

JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

Magisterské kombinované studium

2010 – 2012

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Bc. Petr Novotný

Analýza transformace ČD a železniční doprava po vstupu
do EU

Praha 2012

**Vedoucí diplomové práce:
doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.**

COMENIUS UNIVERSITY PRAGUE

Master Combined Studies

2010 - 2012

DIPLOMA THESIS

Bc. Petr Novotný

An Analysis of the Transformation of CR (ČD) and
Railway Transport after the Accession of the Czech
Republic to the EU

Prague 2012

The Diploma Thesis Work Supervisor:

doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Českých Budějovicích dne 9. 3. 2012 *Bc. Petr Novotný*

Poděkování

Chtěl bych poděkovat svému vedoucímu diplomové práce paní doc. Ing. Darje Holátové Ph.D. za odborné a metodické vedení, za pomoc, cenné rady a připomínky při zpracování této práce.

Anotace

Diplomová práce se zabývá analýzou transformace Českých drah a železniční dopravy po vstupu do EU. Dopravní politika se řadí mezi nejvýznamnější součást hospodářské politiky každého státu, a proto neuspokojivý stav železniční dopravy v České republice podnítl k transformaci Českých drah. Po seznámení s historickým vývojem železniční dopravy a jeho plánovaným rozvojem se práce zaměřuje na analýzu hospodaření a procesu transformace. Teoretické poznatky jsou využity v praktické aplikaci SWOT analýzy plánovaného rozvoje železniční dopravy. Na závěr je analýza použita jako podklad pro navržení dalších možných postupů transformace Českých drah.

Klíčové pojmy

Analýza transformace Českých drah, České dráhy, dopravní politika, modernizace, transformace Českých drah, tranzitní koridory, železnice, železniční doprava v EU.

Annotation

An analysis of the Czech Railway's transformation as well as of railway transport after the accession of the Czech Republic to the EU is the theme of this thesis. Transport policy is one of the most important parts of each state's economic policy, and that is why the appalling conditions of the railway transport in the Czech Republic led to the Czech Railway's transformation. Following information on the historical development of Czech railway transport and on its planned development, this thesis will aim at an analysis of the railway's economic activity as well as of the transformation process. Theoretical knowledge is used in the practical application of a SWOT analysis of the railway transport's planned development. Lastly, this analysis is used as a basis to draft some other possible methods of the Czech Railway's transformation.

Key words

An analysis of the Czech Railways transformation, modernization, railways, the Czech Railways transformation, the Czech Railways, the railway transport in EU, transit corridors, transport policy.

OBSAH

ÚVOD	8
TEORETICKÁ ČÁST	
1. ŽELEZNICE - HISTORICKÝ VÝVOJ A ŽIVOTNÍ CYKLUS	11
1.1 Počátek železniční dopravy na našem území	12
1.2 Vývoj železnice v datech	19
1.3 Železnice a současnost.....	24
2. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	28
2.1 Dopravní politika ČR.....	29
2.1.1 Nástroje dopravní politiky.....	31
2.2 Železniční infrastruktura.....	33
2.3 Konkurenceschopnost železniční dopravy v ČR.....	34
2.4 Potřeba transformace a železniční doprava v Evropě.....	38
2.4.1 Itálie.....	40
2.4.2 Rakousko	42
2.4.3 Slovensko.....	43
2.4.4 Francie	45
PRAKTICKÁ ČÁST	
3. TRANSFORMACE ČESKÝCH DRAH.....	47
3.1 Počátky transformace Českých drah.....	48
3.2 Průběh a cíl transformace	52
3.3 Vznik a vývoj nástupnických organizací.....	58
3.3.1 Skupina České dráhy	58
3.3.2 SŽDC o. s.	60
3.3.3 ČD Cargo, a. s.	61
4. ANALÝZA FINANČNÍHO TOKU.....	63
4.1 Finanční zdroje v železniční dopravě v ČR.....	63
4.1.1 Evropské zdroje.....	64
4.1.2 Národní zdroje	67
4.2 Finanční vztah ČD, a. s. a SŽDC, s. o.	69
4.3 Hospodaření.....	72
4.4 Osobní a nákladní doprava	76
5. SWOT ANALÝZA.....	79
6. DISKUZE A NÁVRHY	84
ZÁVĚR	88
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	89
SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	93
SEZNAM PŘÍLOH	94

ÚVOD

Dopravu, tedy přemísťování osob a výrobků z jednoho místa na místo jiné, lze zařadit k základním lidským potřebám. Doprava je spojena téměř se všemi lidskými činnostmi. Ve většině zemí se nezanedbatelně podílí na tvorbě hrubého domácího produktu a skrze svou návaznost na ostatní hospodářská odvětví podstatně ovlivňuje fungování současných ekonomik a celé společnosti. V posledních deseti letech došlo ke klíčovým změnám v oblasti rozvoje dopravní politiky a dopravy samotné. Dopravní politika se řadí mezi nejvýznamnější součásti hospodářské politiky každého státu, jelikož nemalou měrou přispívá k rozvoji vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Nesmíme ovšem opomenout přislíbené dotace z fondů EU, díky kterým dochází k rychlejší obnově či budování nových dopravních sítí.

Diplomová práce poukazuje na důležitost železniční dopravy a to jak z historického, tak i ze současného hlediska.

Železniční doprava představovala již od druhé poloviny 19. století dominující druh vnitrostátní dopravy. Zpočátku byl tento sektor dopravy převážně v rukou soukromých investorů, postupně však byly železnice zestátněny a spravovány spíše jako státní instituce, než soukromé společnosti fungující na komerční bázi. Počátkem 20. století se železniční doprava stala fakticky monopolem na přepravním trhu. Ovšem po rozvoji silniční dopravy se většina přeprav začala uskutečňovat po silnicích a železniční doprava se stala spíše doplňkovým druhem přepravy.

Aby se železniční doprava stala opět konkurenceschopnou, a to nejen v České republice, ale i v rámci celé Evropské unie, bylo zapotřebí toto odvětví významně reformovat. Hovoříme o začátku transformace železniční dopravy, která se stala aktuálním tématem v celé Evropské unii. A právě transformací české železniční dopravy, která je spojena i s transformací Českých drah

státního podniku a vývojem železniční dopravy po vstupu do Evropské unie se diplomová práce zabývá.

Cílem diplomové práce je zhodnocení a analýza transformace Českých drah po roce 2003. Následkem rozhodnutí o transformaci mělo dojít k efektivnějšímu hospodaření nástupnické organizace České dráhy, a. s. a zvýšení konkurenceschopnosti železnice v oblasti dopravy. Je důležité poukázat na jednotlivé faktory, které preferují železniční dopravu oproti ostatním druhům dopravy, čímž zvýhodňují a podtrhují její smysluplnost i ve 21. století. Železniční doprava například produkuje méně znečišťujících látek do ovzduší, vykazuje vyšší energetickou efektivitu a vyšší bezpečnost. Nejen z těchto důvodů je důležité železniční dopravu udržet, což však není bez její transformace možné. Diplomová práce hodnotí, zda transformace Českých drah splnila svůj účel, či zda byla provedena pouze jako následek doporučení Evropské komise k sektoru železniční dopravy, kterou představovala Bílá kniha Evropské komise – Strategie oživení železnic Společenství. Na základě těchto podkladů je součástí diplomové práce návrh na další možný postup transformace Českých drah, a. s..

Téma diplomové práce „Analýza transformace ČD a železniční doprava po vstupu do EU“ jsem si vybral záměrně, jelikož pracuji v tomto oboru již 20 let u jedné z největších nadnárodních firem se zastoupením v České republice, která se nemalou částí podílí na budování železniční a silniční infrastruktury a to jak za přispění financí z Evropské unie, tak i národních zdrojů.

Diplomová práce je rozdělena do jednotlivých částí, konkrétně do šesti kapitol, kde v první kapitole je nastíněna historie a vývoj železniční dopravy od poloviny 19. století do současnosti, její charakteristika, vývoj a výhody.

Je důležité si uvědomit, že aby železniční doprava v České republice mohla splňovat podmínky moderního evropského dopravního systému, jako je především spolehlivost, rychlost, komfort a služby, je zapotřebí rozdělit odpovědnost mezi stát a železnici tak, aby došlo k uspokojení požadavků

veřejných služeb, ale zároveň nebyla narušena finanční a manažerská nezávislost železnice. Dalším důležitým krokem je modernizace železniční sítě a začlenění její infrastruktury do sítě evropských vysokorychlostních tratí, ale také její konkurenceschopnost.

Druhá kapitola diplomové práce porovnává železniční dopravu v České republice se železniční dopravou v některých významných evropských státech jako například v Itálii, Rakousku, Francii, ale i u našich sousedů na Slovensku, kde je vývoj železnic v současné době velmi pozitivní.

Praktická část je věnována počátkům a průběhu transformace Českých drah, analýze finančních toků, a to od finančních zdrojů v České republice, přes evropské a národní prostředky, finanční vztah Českých drah a. s. a Správy železniční dopravní cesty, s. o., až po osobní a nákladní dopravu Českých drah, a. s..

Diplomová práce popisuje fungování Českých drah od jejich vzniku až po současnost, kdy prostřednictvím deskripce a následné podrobné analýzy hodnotí hospodaření a průběh transformace Českých drah. Dále je provedena komparace fungování železniční dopravy u vybraných států Evropské unie a České republiky. SWOT analýza železniční dopravy v České republice hodnotí silné a slabé stránky, možné příležitosti a hrozby.

Diplomová práce přispívá k objasnění některých nezbytných kroků, které vedly k transformaci Českých drah, a na základě návrhu dalších možných postupů zdůrazňuje důležitost transformace v důsledku vstupu do EU.

1. ŽELEZNICE - HISTORICKÝ VÝVOJ A ŽIVOTNÍ CYKLUS

Pokud začneme pátrat po tom, jak vlastně první železnice vznikla, dojdeme k velmi překvapivému zjištění. První železnice totiž původně vznikla jako myšlenka nahrazení plavebního kanálu pomocí kolejí. Stalo se tak v roce 1815, kdy si vídeňský kongres stanovil za cíl dovést Evropě, která v té době byla zničena po napoleonské válce, nové ekonomické podněty a cíle. Kongres následně roku 1819, z vlastní iniciativy, uspořádal porady o labské plavbě a závěrem bylo vydání tzv. „labského plavebního aktu“, což byl dokument, který přijalo Rakousko, Dánsko a několik německých států, a který zaručoval svobodnou plavbu po Labi. „*Signatáři současně vyzvali rakouskou vládu ke spojení Labe s Dunajem „vodní cestou nebo železnicí“.*¹

V Jihočeském kraji má železnice velmi slavnou historii, která později spojila celý evropský kontinent a její počátky se datují kolem roku 1832 ve spojení s první koněspřežnou železniční dráhou mezi Českými Budějovicemi a rakouským městem Linc. Hlavním přínosem nebyl jen rozvoj průmyslu a obchodu, ale především výstavba a organizace provozu, který se stal předchůdcem dnešních moderních železnic. Mezi významné prvenství Jihočechů lze přiznat i zahájení provozu vůbec první elektrické dráhy ve střední Evropě v roce 1903 mezi Táborem a Bechyní a měli bychom být pyšní za snahu Františka Antonína Gerstnera, a Františka Křižíka, ale také na obyčejné lidi, jako byli dělníci, technici, za jejich dovednost a odhodlání, které dnes můžeme považovat za naše dědictví.

¹ SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah – kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha : Mladá Fronta a. s., 2009. s. 10.

1.1 Počátek železniční dopravy na našem území

Historie železniční dopravy v České republice začala psát od 20. let 19. století. Stát stál od počátku existence železničních projektů před otázkou, zda má stavbu a provoz železnic přenechat se všemi důsledky soukromé iniciativně a sám se pouze omezit na dozor nad stavbami a provozem, nebo má-li se stát přímým tvůrcem a provozovatelem tohoto sice rychlého, ale finančně velmi náročného dopravního prostředku.

Ve Velké Británii fungovala varianta soukromé iniciativy, na druhé straně v Belgii provozoval železniční dopravu a projekty s tím spojené stát. Byla vytvořena komise složená z politiků, vojáků a finančních expertů, která rozhodla pro systém soukromých drah, a to především z obavy z politických a ekonomických rizik, která představovala realizace neznámého a doposud nevyzkoušeného podniku. V závěrečné zprávě komise bylo řečeno, že železnice z důvodu technických a komerčních spadajících do oboru provozníků a špeditérů, což je čistě živnostenská a pro stát se nehodící činnost. Zpráva připouštěla, že se snad docílí toho, že provoz železnice nebude monopolem společností, nýbrž že na železnici stejně jako na silnicích bude moci každý jednotlivec svým provozem jezdit.

Výsledkem porad byl první železniční koncesní zákon z 18. června 1838, ve kterém si stát vyhradil právo na udílení koncesí a dozor nad stavbami a provozem soukromých železnic. Koncesní zákon vymezoval dosti přesně povinnosti železničních společností vůči poště, vojenským a jiným státním institucím. Stát se také zavázal k tomu, že dohlédne na to, aby železniční podniky byly míněny vážně a akcie nebyly zneužity ke hře na burze.

