 956	466 034	461 144	444 574	453 537	431 855	370 115
Vnitrozemská vodní dop.	4991	4441	3214	1828	1678	1877	1 907	1 910	1 686	1 276	1 274	1 956	2 032	2 242	1 905	1 647
Letecká doprava	11	18	14	14	13	17	19	16	18	20	21	20	22	22	20	14
Ropovody	6920	7083	8999	9217	9217	8050	8 346	8 674	8 815	8 962	9 192	11 305	10 875	10 131	11 877	9 837
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	<b>804976</b>	<b>686429</b>	<b>805206</b>	<b>643920</b>	<b>586582</b>	<b>548978</b>	<b>523252</b>	<b>546501</b>	<b>577 390</b>	<b>551 511</b>	<b>565 363</b>	<b>560 037</b>	<b>554 994</b>	<b>565 708</b>	<b>540 731</b>	<b>458 328</b>

Přeprava věcí zahrnuje vnitrostátní a mezinárodní přepravu věcí v jednotlivých dopravních oborech. Do mezinárodní přepravy spadá vývoz, dovoz a tranzit přes ČR.

V silniční dopravě je z přehledu vyňata kabotáž na území cizích států, která podléhá přechodnému období.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Železniční doprava	22823	22623	22338	21010	18709	16713	17 496	16 882	15 810	15 862	15 092	14 866	15 779	16 304	15 437	12 791
Silniční doprava	12147	31268	30052	40640	33912	36964	39 036	40 260	45 059	46 564	46 010	43 447	50 369	48 141	50 877	44 955
Vnitrozemská vodní doprava	1186	1348	1353	744	815	913	773	705	587	509	406	781	818	898	863	641
Letecká doprava	26	33	26	27	56	30	38	29	32	42	46	45	47	41	37	28
Ropovody	2175	2276	2271	2106	2078	1795	1 612	1 661	1 717	1 820	1 902	2 259	2 291	2 079	2 315	2 156
Přepavní výkon celkem (mil. tkm)	<b>38357</b>	<b>57549</b>	<b>56040</b>	<b>64527</b>	<b>55570</b>	<b>56415</b>	<b>58 955</b>	<b>59 538</b>	<b>63 206</b>	<b>64 796</b>	<b>63 456</b>	<b>61 397</b>	<b>69 304</b>	<b>67 463</b>	<b>69 528</b>	<b>60 571</b>