Železnice byly zpočátku budovány hlavně pro nákladní železniční dopravu a byly financovány převážně soukromými společnostmi. Současně s rozvojem dostavníkové dopravy se konaly na našem území i první praktické pokusy s kolejovou přepravou bez parního pohonu. Počátky obou našich „drah dřevěných a železných“, tedy koněspřežek z Českých Budějovic do Lince,

kteřá byla dlouhá 128 km,² a z Prahy do Lán, jsou bezprostředně spjaty s činností Františka Josefa a Františka Antonína Gerstnera.³

První železniční trať v Česku byla koněspřežná železnice Linec - České Budějovice. Projekt „železné dráhy“ byl předložen Františkem Josefem Gerstnerem na konci roku 1807 a teprve po čtrnácti letech byl realizován jeho synem Františkem Antonínem Gerstnerem. Ten požádal 29. prosince 1823 po návratu ze studijní cesty z Velké Británie o udělení koncese na stavbu koněspřežné železnice mezi Vltavou a Dunajem. František Antonín Gerstner tak zahájil praktické uskutečňování projektů svého otce Františka Josefa Gerstnera, guberniálního rady, ředitele pražského polytechnického institutu a odborného poradce fürstenberských horních a průmyslových podniků, který se veřejně zasazoval o vybudování železnic mezi Vltavou a Dunajem místo technicky velmi náročného a finančně neúnosného projektu vodního kanálu. Realizaci koněspřežné železnice urychlila až dohoda o svobodné plavbě na Labi, kterou uzavřelo deset evropských panovníků, neboť rakouská vláda se až po této dohodě začala vůbec zabývat možností propojení obou řek.⁴

Politické a ekonomické ohledy státu vedly k tomu, že byl F. A. Gerstner v podstatě úředně vyzván, aby se postavil do čela chystaného železničního podniku. Na základě jeho žádosti z prosince 1823 mu bylo 7. srpna 1824 uděleno výhradní privilegium „k výstavbě dřevěné a železné dráhy spojující Mauthausen a Budějovice“. Když bylo v březnu 1825 zřejmé, že se železnice nebude stavět na státní náklady, Gerstner postoupil privilegium akciové společnosti v čele s vídeňskými bankéři. Společnost přijala název C. K. privilegovaná První rakouská železniční společnost.⁵

F. A. Gerstner měl řídit technickou stránku podniku a bankéři měli zabezpečovat finanční a organizační stránku díla. Rentabilitu 130 kilometrů

² ČESKÉ DRÁHY. *Železnice, regiony, Evropa*. České Budějovice : České Dráhy, 2004. s. 47.

³ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha : Československá akademie věd Praha, 1990. s. 31 - 47.

⁴ MĚSTSKÉ KNIHY s. r. o.. *Historie a současnost podnikání na Českobudějovicku*. Žehušice : Městské knihy s. r. o., 2011. s. 55.

⁵ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha : Československá akademie věd Praha, 1990. s. 31.

dlouhé trati měla zajistit pravidelná přeprava soli ze solnohradských komor do Čech, nepodléhající konjunkturálním výkyvům. Levnější přepravní tarify měly převést veškerý solný obchod ze silnice na novou komunikaci.

Stavební práce byly zahájeny 25. července 1825 nedaleko Netřebic⁶ a po sedmi letech 1. srpna 1832 byl zahájen pravidelný provoz po celé délce železnice. První část (včetně celého českého úseku) byla zkušebně uvedena do provozu v září 1827, jednalo se o úsek z Českých Budějovic do Holkova. Jen od září do konce listopadu 1827 bylo na tomto úseku přepraveno na 1 000 tun nákladů, z čehož jednu třetinu tvořila přeprava soli. Lánská koněspřežka (celková délka 51 km) byla v provozu od jara 1830 (zkušební úsek již v roce 1828). Tyto dvě železnice, obě o rozchodu 1106 mm, jsou uváděny jako dvě nejstarší veřejné železnice na kontinentální Evropě (první veřejnou železnicí na světě byla roku 1821 koněspřežka Stockton – Darlington v Anglii, od roku 1825 s parním provozem).⁷

Náklady na vybudování koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince činily za sedm let výstavby 1 milion 654 zlatých k. m. Ekonomické výsledky koněspřežky byly se zájmem sledovány finančníky, kteří došli k závěru, že zkušenost s dráhou z Českých Budějovic do Lince a z Lince do Gmundenu poukazuje na nutnost, že kromě velmi silného kapitálového zázemí je nutností, aby podnikatelé byli přímo napojeni na státní orgány. Proto ve druhé polovině 30. let 19. století dochází k budování železničních tratí oblastmi, které jsou hustěji osídlené a kde se vyskytuje i průmyslová či jiná výroba, aby výnosnost a využití dráhy nebylo závislé pouze na jednom druhu zboží. Důležitým se ukázala i návaznost na ostatní druhy komunikací, např. propojení koněspřežky s dunajskou paroplavbou se okamžitě promítlo do výnosnosti dráhy.

⁶ MĚSTSKÉ KNIHY s. r. o.. *Historie a současnost podnikání na Českobudějovicku*. Žehušice : Městské knihy s. r. o., 2011. s. 56.

⁷ *České dráhy a. s.. DKV České Budějovice* [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.os.cd.cz/dkv/cbe/index.php?action=section&id=7305>>.

Společnost první rakouské železnice započala v roce 1834 výstavbu 68 km dlouhého úseku koněspřežky z Lince do Gmundenu. Tato trať procházela méně náročným terénem, a i když byla její výstavba daleko velkorysejší, trať byla vybudována do roka. Přispěla k tomu i celkově příznivější ekonomická situace. Zahájením provozu na této trati se okamžitě zvýšila rentabilita na obou linkách (tj. jak z Lince do Českých Budějovic, tak i z Lince do Gmuendenu). V letech 1835 až 1841 se zisky z přepravy zboží a osob více než zdvojnásobily. Obě koněspřežky prokázaly koncem 30. let ekonomickou výhodnost kolejové dopravy. Linecko-budějovická a linecko-gmuendenská koněspřežná dráha byly provozovány hluboko do éry parních železnic a teprve koncem 60. a počátkem 70. let byly tyto dráhy přebudovány na parostrojní provoz a začleněny do systému drah společnosti „Dráhy císařovny Alžběty“.⁸

Přesun cestujících z Českých Budějovic do Lince trval kolem čtrnácti hodin a nákladní přeprava mezi těmito městy si vyžadovala tři dny, což v té době představovalo nejrychlejší druh přepravy v Evropě, který umožňoval i přepravu nákladů velkého rozsahu a hmotnost. Trať České Budějovice - Linc byla od svého prvopočátku provozována se ziskem a její stavba představovala zlomovou událost v oblasti dopravy na území České republiky, ale i v zahraničí. Tato změna připravila podmínky pro železniční dopravu jako dominantní způsob dopravy pro následujících 150 let.

V roce 1825 byla v Praze založena šlechtická akciová společnost, která hodlala postavit koňspřežnou dráhu z Prahy do Plzně. V dubnu 1826 podali hrabě Kašpar ze Šternberka a hrabě Eugen z Vrby žádost o udělení privilegia, které jim bylo 30. července 1826 kladně vyřízeno. A tak pod technickým vedením F. J. Gerstnera byla vybudována druhá koněspřežná železnice na našem území, která zahájila provoz téměř s linecko-budějovickou dráhou a její trasa vedla z Prahy do Lán a křivoklátských lesů. Stavba byla zahájena na jaře roku 1828 od počátku organizačně vážla. Vzhledem k problémům, které stavbu

⁸ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha : Československá akademie věd Praha, 1990. s. 33.

provázely, byla v březnu 1930 dostavěna dráha pouze do míst dnešního Kladna a v říjnu téhož roku dosáhla Lán, v roce 1933 pak byla prodloužena do křivoklátských lesů a celková délka trati byla 54 km. Platnost privilegia pro stavbu dráhy až do Plzně totiž vypršela v roce 1933.

Mezi příčiny neúspěchu této dráhy byl jak úzký jednosměrně proudící sortiment zboží, tak i vyloučení osobní dopravy. V roce 1834 byla koněspřežka prodána za symbolickou cenu 55 000 zl. k. m. nejvýznamnějšímu akcionáři společnosti K. E. Frštenberkovi, který ji pronajímal nebo vedl ve vlastní režii. Na počátku 40. let pražsko-lánská koněspřežná železnice víceméně živořila na okraji zájmu svého majitele. Rentabilita dráhy se zvýšila teprve ve druhé polovině 40. let, kdy byla od koněspřežky vybudována silnice, po které bylo dopravováno uhlí. Dráha byla v roce 1853 odprodána za 380 000 zlatých k. m. společnosti Buštěhradské dráhy, která ji v roce 1863 přeměnila na uhelnou parostrojní dráhu.⁹

Roku 1837 bylo započato s první stavbou železnice pro parostrojní lokomotivy. Trať měla spojit Vídeň s Haličí přes Přerov a Břeclav. Tato trať, s dnešním označením č. 330, se stala jednou z nejvýdělečnějších soukromých tratí, až do doby zestátnění v roce 1906.¹⁰ Po zprovoznění úseku trati Brno – Břeclav trvala přeprava osob mezi Brnem a Vídní pouhých 4,5 hodin, tedy pouhou čtvrtinu doby přepravy pomocí koněspřežné dráhy.

V krátkém období mezi lety 1867 – 1875 došlo k výraznému rozvoji i ve výstavbě železnic. Během těchto let bylo v habsburské monarchii vybudováno 10 920 km železničních tratí a jejich celková délka dosáhla v monarchii již 17 336 km. Na české zemi (Čechy, Morava a Slezsko) připadá z celkové délky 4 623 km, z čehož 3 325, tedy více než 75 %, bylo vystavěno právě v letech 1867 – 1875. Tyto tratě byly vybudovány téměř výhradně ze soukromých prostředků. Díky intenzivní výstavbě železničních tratí byla

⁹ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha : Československá akademie věd Praha, 1990. s. 34.

¹⁰ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Havlíčkův Brod : Baset, 2004. s. 27.

v Rakousko-Uhersku (a tím i v českých zemích) dobudována základní železniční síť, propojena důležitá průmyslová centra a zemědělské oblasti a vybudováno několikanásobné napojení na evropskou železniční síť.

V českých zemích byly místní dráhy budovány především etablovanými soukromými společnostmi, které tímto posilovaly dopravní proudy na hlavních tazích. Do výstavby místních drah zasahovaly jednotlivé zemské sněmy, které kryly výstavu a provoz místních drah půjčkou, za jejíž úrok a úmor se země zaručila. Díky tomuto modelu, který se brzy osvědčil, se železniční síť v Čechách rozrostla během dvanácti let ze 4 175 km na délku 6 490 km (jedná se o období mezi lety 1892 – 1906). Všeobecný rozvoj železniční dopravy byl zastaven až první světovou válkou.

Přestavba koněspřežní železnice na parní provoz byla symbolicky zahájena u Netřebic 16. srpna 1868. Provoz na koněspřežné železnici trval až do r. 1870 a měl za následek prudký rozvoj města Českých Budějovic, které se staly metropolí jihočeského regionu s vyspělým průmyslem. První železniční trať pro parní provoz byla v oblasti jižních Čech plánovaná již v roce 1864. Projekt tratě z Vídně do ČB a Plzně byl plánován po trase Vídeň – Tulln – Třeboň – ČB – Hluboká – Netolice – Vodňany – Číčenice – Protivín – Strakonice. O dva roky později bylo rozhodnuto o změně a trať se začala stavět v trase, jak ji známe dodnes. Provoz na trati ČB – Plzeň byl zahájen 1. září 1868.¹¹

Železniční doprava představovala od druhé poloviny 19. století do sedmdesátých let 20. století dominující druh vnitrostátní dopravy. Byla produktem první průmyslové revoluce, podnícené vynálezem parního stroje. S ohledem na schopnost dráhy přepravovat v jedné dopravní jednotce velké množství zboží či cestujících na všechny vzdálenosti, byl rozvoj železnic záhy součástí politiky obrany státu. Železnice, které byly zpočátku financovány

¹¹ MĚSTSKÉ KNIHY s. r. o., *Historie a současnost podnikání na Českobudějovicku*. Žehušice : Městské knihy s. r. o., 2011. s. 61.

hlavně ze soukromého kapitálu, byly v druhé polovině 19. století zpravidla zestátněny a pak spravovány spíše jako státní instituce, než jako podniky.¹²

Přestože stát původně neměl v úmyslu zasahovat do železniční výstavby, byl již na přelomu 30. a 40. let 19. století objektivními okolnostmi donucen nejprve k intervencím pro i proti železničním společnostem a poté k přímému řízení a financování železničních podniků. Rakouské politické vedení souhlasilo s doposud bezprecedentní účastí státu na železniční výstavbě a 23. prosince 1841 byl vydán patent, který zřizoval ředitelství státních drah. Císařské nařízení soukromé podnikání v železniční výstavbě výslovně nerušilo, ale z následující praxe mu bylo přisouzeno podřízení postavení. První éra výstavby státních drah trvala až do poloviny 90. let 19. století. Za toto období postavil stát na vkladní náklady 1 800 km tratí prvořadě důležitosti. Hotové linky odevzdávala státní správa do pronájmu soukromým společnostem.¹³

Významným legislativním mezníkem v oblasti správy železniční infrastruktury lze považovat dekret Národního výboru ze dne 30. října 1918, díky němuž byly železnice formálně převzaty vládou a byl vytvořen státní podnik Československé státní dráhy (ČSD), které po dokončení znárodnovacího procesu začaly, jakožto nástupce Rakouských státních drah a Uherských královských drah, provozovat přibližně 13 000 km tratí na území Československa. Vznikla tak společně s Maďarskem jedna z nejhustších železničních sítí na světě. Tento dekret mimo jiné ustavil i generální ředitelství drah v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, v čele s generálním ředitelem Dr. Janem Baštou.¹⁴

Železnice byly se svými vysokými investičními potřebami vždy velkým spotřebitelem stavebních prací, vozidel, prací na údržbě tratí a jejich zařízení, proto hrály dosti podstatnou roli v rozvoji ekonomiky a zaměstnanosti. Za

¹² PELTRÁM, Antonín, et al. *Dopravní politika*. 1.vyd. Bělá pod Bezdězem : Nakladatelství Máchova kraje, 2003. s. 23.

¹³ HLAVÁČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce* Praha : Československá akademie věd Praha, 1990. s. 48 – 51.

¹⁴ SCHREIER, Pavel, *Naše dráhy ve 20. Století – pohledy do železniční historie*. Praha : Mladá Fronta a. s., 2010. s. 35.

první republiky byly nízké tarify ČSD příspěvkem k vývozu surovina polotovarů z Podkarpatské Rusi a Slovenska do Čech, Moravy a Slezska a naopak hotových výrobků na tyto trhy.¹⁵

Výstavba železnic hrála ve všech regionech úlohu iniciátora rozvoje ekonomiky. Tam, kde průmyslová revoluce nastoupila s relativním opožděním, působila výstavba a následné fungování železnic na zrychlení ekonomického růstu a celkové kulturní úrovně obyvatelstva. Z čistě ekonomického hlediska mělo fungování železnic dalekosáhlé následky. Rychlá, spolehlivá a relativně levná masová doprava zrychlila obrat kapitálu. Rychlá doprava zpřístupnila a rozšířila trhy, tím zvýšila množství prodaného zboží. Stejný efekt vyvolalo i zvýšení spolehlivosti a pravidelnosti dopravy. Stavby a fungování železnic umožnily i rychlý růst měst, otevřely městskému trhu nové zdroje dovozu potravin a ovlivnily i bezprostřední okolí železnic a vzrůstajících měst.¹⁶

Státní železnice byly všude v Evropě určitou rezervou pracovních příležitostí pro státní zaměstnance, jelikož byla železnice pojmána v zásadě jako odvětví státní správy. Poskytovala např. zlevněn jízdné státním zaměstnancům i z jiných státních institucí. Také proto měla železnice i vlastní systém zdravotnictví, sociálních služeb, vlastní pensijní fondy aj. a bývala zastřešována ministerstvem železnic.¹⁷

1.2 Vývoj železnice v datech

Roku 1837 bylo započato s první stavbou železnice pro parostrojní lokomotivy. Soukromá železniční společnost Severní dráha císaře Ferdinanda, označována německou zkratkou KFNB se stala nositelkou koncese, kterou

¹⁵ PELTRÁM, Antonín, et al. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem : Nakladatelství Máchova kraje, 2003. s. 23.

¹⁶ HLAVÁČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha : Československá akademie věd Praha, 1990. s. 20 – 11.

¹⁷ PELTRÁM, Antonín, et al. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem : Nakladatelství Máchova kraje, 2003. s. 24.

císař Ferdinand I. (V.) podepsal 4. března 1836. Jednalo se o privilegium udělené panovníkem jako v případě budějovicko-linecké a pražsko-lázeňské koňky. Díky tomu patří jihomoravskému městu Břeclav v železniční historii titul – první z prvních. Nenajdeme v naší republice místo, kde by měla železnice starší domovské právo. Když 6. června 1839 přijel do Břeclavi první vlak z Vídně, dělilo ještě Prahu od podobné události dlouhých šest let. A když se např. v západočeském Tachově radovali z prvního vlaku, stalo se tak 16. ledna 1895, cestovala mezi Břeclaví a Přerovem již druhá generace cestujících. Za inspirátora stavby kolejí mezi Břeclaví a Přerovem můžeme označit profesora mineralogie na vídeňské polytechnické, štýrského rodáka, pana Franze Xavera Riepla. Myšlenka na stavbu železnice – v první fázi uvažovala jen o koněspřežné dráze spojující nejen obě moravská města, ale přes Moravu i Vídeň s Haličí - vznikla během rekonstrukce železáren ve Vítkovicích. Riepl si však svojí představu nenechal pro sebe, a tak se úvaha o stavbě hned celé sítě velkých železnic donesla brzo i k uším nejpovolanějším – k vídeňským finančníkům, konkrétně k bankéři Biedermannovi a jeho kolegovi Salomonu Rotschildovi. Rotschild si musel nejdříve obstarat náležité reference o fungování železnice. Proto poslal Riepla spolu se svým tajemníkem pro získání zkušeností do Anglie, která byla kolébkou železnice. Ti odjeli do Londýna k Nathanovi Rotschildovi a ihned po svém návratu vypracoval Riepl detailní projektovou dokumentaci nové dráhy. Pak už jen zbývalo požádat o povolení ke stavbě. V době podání žádosti se schylovalo ke konci vládnutí císaře Františka I., proto se Rotschildovi zdálo jako přijatelnější adresovat svojí žádost o privilegium novému panovníkovi Ferdinandu I. (V.) V žádosti o privilegium byl monarcha žádán o povolení dráhy z Vídně „ke skladům soli ve Dworech, Věličce a Bochnii“. Sůl patřila mezi tradiční císařský artikl a trochu jednodušeji uvažující císař Ferdinand snad mohl nabýt dojmu, že vše souvisí s jeho solí.¹⁸

¹⁸ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Havlíčkův Brod : Baset, 2004. s. 270 - 272.

Za první měsíc provozu na trati Vídeň – Brno se na jízdném utržilo více než 40 tisíc zlatých. Osobní přeprava měla mít přitom na této trati pouze druhořadé postavení. Předpokládalo se, že největší podíl na zisku železnice bude mít přeprava dobytka a všezahrnující položka obchodního zboží a přeprava císařské soli. S nákladní dopravou ovšem KFNB začala až v březnu 1840. Vzhledem k velkým ziskům z přepravy osob bylo rozhodnuto nejprve vybudovat odbočku do Brna a po jejím dokončení dále pokračovat v budování trati z Břeclavi na sever k Přerovu. První vlak přijel do Přerova 1. září 1841. Severská dráha císaře Ferdinanda patřila k nejmovitějším, kapitálově nejsilnějším a také nejvýnosnějším železničním podnikům bývalé rakousko-uherské monarchie. Pouze kolem roku 1885 se šéfové KFNB trochu obávali o budoucnost, neboť se blížil konec platnosti jejich privilegia. Právní experti tehdy zpochybnili právo státu k zestátnění firmy, čímž došlo k prodloužení koncese na dalších dvacet let. V majetku státu se tato dráha ocitla až v roce 1906.

Trat' 010 Praha – Kolín – Česká Třebová patří mezi naše nejstarší tratě, vlaky v nejrůznějších podobách a provedeních na této trati jezdí již od roku 1845. Tato trat' za dobu své existence, tedy za více než jeden a půl století, neztratila své postavení mezi českými železnicemi a byla vždy první mezi prvními. Vlastní realizaci stavby předcházely práce tzv. trasovacích oddílů, jejichž úkolem bylo prodírat se terénem a prozkoumávat použitelnost železnice. Ze sedmi tratí, jejichž varianty tyto oddíly předložily čerstvě ustavenému generální ředitelství státních drah ve Vídni, doporučili postavit dráhu z Olomouce do Prahy, jelikož koleje do Olomouce již vedly a tudíž se na ně stačilo jen napojit. Dalším důležitým faktorem pro vybudování této trati bylo i to, že trat' překonávala nejméně přírodních překážet.¹⁹

Vybudování celé dráhy z Olomouce do Prahy se podařilo zrealizovat v „šibeničním“ termínu, a to v období od 4. září 1842 do srpna 1845. V dějinách naší železnice to však bylo poprvé a zároveň naposledy, kdy se trat'

¹⁹ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Havlíčkův Brod : Baset, 2004. s. 13.

předala do provozu najednou, nikoliv po etapách (trať z Olomouce do Prahy měřila 250 kilometrů). Příčinou tohoto úspěchu bylo několik faktorů. Výborně fungovala jak týmová práce, tak i organizace tisíců dělníků, kteří na stavbě trati podíleli a kteří neměli v tomto oboru žádné zkušenosti, ale byli okouzleni novým fenoménem železnice.

Stavební dozor nad tratí Pardubice do Prahy, prováděné podnikatelstvím bratří Kleinů a firmou Adalberta Lanny, měl vrchní inženýr Jan Perner, kterému v té době nebylo ještě ani třicet let. S několika svými asistenty zařizoval, dohlížel, komunikoval s úřady, zažehnával spory a rozhodoval. Úkolem Pernerera a jeho kolegů byla výstavba 105 kilometrů železnice, což obnášelo klást válcované železné kolejnice, upevňované železnými klíny do dubových prachů, stavbě mosty, většinou dřevěné, ale i kamenné, jako např. obloukový most v Úvalech nebo most na pilotovém roštu poblíž obce Valy u Přelouče. Součástí budování tratí byla i výstavba nádražních budov. Nádraží podléhala přísné kategorizaci, do první třídy náleželo pouze nádraží pražské (dnešní Masarykovo), nádražím druhé třídy se honosily Pardubice, třetí třída připadala České Třebové, ostatní nádraží se musela spokojit s třídou čtvrtou, či dokonce pátou.

O intenzitě tehdejších prací vypovídá i fakt, že pražské nádraží se začalo stavět v listopadu 1844 a za bezmála deset měsíců přivítalo první slavnostní vlak. První vlaky, které projely pražské nádraží, byly vlaky pracovní, lokomotivy a několik nákladních vozů, které nadšené vítali všichni obyvatelé. Státem organizované oslavy se konaly 20. srpna 1845 a měly skutečně velkolepý průběh. Vklad jedoucí z Olomouce přivítal na českých hranicích u Žichlinku sám pražský arcibiskup a zemský hofmistr. Kanonáda dělostřelců z josefovské posádky vítala vlak v Pardubicích a závěr patřil Praze, kde dělové salvy, vysvěcování vlaku, divadelní představení, bály a další umocňovaly význam celé události. Pravidelný provoz byl pak na trati zahájen 1. září 1845. Trať neprovozoval stát, ale na základě smlouvy s pětiletou

platností provozoval trať soukromá Společnost severní dráhy císaře Ferdinanda.²⁰

Trať z České Třebové do Prahy zůstane navždy spojena se jménem Jana Pernera, který jí věnoval vše i to nejdražší – svůj život. Při návratu z inspekční cesty dne 9. září 1845 se vyklonil z vlaku a srazil jej sloup stojící u portálu někdejšího choceňského tunelu. Na následky svého zranění druhý den zemřel v domě rodičů.

Trať mezi Ústí nad Labem a Chomutovem patří mezi jednu z našich nejstarších železnic. Byla stavěna Společností Ústecko-teplické dráhy (ATE) a stavěla se na tři etapy v průběhu let 1858 – 1870. Na základě žádosti podepsal císař František Josef I. ve Vídni dne 2. srpna 1856 koncesní listinu a již 15. listopadu téhož roku byla započata stavba u Trmic. První etapa trati Ústí nad Labem – Teplice v Čechách byla uvedena do provozu v pravé poledne dne 20. května 1858 a od dalšího byl zahájen provoz pravidelné osobní dopravy. První den provázaly tuto trať bouřlivé oslavy, zatímco zestátnění, které proběhlo dne 1. ledna 1873 v tichosti a bez oslav.

Po svém poněkud zvláštním vzniku se ATE rychle etablovala jako prosperující firma. Neusilovala o koncesi přímo pro sebe, ale žádala stát, aby ze svých prostředků postavil železnici z Teplic do Ústí. Když ale stát odmítl stavět tuto trať sám, zažádala společnost o udělení privilegia. Za jeden a půl roku byla postavena 18 kilometrů dlouhá trať, která byla již v prvním půl roku provozu výrazně zisková. A proto společnost ATE požádala o stavební povolení a prodloužení tratě na západ přes Most a Duchcov do Chomutova. Trať byla prodloužena nejprve v létě roku 1867 do Duchcova a dále pak v říjnu 1870 do Chomutova. Trať z Ústí do Chomutova byla díky přepravě uhlí velmi výnosná a její součástí bylo o labské překladiště.

Mezi naše nejstarší dráhy patří trať z Plzně přes Stod a Domažlice na státní hranice za Českou Kubicí. Počátek této trati datujeme k 15. říjnu 1861.

²⁰ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Havlíčkův Brod : Baset, 2004. s. 18.

Trat'ový úsek mezi Plzní a Železnou Rudou byl soukromou tratí, která ale byla vybudována za státní peníze. Budování této trati provázelo spoustu problému a jen díky státní smlouvě s Bavorskem dospěla stavba, za cenu značného zadlužení a významné výpomoci státu, ke zdárnému konci. Nádraží v Železné Rudě bylo vybudováno jako komerční budova, ve které se nacházely restaurace, hotel a celnice. Státní hranice zde tvořily a tvoří dodnes jen budovy i kolejiště. V době normalizace si německá polovina i nadále udržovala charakter nádraží sloužícího jako konečná stanice lokálky z Plattlingu. Ale vzhledem k nerentabilitě rozhodla spolková vláda o zastavení provozu. Naštěstí díky revoluci v roce 1989 a následné dohodě s tehdejšími ČSD, byla trať znovu otevřena a nádraží Železná Ruda slouží od 2. června 1991 opět svému původnímu poslání.

1.3 Železnice a současnost

Dopravní politika v ČR byla velmi silně ovlivněna zejména procesem vstupu ČR do EU. V říjnu roku 1993 byla uzavřena dohoda o přidružení České republiky k EU, přičemž začala v plném rozsahu platit od 1. ledna 1995. V rámci plánovaného přistoupení k EU měla ČR mimo jiné harmonizovat svou dopravní politiku se standardy EU. Hlavními dokumenty, které ovlivnily tvorbu železniční dopravní politiky v ČR, jako ve státě připravujícím se na vstup do EU, byly:

- Bílá kniha Evropské komise „Strategie oživení železnic Společenství“ (1996) a balíček k železniční infrastruktuře (2001),
- Bílá kniha evropské dopravní politiky pro rok 2001: Čas k rozhodnutí,
- Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

V Bílé knize byly naznačeny kroky, jejichž realizace měla vést ke zlepšení konkurenceschopnosti železnice a jejího postavení na přepravním

trhu. Státy EU měly v oblasti financování železnice ulehčit železnicím od minulých dluhů.²¹

Členské státy úmluvy COTIF sjednali v roce 1980 novou úmluvu a smluvní státy se díky této úmluvě staly také členskými státy nové Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu OTIF, která měla sídlo v Bernu. Hlavním cílem této organizace bylo vytvoření jednotného právního řádu pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v mezinárodní přepravě po železnicích, ale zároveň i po pozemcích, mořských i vnitrozemských říčních linkách se snahou usnadnit další rozvoj tohoto řádu.²²

Evropská dopravní politika prosazující v současné době liberalizaci a deregulaci ve všech druzích dopravy si klade jako jeden ze základních cílů obnovu konkurenceschopnosti železnice a posílení její pozice na dopravním trhu. Tato skutečnost je patrná z výrazných dynamických změn, které v posledních letech v oboru železniční dopravy proběhly. Snaha o renesanci železniční dopravy je zároveň logickým vyústěním mnoho problémů, které vznikají v souvislosti s rozvojem ostatních dopravních oborů.²³

Mezi dopravní cesty, na nichž se zvyšuje objem přepravy zboží a osob, a to hlavně mezi velkými evropskými centry patří i železniční tratě. Má-li se Česká železnice stát moderním dopravním odvětvím, musí být technické parametry tratí, hlavně vyšší traťová rychlost či zvýšení třídy zatížení, upraveny po vzoru železnic vyspělých států Evropské unie. Velká pozornost je věnována i požadavku na zvyšující se bezpečnost dopravy.

Evropské společenství proto určilo prioritní železniční koridory, které mají tvořit páteř evropské železniční sítě procházející i přes území České republiky, kde se mají stát důležitými tranzitními tepnami. Z těchto důvodů

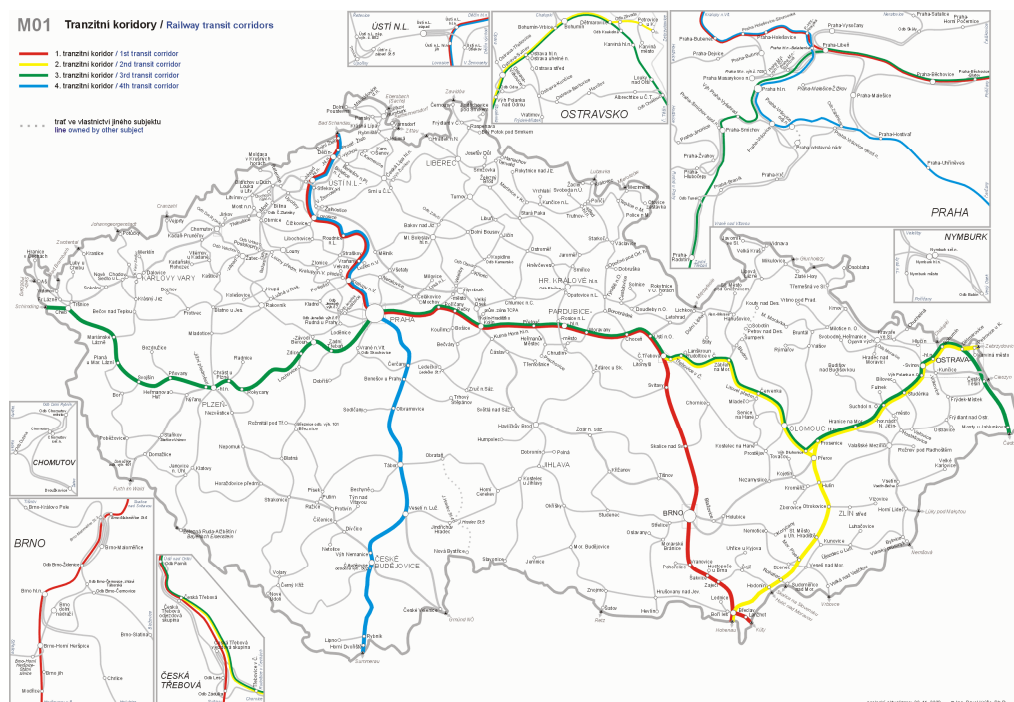
²¹ Bílá kniha „*Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*“. Praha : Nadatur, 2001. s. 55 – 78.

²² CEMPÍREK, V., SITTEKOVÁ, M., ŠIROKÝ, J. *Právo v dopravě II*. Pardubice : Univerzita Pardubice, dopravní fakulta Jana Pernera, 2002. s. 9.

²³ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha : VŠE Praha, 2000. s. 21 – 22.

bylo rozhodnuto modernizovat některé železniční tratě v České republice a to ve čtyřech tranzitních koridorech, které jsou zobrazeny v Obrázku 1.

Obrázek 1: Tranzitní koridory



Zdroj: SŽDC koridory [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-05]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz.cz>>.

Modernizace tratí v České republice v těchto koridorech:

- I. koridor státní hranice SRN – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice Rakouska/Slovenska,
- II. koridor státní hranice Rakouska – Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné – státní hranice Polska,
- III. koridor státní hranice SRN – Cheb/Česká Kubice – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Přerov – Petrovice u Karviné – státní hranice Polska,

- IV. koridor státní hranice SRN – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice – státní hranice Rakouska.²⁴

K hlavním cílům modernizace tranzitních koridorů patří:

- zkrácení cestovní (přepravní) doby,
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy,
- zvýšení spolehlivosti železniční dopravy,
- v osobní dopravě zlepšení pohodlí cestujících.

Hlavní důvody modernizace vybraných železničních tratí:

- zavedení vyšší traťové rychlosti,
- použití nového železničního svršku,
- úprava a rekonstrukce železničního spodku,
- rekonstrukce tzv. umělých staveb (mosty, propustky, tunely),
- nástupiště umožňující bezbariérový nástup cestujících,
- elektrifikace dalších traťových úseků,
- nové zabezpečovací zařízení,
- digitalizace, kabelizace, optické spoje.

²⁴ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha : VŠE Praha, 2000. s. 35.

2. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Dopravu charakterizujeme jako cílevědomou činnost související s přemísťováním osob a zboží v různých množstevních, prostorových a časových souvislostech. Tato činnost je realizována dopravními prostředky a technologiemi jednotlivých druhů dopravy po dopravních sítích. Nutnost přemístění vyplývá zejména z:

- rozporu umístění zdrojů těžby, výroby materiálů, polotovarů, výrobků a místy jejich dalšího zpracování nebo konečné spotřeby,
- rozporu mezi místem existence člověka a místem uspokojení jeho potřeb.²⁵

Efektivní a výkonná doprava je jedním z klíčových předpokladů pro prosperující moderní ekonomiky. Dopravní sektor nabízí pracovní příležitosti velkému počtu obyvatel, čímž se nemalou částí podílí na tvorbě HDP. Mezi nejstarší plně mechanizované dopravní odvětví nejen v českých zemích, ale i v celé Evropě patří železniční doprava. Železnice patří stále k nejvýznamnějším dopravním oborům a to i přesto, že je oborem relativně starým. První vlaky se začaly na železničních tratích objevovat v první polovině 19. století, tj. v době, kdy ještě neexistovala letadla ani automobily, které by jim mohly konkurovat.²⁶ Vlak se tak velmi rychle stal nejrychlejším a nejsnadnějším prostředkem pro spojení s okolním světem a místa, kam vedly koleje, zaznamenávala rychlý hospodářský růst. Železnice přinášela s sebou práci pro tisíce lidí, podněcovala technický rozvoj, umožňovala značné rozšíření mezinárodního obchodu, hrála významnou roli i ve vojenské oblasti. Železniční podnikání té doby jako např. výstavba a provozování drah byly obory, které přinášely zisk. Železnice se tak stala stimulatorem ekonomického rozkvětu a prosperity malých regionů i celých států.

²⁵ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2003. s. 4.

²⁶ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha : VŠE Praha, 2000. s. 21.

Železniční doprava je kolejovou dopravou, provozovanou na železniční dráze. Na rozdíl od silniční dopravy se železniční doprava vyznačuje relativně nízkou spotřebou energie, což je dáno nízkým valivým odporem kola a kolejnice. V rámci rozvoje a výstavby celorychlostních tratí se železniční doprava osob v současné době stává výraznou konkurencí pro silniční i leteckou dopravu, zejména mezi městy na tzv. střední vzdálenost.

2.1 Dopravní politika ČR

Dopravní politika je součástí hospodářské politiky státu. Jedná se o činnost stanovující cíle rozvoje dopravy a těchto cílů se následně snaží dosáhnout pomocí svých nástrojů a prostředků.²⁷

Doprava v České republice se řídí „Dopravní politikou“, kterou vláda schválila svým usnesením č. 413 ze dne 17. 6. 1998. Jde o ucelený program, na jehož vypracování se podílely široké kolektivy odborníků z celého politického spektra. Česká republika tak reagovala na změny v realizaci postupných cílů dopravní politiky, ke kterým došlo v uplynulém období, a rovněž vycházela z dalších podmínek, které nastaly na domácím a zahraničním dopravním trhu. Tento dokument byl posléze doplněn o akční program pro nejbližší období „Program rozvoje dopravy a spojů – etapa roku 1999“ a strategickým dokumentem „Střednědobá strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošty“.²⁸ Dopravní politika popisuje trvalý proces vystihující schéma v příloze č. I. a vychází z globálního cíle, který je rozvinut v pěti vertikálních a čtyřech průřezových prioritách. Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje, jak je patrné z přílohy č. II. Dokument Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013

²⁷ PELTRÁM, Antonín, et al. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem : Nakladatelství Máchova kraje, 2003. s. 6.

²⁸ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2003. s. 4.

identifikuje hlavní problémové oblasti sektoru doprava a na základě jejich rozboru stanovuje strukturu cílů a priorit a navrhuje opatření.

Evropská dopravní politika, prosazující v současné době liberalizaci a deregulaci ve všech druzích dopravy, si klade jako jeden ze základních cílů obnovu konkurenceschopnosti železnice a posílení její pozice na dopravním trhu. Snaha o renesanci železniční dopravy je zároveň logickým vyústěním mnoha problémů, které vznikají v souvislosti s rozvojem ostatních dopravních oborů.²⁹

Dopravní sektor můžeme dělit podle jednotlivých znaků do různých přechodných kategorií. Dělí se zpravidla podle:

- uspořádání dopravní cesty na dopravu nadzemní (leteckou), pozemní (včetně různých typů visutých drah) a podzemní,
- podle množství cestujících či zboží v dopravním prostředku na individuální (auta, motocykly, nemotorová doprava) a hromadnou,
- druhu dopravní cesty na pozemní (podzemní i nadzemní), vodní (námořní a po vnitrozemních vodních cestách), ve vzduchu a v budoucnu i v kosmu,
- pozemní dopravu dále dělíme podle vztahu dopravní cesty a vozidla na dopravu s vedenými vozidly (železnice, tramvaje, trolejbusy) a dopravu vozidly, která ve stopě vedena nejsou (doprava silniční),
- podle charakteru činnosti na dopravu železniční, silniční, městskou hromadnou dopravu, vnitrozemskou vodní, námořní, leteckou dále na dopravu s dopravní cestou využitelnou různými dopravními prostředky navazují doprava potrubní, pásová či přenosová soustava elektrické energie.³⁰

²⁹ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha : VŠE Praha, 2000. s. 21.

³⁰ DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice : Univerzita Pardubice,

V České republice představuje dopravní systém kombinaci dopravy železniční a silniční, podíl letecké dopravy se v posledních letech zvyšuje. Jelikož naše republika představuje v rámci Evropy důležitou železniční dopravní křižovatku, má právě železniční doprava na našem území tradici starou 180 let. Železniční doprava je u nás nejvýznamnější, na druhé straně Praha má největší mezinárodní letiště. Silniční síť měří cca 124 000 km, je většinou asfaltována a jezdí se po pravé straně. Autobusová přeprava je zajišťována soukromými dopravními společnostmi a autobusové spoje se na území naší republiky vyznačují značnou hustotou.

Ve větších městech zajišťují přepravu cestujících dopravní podniky měst nebo soukromé dopravní společnosti. Hromadná přeprava se uskutečňuje autobusy, tramvajemi a trolejbusy, v menších městech autobusy a minibusy. V Praze kromě trolejbusové, tramvajové a autobusové dopravy jsou využívány také tři trasy metra, které spojují centrum s okrajovými částmi hlavního města.

Ceny jízdného jsou diferencovány podle lokality, vzdálenosti a času. Jízdenky k využití prostředků hromadné dopravy lze zakoupit v automatech, prodejnách a ve stáncích novin a tabáku a při nástupu do prostředku je nezbytné označit je ve speciálním strojku. V Praze a ve větších městech se postupně zavádí tzv. hromadná integrovaná doprava, kdy je možné použít jednu jízdenku na více druhů hromadných dopravních prostředků.

K dopravnímu systému ČR patří také taxi služby, které zahrnují pevnou sazbu za přistavení vozu, za ujeté přístavné kilometry nebo za poplatek za jeden ujetý kilometr. Také vodní doprava je zde využita a realizuje se na splavných a upravených úsecích vodních toků Labe a Vltavy.

2.1.1 Nástroje dopravní politiky

Nástroje dopravní politiky jsou činnosti uplatňované státem, které umožňují dosahování vytyčených záměrů v oblasti dopravy. Mohou mít pobídkovou, regulační, organizační nebo technickou povahu.³¹

Pro dosažení výše uvedených cílů stát využívá následující nástroje:

- legislativní – obecně závazné právní předpisy a normy včetně komunitárního práva ES,
- fiskální – zahrnuje systém daní a poplatků (tarify, ceny, cla),
- dotační – přímá nebo nepřímá finanční podpora zvýhodňující určité činnosti (veřejné rozpočty),
- státní účast – jedná o společnosti, ve kterých má stát buď stoprocentní nebo nižší podíl, nebo také společnosti určené k postupné likvidaci,
- dodržování mezinárodních smluv – jedná se o závazky u jednotlivých druhů dopravy, dopravní infrastruktury, bezpečnosti, pracovní doby apod.

³¹ PELTRÁM, Antonín, et al. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem : Nakladatelství Máchova kraje, 2003. s. 14.

2.2 Železniční infrastruktura

Železniční síť v České republice je poměrně rovnoměrně rozložena a současně má i relativně velkou hustotu, která patří k jedné z nejvyšších v Evropě.³² Jak jsem již popsal na začátku diplomové práce, základy této sítě položila koněspřežná železnice z Českých Budějovic do rakouského Lince.

Železniční síť v ČR zahrnuje celkovou délku 9 614 km železniční tratě, kdy z tohoto množství je cca 2 997 km elektrifikováno. Je zajišťována státní organizací Českých drah, obce a soukromé společnosti provozují jen několik železničních úseků, kdy se jedná o lokální tratě nebo tratě s historickými vlaky. Výstavbu, modernizaci a údržbu železniční infrastruktury, jako vlastnictví státu, má v kompetenci Správa železniční dopravní cesty. Železniční infrastruktura zahrnuje kolejovou síť, příslušné budovy a další technická zařízení (návěstidla, aj.), která jsou nezbytná pro provoz železniční dopravy.

Železniční doprava zahrnuje osobní přepravu a nákladní dopravu. Současná železniční přeprava je regionálně zapojena také do městské hromadné dopravy (MHD) a do integrovaného dopravního systému (IDS). Aktivní spoluúčast železnice do IDS významně ovlivňuje snížení zatížení příjezdových komunikací. V současné době jsou České dráhy zapojeny do všech třinácti systémů integrované dopravy v ČR, což představuje přes 2 000 km českých železničních tratí.³³

Novou etapu železniční přepravy osob zahájila v současné době vysokorychlostní železniční doprava,³⁴ která je svou podstatou založena na přepravě osob na střední vzdálenosti mezi aglomeracemi s velkou hustotou osobní dopravy. Vysokorychlostní spoje vyhovují požadavkům přepravy velkého množství a frekvence cestujících mezi nejdůležitějšími evropskými

³² ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha : VŠE Praha, 2000. s. 30.

³³ ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha : ASPI, a. s., 2008. s. 226.

³⁴ *Dopravní služba, ve které alespoň nějaká část dopravního systému je uskutečňována na vyhrazené vysokorychlostní železniční infrastruktuře.*

centry a jinými většími městy, kde mohou konkurovat automobilům a letadlům (rozpětí vzdáleností 200 – 800 km).

Požadavky týkající se železniční infrastruktury upravují právní předpisy Evropské unie (EU), které vyžadují ustanovení opatření, vedoucí ke snížení nákladů a poplatků za užívání prostředků infrastruktury, to vše s přihlédnutím k bezpečnosti a zachování kvality přepravních služeb.

2.3 Konkurenceschopnost železniční dopravy v ČR

Železniční síť v České republice se postupem času rozvinula v jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě společně s Německem a Belgií. Nejvytíženějším úsekem v ČR je v současné době trať Česká Třebová – Přerov – Bohumín, vytíženost ostatních tratí je nerovnoměrná. Železniční doprava je u nás tradiční způsob dopravy.

Aby železniční doprava v ČR obstála v konkurenci, určitě se nemusí zabývat výstavbou dalších tratí, ale celkovou modernizací železniční sítě.³⁵ Co se týká vysokorychlostních tratí, jejich výstavba připadá v úvahu pouze v souvislosti s mezinárodními projekty transevropských vysokorychlostních železničních tratí, avšak vzhledem k rozloze naší republiky není toto řešení efektivní. Mimo významné evropské trasy však ČR zůstat nemůže, proto je nezbytné začlenit její infrastrukturu do sítě evropských vysokorychlostních tratí.

Hlavní železniční tratě, které jsou určeny k dálkové a tranzitní osobní a nákladní dopravě, se nazývají železniční koridory, někdy také peážní³⁶ tratě. Územím ČR prochází trasy IV. (Německo – ČR – Rakousko) a VI. železničního tranzitního koridoru a k modernizaci byly označeny tahy

³⁵ ZELENÝ, Lubomír, *Osobní přeprava*. Praha : ASPI, a. s., 2007. s. 154.

³⁶ *Peážní trať – vnitrostátní železnice mezi dvěma místy na území jednoho státu přes území druhého státu na základě dohodnutých a stanovených podmínek.*

I. až IV. železničního koridoru (Německo – ČR - Polsko – Slovensko – Rakousko). Základní cíle modernizace spočívají ve zkrácení přepravní doby, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti dopravy včetně pohodlí cestujících.

Dopravní politika ČR v souvislosti s evropským projektem Panevropských dopravních koridorů³⁷ pro období 2005 – 2013 počítá s těmito hlavními projekty rozvoje železniční sítě:

- Optimalizace celkové železniční sítě s vytvořením tří druhů dálkových tahů (přednostní využití pro dálkovou a příměstskou osobní dopravu, nákladní dálkovou dopravu a vysokorychlostní tratě).
- Dokončení modernizace III. (Nürnberg / Mnichov – Cheb – Plzeň – Praha – Přerov – Ostrava – Čadca / Žilina) a IV. tranzitního koridoru (Německo – Ústí nad Labem – Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště – Linz).
- Modernizace klíčových železničních uzlů, tedy propojení I. (Drážďany – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Bratislava – Vídeň), III. a IV. koridoru v pražském železničním uzlu.
- Připravit prostředí a podmínky pro napojení krajů na kvalitní železniční síť.
- Připravit podmínky pro investiční modernizační projekty s maximálním využitím dotací.
- Rekonstrukce dalších tratí zařazených do mezinárodních dohod.
- Elektrizace dalších tratí.
- Zabezpečit kvalitní kolejové spojení letiště Praha – Ruzyně s centrem hlavního města, apod.³⁸

³⁷ Zahájeno v Praze r. 1991, druhá na Krétě 1994 a třetí v Helsinkách v r. 1997, definováno 9 základních koridorů jako hlavní dopravní osy mezi EU a státy střední a východní Evropy.

Obrázek 2: Síť vysokorychlostních železnic v roce 2020



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR. [on-line] 2012. Dostupné na WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/1C84A96D-1F28-4826-9C5E-726A01021EA1/0/VRTEvropa.jpg>>.

První a druhý železniční koridor jsou až na některé úseky v oblasti velkých železničních uzlů dokončeny, časový horizont pro dokončení třetího a čtvrtého koridoru byl posunut z roku 2010 na rok 2012, posléze na rok 2016, avšak podle všeho se ani tento termín patrně nepodaří dodržet.³⁹ Železniční uzly, které nejsou do staveb koridorů zahrnuty, se mají realizovat odděleně a s časovým odstupem. Podařilo se dokončit pouze modernizaci železničních uzlů Děčín, Choceň, Bohumín, Ústí nad Labem a Kolín. Koridory v některých úsecích neumožňují zvýšení rychlosti přepravy, přispěly pouze ke zvýšení

³⁸ ZELENÝ, Lubomír., *Osobní přeprava*. Praha : Aspi, a. s., 2007. s. 154 - 157.

³⁹ KVIŽDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - možnosti a limity hospodářské politiky*. [online]. 2008 – 2010 [cit. 2012-01-28]. Dostupné na WWW: <<http://www.transporteconomics.eu/en/node/83>>.

kapacity a bezpečnosti tratí. Zvýšit traťovou rychlost je možné jen díky provozu naklápěcích jednotek řady 680 Pendolino (jízdní doba Praha – Brno je nyní 2 hodiny, 23 minut, Praha – Ostrava: 2 hodiny, 56 minut).

Železniční doprava je v evropských zemích ekonomicky ztrátovým oborem a neobejde se bez dotací z veřejných rozpočtů. Konkurenceschopnost železnice tedy výrazně ovlivňují institucionální pravidla ekonomických politik konkrétních zemí. Hospodářská politika v ČR má pouze omezené možnosti k prosazení efektivní konkurence v oboru železniční dopravy. Výsledky analýzy konkurenceschopnosti se opírají o ekonomická a sociální kritéria, kdy je možné stanovit pouze jediný přístup – definovat situace, které „nejsou“ v rámci železniční přepravy sociálně efektivní.⁴⁰

Pouze tímto způsobem je možné posuzovat současnou železniční dopravu z pohledu ekonomické státní strategie. Jedná se o otázky omezené infrastruktury, nedostatečné reakce na potřeby a požadavky cestujících, dále se posuzuje efektivnost nákladů na železniční koridory, rozdělování veřejných investic mezi železniční a silniční dopravu, ale také o otázky, zda je v současné době reálné a účelné podporovat železniční dopravu, nebo zda jsou náklady na udržení úlohy železniční dopravy pro stát nadále udržitelné. Z výše uvedeného vyplývá, že otázka konkurenceschopnosti železniční dopravy v ČR nemá v rámci Evropy stabilizovanou pozici a není na některých trzích konkurenceschopná.

Co člověk, to názor, což se dá použít i při hodnocení dopravní politiky. Přítomné jsou názory celého spektra, začínající těmi, kteří zpochybňují nejen základy, cíle a výsledky, ale i dopravní politiku jako celek a končící názory, které plně podporují a vyzdvihují pozitivní výsledky, dosažené díky společnému úsilí v této oblasti.⁴¹

⁴⁰ KVIZDA, Martin, et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno : Masarykova univerzita, 2007. s. 26.

⁴¹ SEIDENGLANZ, Daniel, *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. s. 61 – 72.

2.4 Potřeba transformace a železniční doprava v Evropě

Od r. 1970 zaznamenala železniční doprava v Evropě poměrně nepříznivý vývoj, kdy došlo k poklesu přepravních výkonů v osobní i nákladní dopravě ve prospěch silniční dopravy. Nárůst představují pouze segmenty vysokorychlostní dopravy, které jsou pro silniční i leteckou dopravu významnou konkurencí.

Za stěžejní faktory tohoto poklesu jsou odborníky uváděny např. souvislosti nízké kvality železniční dopravy se vznikem železnic v relativně uzavřeném prostředí jednotlivých států a odlišných modelů prostorového chování ovlivňovaných tendencemi co nejvíce ušetřit, dále zestátnění a monopolizace železnic, které vedly k netržnímu chování a nárůstu nekonkurenceschopnosti.⁴² Na druhé straně však nelze opominout faktory, které železniční dopravu, ve srovnání s ostatními druhy dopravy, zvyhodňují a podtrhují tak její smysluplnost. Železnice totiž vzhledem k jednotce přepravovaného objektu produkuje menší množství exhalací a znečišťujících látek, vykazuje vyšší energetickou efektivitu a také se vyznačuje vyšší bezpečností. V těchto souvislostech se hovoří o měnícím se kontextu dopravy, který zdůrazňuje potřebu trvalé udržitelnosti železnice a nezbytnosti její transformace. Z tohoto hlediska považuje EU za stěžejní opatření revitalizace železnic a výstavbu TEN.⁴³

Příležitost k revitalizaci železniční dopravy poskytuje např. přehlacená silniční síť, zvyšování pozornosti k problémům životního prostředí, ubývající zásoby tradičních pohonných hmot, nehodovost, aj. Železnice nabízí přijatelné řešení k výše uvedené problematice a její rozvoj je v současné době předmětem dopravní politiky většiny evropských zemí. Jeví se nezbytnou existence tržního myšlení železničních společností, které by měly přijít s novou atraktivní nabídkou železniční přepravy (viz. např. Student Agency). V rámci této nové

⁴² KVIZDA, Martin et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno : Masarykova univerzita, 2007. s. 52 – 54.

⁴³ *Trans-evropská dopravní síť*.

dopravní politiky je důraz kladen také na spolupráci mezi železničními správami konkrétních členských zemí EU směrem k integraci národních železničních systémů.

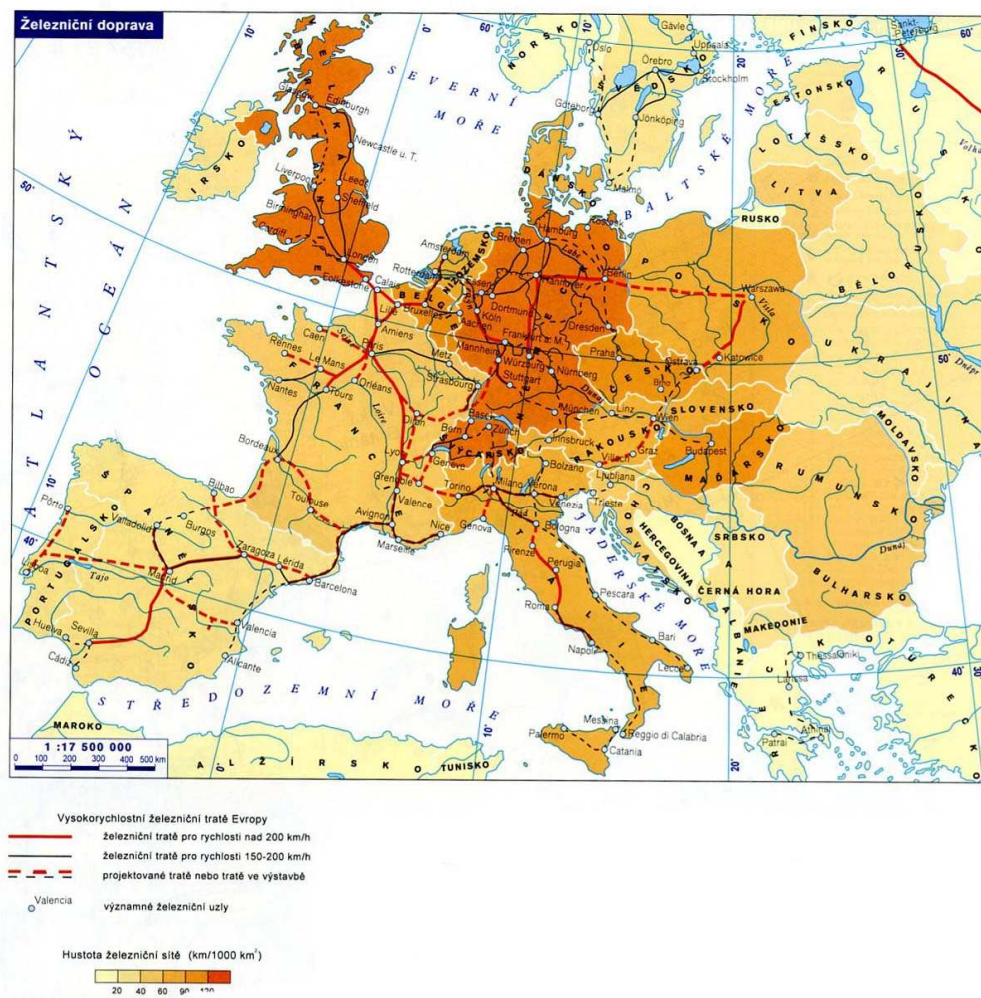
Evropský region železniční dopravy se vyznačuje velmi hustou železniční sítí, zejména v západní a střední Evropě. Institucionální význam má Evropská hospodářská komise (EHK OSN), jejíž činnost je směřována do oblasti dopravní infrastruktury a upravována řadou Evropských dohod, vymezujících technické parametry mezinárodních dopravních cest. Je to např. Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích (AGC⁴⁴) nebo Konference evropských ministrů dopravy (CEMT⁴⁵). Mezi nejnovější organizace železniční dopravy patří Evropská železniční agentura (ERA⁴⁶) Evropská unie přijala celou řadu směrnic a novel k železniční dopravě, jejichž cílem je strategie vytvoření integrovaného evropského železničního prostoru.

⁴⁴ *European Agreement of Main International Railway Lines.*

⁴⁵ *La Conférence Européenne des Ministres des Transport.*

⁴⁶ *European Railway Agency.*

Obrázek 3: Vysokorychlostní železniční trať Evropy



Zdroj: Školní atlas Evropy. Kartografie Praha, a. s. 1. vydání., 1. dotisk, 2004.

2.4.1 Itálie

Doprava v Itálii je na velmi vysoké úrovni, a to železniční, silniční i letecká. Železniční síť je hustá, vlakem je možné dostat se téměř kamkoliv. Italské vlakové soupravy jsou velmi rychlé a pohodlné, např. trasa z Říma do Bari (500 km) trvá něco málo přes 4 hodiny. Oproti autobusové dopravě je železniční poměrně dražší. Železniční doprava představuje, podobně jako v Rakousku, širokorozchodné tratě a v horských oblastech úzkorozchodné železniční dráhy. Oproti Rakousku vede apeninským poloostrovem mnohem

více tunelů a také mostů. Italská železniční síť zahrnuje cca 19 400 km včetně Sardinie a Sicílie, z toho je 11 320 km elektrifikováno. Osobní železniční dopravu zajišťuje společnost Trenitalia a nákladní dopravu Ferrovie dello Stato.

Vzhledem ke geografické poloze mají pro Itálii význam vysokorychlostní tratě. Výstavba té první byla zahájena v r. 1970 mezi Římem a Florencií. V roce 1976 vyrobili Italové dva prototypy elektrické jednotky z řady ETR 401 v modro-bílé barvě, která byla určena pro stejnosměrnou soustavu 3 000 V a uvedena do provozu postupně v období let 1976 – 1992. Hlavním cílem byla snaha o získání vyšší rychlosti, o kterou se pokoušeli i jiné státy, ale Italové se nevzdali a deset let usilovného vývoje a zkoušení nových myšlenek, jako například o přednosti naklápěcích skříní, se vyplatilo a v červenci roku 1987 byla představena elektrická jednotka řady ETR 450, jejíž traťová rychlost byla Itáli dostatečně medializovaná a avizovala, že trasa Řím – Miláno, která činí 600 km, bude bez jediného zastavení a při rychlosti 250/h uskutečněna za pouhé 3 hodiny a 58 minut.⁴⁷

Současné budování dalších vysokorychlostních tratí je součástí dlouhodobého plánu tratí, které vytváření na mapě přibližně tvar písmene „T“ a tvoří spojnice měst Miláno – Bologna – Florencie – Řím – Neapol nebo Turín – Miláno – Verona – Padova – Janov – Benátky. Jsou navrženy na rychlost 300 km / h. Tato vysokorychlostní spojení zahrnují také přeshraniční spojení přes Alpy do Francie, Švýcarska a Rakouska.

V r. 2009 byla uvedena do provozu vysokorychlostní trať Řím – Neapol, Bologna – Florencie (zde se nachází tunel Vaglia v délce 19 km), Turín – Miláno (zde se nachází most Santhià Viaduct v délce 4 km) a na tento rok (2012) je naplánováno otevření vysokorychlostní trati Turín – Bologna – Neapol.

⁴⁷ JELEN, J., SELNER, K.. *Svět rychlých kolejí*. Praha : NADATUR, spol. s r.o., 1997. s. 59.

V r. 2010 byla zahájena výstavba vysokorychlostní trati Neapol – Bari, práce na novém tunelu mezi Janovem a Milánem. Projekt zahrnuje zhruba 750 km dlouhou novou trasu, včetně Brennerského patního tunelu (BBT)⁴⁸ o délce 55,6 km. Výstavba tunelu započala v roce 2011 a uvedení do provozu se plánuje na rok 2025, avšak je ohrožována protesty ochránců životního prostředí a nejistotou investic. Zprovozněním tunelu pod Brennerem, který je součástí budovaného vysokorychlostního spojení Berlin – Palermo, by se měla cestovní doba mezi Innsbruckem a Bolzanem zkrátit ze dvou hodin na 50 minut.⁴⁹ Jedná se o společný, Rakousko – Italský projekt spolufinancovaný za podpory EU.

2.4.2 Rakousko

Rakouská železniční síť zahrnuje cca 6 000 km širokorozchodných tratí a značnou síť úzkokolejných drah. Je přímo napojena na evropskou železniční síť a mezinárodní vlaková spojení probíhají téměř do všech evropských zemí. Více než polovina železnic je elektrifikována a nadále probíhají další elektrifikační projekty. Provoz zajišťuje státní společnost Rakouské spolkové dráhy (ÖBB⁵⁰), která zde má zejména v dálkové dopravě téměř monopol. Regionální doprava se uskutečňuje převážně kolejovými lokálkami, které provozují soukromé společnosti za značné podpory obcí, kterými dráha prochází. V současné době je ve výstavbě železnice, která má spojit Štýrsko s Korutany (Graz-Klagenfurt) rychleji, než dosavadní autobusové linky.

K zajímavostem rakouské železnice patří tunely. Nejdelší z nich, Inntaltunnel, se nachází na obchvatu Innsbrucku a měří 12,7 km. Druhým

⁴⁸ *Brenner-Basistunnel*

⁴⁹ Drábek, Michal, *Vysokorychlostní železniční tratě ve světě v posledních letech (I.)* Itálie. Článek, rubrika Vlaky [online]. 2011, [cit. 2012-02-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/vysokorychlostni-zeleznicni-trate-ve-svete-v-poslednich-letech-i/>>.

⁵⁰ *Österreichische Bundesbahnen*

nejdelším je Alberský tunel, který je spojnicí na hlavní trati mezi Innsbruckem a Bludenzem a měří 10,2 km, kdy nejvyšší bod tunelu se nachází v nadmořské výšce 1 310 m. Horská úzkorozchodná ozubnicová železnice dosahuje ve spolkové republice Dolní Rakousy nadmořské výšky dokonce 1792 m.

2.4.3 Slovensko

V roce 1936 zavedly Československé státní dráhy na trati Praha – Bratislava expresní vlak s motorovými vozy z řady M 290.0, který avizoval rychlost 130/h, a proto byl nazván „Slovenská strela“. Ve skutečnosti však její jízda trvala 4 hodiny a 52 minut a postupně se zkrátila na 4 hodiny a 18 minut, což znamenalo rychlost pouhých 92 km/h. I přesto byl motorovým vůz řady M 290.0 velmi unikátní, neboť měl zajímavě řešený elektromechanický přenos výkonu a jeho nejvyšší rychlost dosahovala až 130 km/h, byl uvnitř řešen velmi pohodlně a dle nejmodernější architektury a počítalo se s ním především pro spojení velkých měst, ale i pro spojení mezi lázeňskými městy a dalšími významnými místy.⁵¹

V současné době je slovenská železniční síť poměrně hustá a spojuje všechna významná místa na Slovensku. Železniční spoje jezdí dokonce i do velmi malých obcí a ceny jízdného jsou příznivější, než v ČR. Celková délka slovenské železniční tratě je 3 500 km.

Slovenská železnice je v provozu od r. 1840, tratě zde byly budovány většinou v soukromém vlastnictví, státní dráhy se pouze výjimečně, až v roce 1918, staly součástí Československých národních drah (ČSD). Společnost Železnice Slovenskej republiky vznikla v r. 1993 (nástupce ČSD) jako monopol na železniční dopravu v zemi a po r. 2002 došlo k několika rozdělení. Nyní provozuje železniční dopravu na Slovensku Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK) v osobní dopravě, Železničná spoločnosť Cargo

⁵¹ JELEN, J., SELNER, K. *Svět rychlých kolejí*. Praha: NADATUR, spol. s r.o., 1997. s. 95.

Slovakia (ZSSK Cargo) v nákladní dopravě a ještě dalších 24 dopravců. Pravidelnou osobní dopravu zajišťuje výhradně ZSSK.

Ve správě slovenské železnice existují také úzkorozchodné dráhy⁵², např. úzkokolejná lesní dráha Čiernohorská železnica v mikroregionu Čierny Hron, Kysucko – oravská lesní železnice blízko Čadce nebo Nitrianska poľnohospodárska železnica. K širokorozchodným⁵³ drahám slovenské železnice patří např. trať Čop – Čierna nad Tisou – Dobrá při Čiernej nad Tisou nebo Užhorod – Maťovce – Haniska při Košiciach.

V současné době se železnice na Slovensku nenacházejí v příznivé situaci. Počet cestujících pravidelně klesá, výkonnost vykazuje obrovské finanční ztráty. Za rok 2010 činila ztráta u ZSSK částku 78 milionů EUR, u ZSSK Cargo dokonce 97 milionů EUR. Podle odborníků jsou uvedené železniční společnosti v krajně nevyhovujícím stavu, kdy nedokážou poskytovat kvalitní dopravní služby, což ministr dopravy Ján Figel' dokladuje na investicích za uvedený rok, které jen do údržby železniční infrastruktury činily 200 milionů EUR, zatímco do silniční sítě pouze 60 milionů EUR.

Nyní probíhají rozsáhlé audity všech státních železničních společností na Slovensku, kde bylo dosazeno nové vedení. Jelikož je však výměna managementu železnic po volbách na Slovensku běžnou tradicí, nové personální obsazení nezaručuje nápravu bez jasně definovaných restrukturalizačních zásahů.⁵⁴ Po ukončení rozsáhlých auditů bude vypracován komplexní plán revitalizace slovenských železnic, který bude vůbec prvním systémovým dokumentem v oblasti dopravní politiky v historii nezávislého Slovenska. Tento dokument by měl být hotový do konce ledna 2012.

⁵² Rozchod kolejí do 1000 mm, lépe se přizpůsobuje terénu, finančně méně náročné.

⁵³ Rozchod kolejí nad 1524 mm.

⁵⁴ KOVÁČ, J. Slovenská vláda krotí paniku, železnice potřebuje koncepci. *ŽelPage* [online]. 2011, [cit. 2012-02-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.zelpage.cz/clanky/slovenska-vlada-kroti-paniku-zeleznice-potrebuje-koncepci>>.

2.4.4 Francie

Francouzské železnice, o jejichž správu se starají národní železniční společnosti French National Railways (SNCF)⁵⁵ a French Rail Network (RFF)⁵⁶, provozují železniční síť dlouhou cca 35 000 km a přibližně jedna třetina je elektrifikována. Tento model oddělené železniční infrastruktury a provozu, byl zvolen i v České republice. RFF – Francouzská železniční síť vznikla v roce 1997 a převzala veškerou železniční infrastrukturu. RFF je zodpovědná za přidělování dopravních cest pro nákladní, mezinárodní osobní a regionální osobní přepravu. SNCF – Francouzské národní dráhy jsou pověřeny řízením provozu na železničních tratích, jak pro státní, tak i pro soukromé dopravce. Dále je provozovatelem železniční dopravy na území Francie, vysokorychlostních tratí TGV a mezinárodních přeprav. Názorné schéma systému TGV ve Francii naleznete v Příloze E. Obě společnosti jsou ve vlastnictví státu.

Rovněž francouzské vlaky jsou rychlé a pohodlné a úroveň železniční dopravy patří k nejlepšímu železničnímu světovému systému. Do všech významných míst je možné cestovat rychlovlaky TGV,⁵⁷ s Velkou Británií spojuje Francii podmořský Eurotunnel pod Lamanšským průlivem, kterým projíždí rychlovlak Eurostar. Hlavní železniční uzel vede přes Paříž, kde se kříží téměř všechny hlavní tratě rychlovlaků. Hlavní trasy vedou na jih ke Středozemnímu moři (Marseille), severní do Lille, na západ až k hranicím se Španělskem a na východ do Dijonu a k hranicím se Švýcarskem. Francie nemá železniční spojení se státem Andorra. Na hlavních a významných tratích se jízdí rychlostí pohybující se nad 400 km/h.

Vysokorychlostní tratě ve Francii jsou určeny pouze pro osobní dopravu. První vysokorychlostní trať byla postupně zprovozněna v letech 1981 – 1983. V r. 2010 byla otevřena mezistátní vysokorychlostní trať přes

⁵⁵ *Société Nationale des Chemins de fer Français.*

⁵⁶ *Réseau Ferré de France.*

⁵⁷ *Train à Grande Vitesse.*

Pyreneje do Španělska pro vlaky s jízdní rychlostí 300 km/h a pro nákladní vlaky s rychlostí 120 km/h. Od roku 2007 probíhá postupné zprovoznění trati Paříž – Štrasburk, kdy celá trať má dosáhnout délky 406 km plus 44 km spojovacích tratí na sedmi dalších místech. V r. 2010 došlo ke zprovoznění druhé etapy v rámci tohoto úseku (Baudrencourt – Vendenheim), kde byl nejnáročnější čtyřkilometrový tunel pohořím a zdvoukolejnění mostu přes řeku Rýn. Po kompletním dokončení trati se spojení z Paříže do Štrasburku zrychlí z původních 4 hodin na 1 hodinu, 50 minut.

Vysokorychlostní spojení Francie se Švýcarskem bylo zahájeno v roce 2006 stavbou trati Rhin – Rhône v úseku Besancon – Belfort. Dokončení prvního úseku Dijon-Belfort bylo naplánováno na konec roku 2011. Další budou následovat Auxerre – Dijon – Paříž – Lyon, od loňského roku se připravuje spojení s Itálií na úseku Lyon – Turín alpským tunelem v délce 56 km, dokončení a uvedení do provozu je naplánováno v roce 2030.

Na tento rok je naplánována výstavba prodloužení jižní trati Tours – Bordeaux o délce 302 km, která by měla zkrátit cestu z Paříže do Bordeaux na dvě hodiny. Závěrem roku 2012 se připravuje prodloužení západojižní tratě Le Mans – Rennes z Bretaně. V jižní Francii se rovněž připravuje propojení se španělskou vysokorychlostní železniční sítí, kdy výstavba prvního úseku Nîmes – Montpellier byla zahájena ke konci loňského roku 2011. Po dokončení vysokorychlostního spojení Paříž – Barcelona se zkrátí cestovní doba na 5 hodin, 50 minut.⁵⁸

⁵⁸ TÝFA, L. *Vysokorychlostní železniční tratě ve světě v posledních letech (I.). Silnice železnice*. 2011, roč. 6, č. 5, s. P1-II–P1-V.

3. TRANSFORMACE ČESKÝCH DRAH

Transformace železnice nespočívá pouze ve změně organizování drážní dopravy, ale je nutné přihlédnout také k fyzickému stavu železniční sítě, jejíž nedostatky není možné odstranit tak snadno jako změnit organizaci drážní dopravy.

První pokusy o transformaci lze zaznamenat po roce 1989. Tyto pokusy však nebyly dotaženy a připravily tak pouze půdu pro následnou transformaci, jež proběhla na přelomu let 2002 a 2003. Předtím než bude pozornost věnována samotné transformaci, je třeba zmínit alespoň v krátkosti dějiny české železnice, tak aby se dalo z těchto historických mezníků dále vycházet.

Železnice na území Čech byla vůbec první železniční trať v kontinentální Evropě a první trať vedla z Českých Budějovic do rakouského Linze. Stavbu na této trati započal F. A. Gertsner v roce 1825 a až do Linze bylo možno dojet roku 1832. V tehdejší době představovala tato trať nejrychlejší způsob, jak se dostat z Českých Budějovic do Linze,⁵⁹ cesta trvala 14 hodin a v počátku se jednalo o koňskou dráhu. V roce 1837 začala stavba tratě pro parní lokomotivu, což výrazně zkrátilo přepravní dobu.

Vlastníkem a provozovatel tratí byl během historie nejčastěji stát. Soukromé vlastnictví tratí bylo potlačováno, avšak sít' vybudovali především soukromí vlastníci. Stát se v době ekonomických potíží zadlužil a neměl na výstavbu a provoz peníze, a tak byly mnohé tratě budovány a provozovány soukromými společnostmi.

Po vzniku Československé republiky (28. 10. 1918) vznikl jako nástupce Rakouských státních drah a Uherských královských drah státní podnik Československé dráhy (ČSD). V této době bylo hlavním cílem zvýšení objemu nákladní dopravy, která díky začátku automobilové dopravy

⁵⁹ TOMEŠ, Z., POSPÍŠIL, T. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. s. 11.

stagnovala, snížení počtu zaměstnanců a rušení ztrátových tratí. Tato opatření měla vést k tomu, že dojde k eliminaci ztráty, které bylo dlouhodobě dosahováno.

Po roce 1945 převzala společnost ČSD provoz i na posledních soukromých tratích, které nebyly prozatím znárodněny. V roce 1949 byl zákonem o národních dopravních podnicích č. 311/1948 Sb. vládním nařízením č. 123/1949 přeměněn organizační status národního podniku na Československé dráhy, národní podnik.

Po převratu v roce 1989 došlo k pokusům o změnu společnosti zejména z důvodu poklesu nákladní železniční přepravy a zároveň i k poklesu osobní dopravy, v důsledku čehož se prohlubovala ztráta. V této etapě vývoje společnosti začínají první transformační pokusy, které budou popsány dále.

V současné době se řadí Česká republika s 0,12 km tratí na 1 km² a 0,7 km silnic na 1 km² plochy území mezi země s nejhustší železniční a silniční sítí na světě při rozloze České republiky 78 864 km².⁶⁰

3.1 Počátky transformace Českých drah

Po listopadu 1989 došlo ke změně všeobecné hospodářské politiky státu, která měla za následek výrazný pokles v nákladní a osobní železniční přepravě. Díky plánovanému charakteru ekonomiky aplikované během socialismu se do roku 1989 prosazoval trend nárůstu silniční hromadné i individuální dopravy. V roce 1989 se oproti roku 1948 zvýšila silniční doprava desetinásobně a městská hromadná doprava trojnásobně. Při uvážení

⁶⁰ HAVLÍČEK, Tomáš, et al. *Svět, státy, národy, světadíly*. Bratislava : Euromedia Group, 2006. s. 56.

populačního růstu ve sledovaném období, je patrný hluboký propad železniční dopravy ve 2. polovině 20. století.⁶¹

První transformační snahy po roce 1989 se projevily během první a druhé vlny kupónové privatizace, kdy bylo privatizováno celkem 16 železničních subjektů.

Graf 1: Transformace ČSD v období 1989 – 1993:

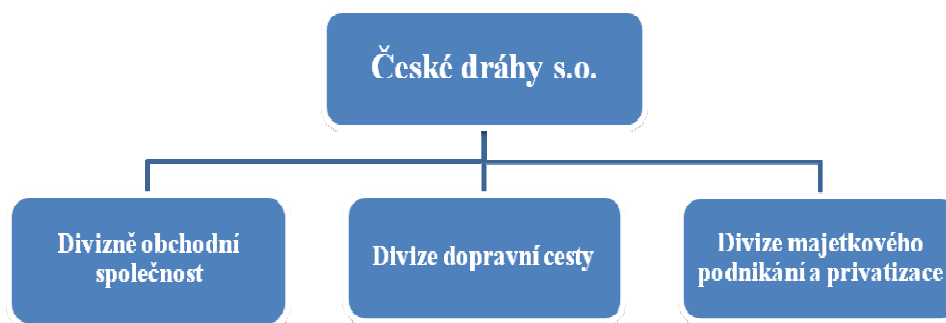


Zdroj: Interní zdroj Českých drah

1. 1. 1993 po rozpadu Československa vznikla dle zákona č. 9/1992 Sb. o Českých drahách ze dne 20. prosince 1992 společnost České dráhy, státní organizace. Tato společnost měla divizovou organizační strukturu s následujícími divizemi:

⁶¹ KVIZDA, Martin, et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno : Masarykova univerzita, 2007. s. 56 – 59.

Graf 2: Divizová organizační struktura



Zdroj: Interní zdroj Českých drah

Hospodaření bylo rozděleno na dva účetně a finančně oddělené okruhy: Okruh železniční dopravní cesty a Okruh přepravních a ostatních výkonů. Tento krok oddělení účetnictví naznačuje, jak se v následujících letech povede transformace.

Veřejné financování železniční a silniční sítě se před transformací Českých drah vyznačovalo následujícím rozporem. Silniční síť ČR byla financována ze státního rozpočtu, kdežto u železnice se náklady na železniční cestu odrážely v nákladech dopravce, tedy v nákladech ČD, kterým byly poskytovány dotace z národních financí na úhradu těchto nákladů.⁶²

V roce 1994 byl na Ministerstvo dopravy předložen první návrh transformace, který měl rozdělit společnost na Dopravní cestu a Přepravní společnost. S tímto návrhem transformace ČD však ministerstvo nesouhlasilo a návrh byl zamítnut.

Správní rada ČD, s. o. roku 1995 doporučila podnik rozdělit na dva – Železniční dopravní cesta a Železniční dopravní podnik, který by byl následně zprivatizován. K rozdělení podniku nedošlo, ale byl rozdělen alespoň v rámci divizí. Divize dopravní cesty byla oddělena jak organizačně, tak účetně od činnosti dopravce a činnosti řízení železničního provozu. Tento krok měl zajistit prostor pro vstup nových konkurentů a zpřístupnit železnici dalším

⁶² ŽEMLIČKA, Z., LUKŠŮ, V. *Dopravní politika*. Praha : VŠE Praha, 1999. s. 199.

dopracům. Tento fakt byl podpořen zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách, který stanovil povinnost provozovatele dráhy umožnit dopravci s platnou licencí a smlouvou provozovat drážní dopravu za cenu sjednanou dle cenových předpisů.

S transformačními změnami a privatizací nesouhlasily odbory a hrozily stávkou. Díky výraznému vlivu a postavení odborů a hrozbě stávky byla reforma zastavena a zrušena byla i plánovaná privatizace tratí a objektů. Stávka byla odvolána za podmínky, že budou zastaveny transformační kroky neschválené vládou a odvolán byl tehdejší generální ředitel Emanuel Šíp.

Snahy o transformaci pokračovaly v roce 1996, kdy byl předložen nový návrh, který předpokládal dvě fáze transformace a to:

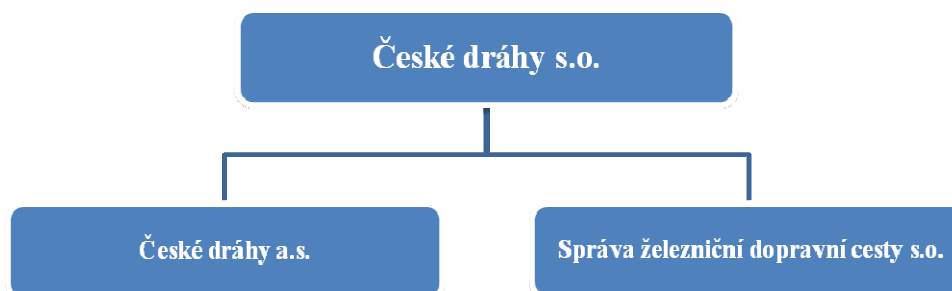
- zbavit společnost nepotřebného majetku vzhledem k činnostem společnosti,
- zprivatizovat některé regionální tratě.

Snahy o reformy sice byly, ale přes neshody nebyla žádná prosazena. Transformaci nakonec pomohlo také to, že Česká republika měla zájem o vstup do Evropské unie a bylo jasné, že transformace železnice je jednou z podmínek. Odboráři opět protestovali, ale na přelomu roku 2002 a 2003 se podařilo transformaci provést. Podoba nebyla zcela jasná, ale bylo jasné, že se transformace musí provést a že musí být v souladu se základními legislativními dokumenty Evropské unie. Jistou výhodou opoždění transformace mohlo být to, že se dalo vycházet ze zkušeností států, kde transformace již proběhla.

3.2 Průběh a cíl transformace

Zásadním krokem k liberalizaci železnice byl zákon České republiky č. 77/2002 Sb.⁶³ o transformaci státní organizace České dráhy. Tento zákon připravil zásadní reformu železničního systému v České republice, která byla provedena v roce 2003⁶⁴. Při této transformaci vznikly z původních Českých drah, s. o. dvě nástupnické organizace a to České dráhy, a. s. (dále ČD, a. s.) a Správa železniční dopravní cesty, s. o. (dále SŽDC, s. o.). SŽDC, s. o. převzala výkon vlastnických práv státu k železniční dopravní cestě, ale funkce údržby a provozu zůstala ČD, a. s. Jediným akcionářem ČD, a. s. se stala Česká republika a společnost poskytovala služby v osobní a nákladní dopravě a zabezpečovala provozuschopnost železniční dopravní cesty.

Graf 3: Nástupnické organizace Českých drah s. o.



Zdroj: Interní zdroj Českých drah

Hlavním cílem transformace bylo oddělit, dle směrnice EU, provozovatele železniční infrastruktury od poskytovatele dopravních služeb. Členské státy EU si mohly vybrat, zda toto oddělení provedou organizačně nebo institucionálně, avšak účetnictví musí být oddělené. Ve své podstatě

⁶³ Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, doplněn v roce 2004 zákonem č. 293/2004 Sb. s účinností od 1. července 2004.

⁶⁴ PELTRÁM, Antonín, *Konkurenceschopnost Českých drah v procesu přistoupení a po vstupu do EU : sborník z mezinárodního semináře pořádaného VŠMVZ v Praze, 16. 12.2003*. Praha : Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů Praha, o.p.s., 2004. s. 21.

existují 3 modely evropské transformace železniční dopravy, kdy každá má určité výhody, ale také nevýhody. Tím, že u nás došlo k transformaci až později, bylo možné pracovat i s dopady, které jednotlivé modely měly v zemích, kde již transformace proběhla. U nás byl vybrán slovenský model, který byl na Slovensku praktikován v roce 2002, kdy byl původní podnik rozdělen na správce a provozovatele státní železniční infrastruktury a státního dopravce. Státní dopravce byl pak v roce 2005 rozdělen na dva samostatné subjekty a to na státního dopravce osobního a nákladního.

V našich podmínkách, v roce 2003, došlo k tomu, že SŽDC, s. o. v roli manažera infrastruktury převzala výkon vlastnických práv státu k železniční dopravní cestě, ale funkce údržby a provozu zůstala na ČD, a. s.. SŽDC, s. o. tedy přidělovala přístup dopravcům a byly na ní převedeny státem vlastněné tratě a vybraný majetek a závazky po ČD, s. o. Majetek ale nebyl převeden všechn, takže ČD, a. s. zůstala například nádraží a dále pak zaměstnanci řídicí provoz a zajišťující provozuschopnost. Právě kvůli těmto nedotaženostem samotná transformace a oddělení dopravce a provozovatele dráhy nenaplnovalo zcela záměr o vytvoření konkurenčního prostředí. ČD, a. s. platila SŽDC, s. o. za používání dopravní cesty poplatek a naopak SŽDC, s. o. platila ČD, a. s. faktury za řízení provozu a údržbu provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Tyto křížové platby umožňovaly dotovat ČD, a. s. prostřednictvím SŽDC, s. o.

Výsledkem transformace bývalých Českých drah bylo kromě nové organizační struktury železničního systému i oddlužení podniku ČD, s. o., kterému vznikl 38 miliardový schodek⁶⁵ v důsledku, od roku 1993, nehrazených nákladů na ztrátový provoz osobní dopravy ve veřejném zájmu. Krom toho, že oddlužením došlo k navýšení veřejného dluhu, se opozici nelíbilo provedení, které považovala za pouhou konzervaci monopolu a nikoliv za liberalizaci železnice. Opozice požadovala rozsáhlejší reformu a jasné

⁶⁵ PELTRÁM, Antonín, *Konkurenceschopnost Českých drah v procesu přistoupení a po vstupu do EU : sborník z mezinárodního semináře pořádaného VŠMVZ v Praze, 16. 12.2003*. Praha : Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů Praha, o.p.s., 2004. s. 21.

oddělení, což by ale bylo zcela jistě spojeno s masivním propuštěním a vládnoucí strana si byla moc dobře vědoma, jak silné vyjednávací pozice mají odbory na železnici.

U ČD, a. s. došlo od 1. 12. 2007 k rozdělení na dceřiné společnosti a osamostatnění nákladní dopravy. Větší pozornost je tomuto rozdělení věnována v kapitole 3.3 a následujících podkapitol této diplomové práce. Tento krok následoval dle slovenského modelu a pomohl tomu, že rentabilní nákladní doprava přestala v rámci jedné společnosti dotovat ztrátovou osobní dopravu.

Od 1. 7 2008 došlo k další výrazné změně a to, že SŽDC, s. o. převzala roli provozovatele dráhy celostátní a regionální ve vlastnictví státu na základě novely zákona o transformaci Českých drah. V rámci této změny přešly pod SŽDC, s. o. zaměstnanci provozuschopnosti, avšak vlastní řízení provozu zůstalo nadále u ČD, a. s. Tato změna představovala přesun mnoha tisíc zaměstnanců pod SŽDC, s. o. Po převodu provozuschopnosti se uvažovalo, že by SŽDC, s. o. převedla některé činnosti na cizí subjekty a vypsáno bylo dokonce i výběrové řízení na dodavatele údržby a oprav. Samotný převod by se dal hodnotit jako správný, ale způsob provedení budil v mnoha lidech pochybnosti. Spolu s výkonem provozuschopnosti byl převeden také některý majetek. Převeden není asi to pravé slovo, protože majetek byl SŽDC, s. o. byl prodán za plnou tržní cenu, kterou stanovil odhadce, a která činila 11,85 mld. Kč⁶⁶. Původní plán převodu přitom hovořil o narovnání převodu majetku 400 mil Kč. Právě tento převod tak velké částky peněz na ČD, a. s. budil kritiku, že se jedná o nedovolenou podporu ČD, a. s. Převáděný majetek z ČD, a. s. do SŽDC, s. o. patřil státu a ten ho nyní sám sobě prodal a peníze plynou ČD, a. s..

Dalším záměrem bylo převést obsluhu dráhy od 1. 7. 2009 také pod SŽDC, s. o. a napodobit tak slovenský model, to se ale v dané termínu nestihlo. Okolo směřování české železnice docházelo k častým změnám názorů

⁶⁶ *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2008.* [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/onas/vysledky-szdc/archiv.html#2008>>. s. 42.

a celkové nejasné koncepci. Slovenská cesta sice byla započata, ale v průběhu její realizace se začaly objevovat spekulace, zda není vhodnější se vrátit a jít německou cestou holdingového uspořádání. Výrazným zastáncem holdingového uspořádání byl například ministr Vít Bárta. Jelikož je ale holdingové uspořádání v Německu projednáváno u soudu ve Štrasburku, jeví se jako rozumné počkat až jak soudní spor skončí. Dalším termínem pro převod obsluhy dráhy (někdy také nazývaný „převod živé dopravní cesty“) byl 1. 7. 2011, avšak ani tento termín nebyl naplněn. Obsluha dráhy nakonec byla převedena na SŽDC, s. o. od 1. 9. 2011.

Transformace v České republice zkrátka probíhá velmi postupně a mnohdy až strnule. Cílem je zcela jistě vytvoření konkurence a získání z toho plynoucích výhod, ovšem neustále se jako problém jeví zejména dominantní postavení ČD, a. s. a vysoké bariéry vstupu na zahájení činnosti na železnici. Objednávky na osobní dopravu dělá u nás jednak stát, který objednává spoje nadregionálního nebo mezinárodního charakteru, dále kraje, které objednáávají spoje na svém území a obce, které objednáávají spoje na území svého obvodu nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Na vyhlášený tender na spoje se může přihlásit prakticky kdokoliv, avšak objednavatel nemá povinnost vybrat dopravce zadávacím řízením. Podle nového zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících lze smlouvu uzavřít s dopravcem i přímým zadáním. Ve skutečnosti bylo vypsáno jen pár tenderů a všechny vyhráli ČD, a. s. a většinou na delší časové období. Od poloviny roku 2011 vstoupil na pole osobní dopravy nový dopravce RegioJet Radima Vančury, který vlastní autobusovou dopravu Student Agency. RegioJet provozuje osobní vlaky na lukrativní trase Praha – Ostrava a vstup tohoto konkurenta ihned způsobil, že ČD, a. s. musely na tohoto konkurenta reagovat a zlepšit nabídku své služby. Po vzoru konkurence začaly ČD, a. s. cestujícím na této trase nabízet nápoje a noviny zdarma a tato trať přestala být dotována státem.

S odlišnou transformací železnice v Evropě se můžeme setkat ve Velké Británii, kde byla provedena nejrozsáhlejší reforma v Evropě v roce 1992. Nedošlo zde k pouhému formálnímu oddělení vlastníka infrastruktury

a provozovatele dopravy, ale provedena byla rozsáhlá privatizace železničního monopolu British Rail, prováděná s cílem zvýšit konkurenci, inovovat a využít výhody fungování soukromého sektoru. Na počátku se jevily jako reálné tři varianty privatizace:

- prodej železnice jako celku,
- rozdělení British Rail na více částí dle regionů,
- rozdělení British Rail na více částí dle oblastí podnikání,
- rozdělení infrastruktury a provozování dráhy a samostatná privatizace obou částí.

Zejména kvůli právní úpravě Evropské unie, byla vybrána poslední zmiňovaná varianta, tak aby byl splněn požadavek odděleného účetnictví (směrnice 91/440 EHS).⁶⁷

Původní společnost British Rail byla rozdělena na vlastníka a správce infrastruktury společnost Railtrack, která měla na starosti provoz a údržbu. Tato společnost měla monopolní postavení a její akcie byly v rukou soukromých akcionářů. Společnosti provozující nákladní dopravu fungovaly na tržním principu. Na provozování osobní dopravy byly udělovány licence ve vyhlášených tenderech, přičemž licence měly platnost 7 – 15 let. Osobní doprava nebyla, jako ve většině států, schopna samofinancování a vyžadovala proto dotace státu.⁶⁸ Licence byly udělovány na základě nejnižší požadované dotace na provozování dané tratě, v některých případech mohlo být vybíráno podle nejvyšší nabídnuté platby vládě. Tento způsob přidělování licencí měl vést ke snížení celkového objemu dotací do osobní dopravy. Zpočátku tento způsob transformace přinášel vynikající výsledky, v reálu opravdu došlo k poklesu objemu dotací a nárůstu počtu přepravených osob a výkonů v osobní železniční dopravě, ale v průběhu let se ukázaly následující problémy:

⁶⁷ KVIZDA, Martin et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno : Masarykova univerzita, 2007. s. 69.

⁶⁸ MALLARD, G., GLAISTER, S. *Transport economics – Tudory, Application nad Policy*. Great Britain : Palgrave Macmillan, 2008. s. 197.

- neuvážené hromadné propouštění zaměstnanců železničních společností způsobovalo pokles kvality přepravy osob,
- zvýšený počet vlakových souprav v infrastruktuře způsoboval stále častější zpoždění a v důsledku toho také snižování spolehlivosti železniční osobní dopravy. John Shaw ve své knize uvádí, že navýšení o 1 % spojů způsobilo nárůst počtu zpoždění zaviněných přetížením trati na 2,5 %.⁶⁹

V roce 1997 došlo ke změně vlády a nová začala kritizovat provedenou privatizaci a zejména společnost Railtrack a to z důvodu:

- neuvážených rekonstrukcí a investicí,
- nedodržování maximální povolené délky zpoždění,
- vážných nehod.

Mnoho vážných nehod mělo původ v nedostatečné údržbě, a proto byla zavedena opatření snižující rychlost na tratích a nařízena kontrola tratí. Zpomalení jízdy přineslo další zpoždění a v konečném důsledku to vedlo k poklesu cestujících, pro něž se stala železniční doprava nespolehlivou. Ztráta spolehlivosti a nízký komfort odradil část cestujících od používání železniční osobní dopravy. Došlo k následným propadům v přepravních tržbách a zároveň k mimořádně vysokým finančním výdajům ve společnosti Railtrack.⁷⁰ To způsobilo problémy dopravcům, a protože za viníka byl označen Railtrack, měl dopravcům platit náhrady a dostal se do nucené správy. Z tohoto podniku byla vytvořena nezisková společnost s omezeným ručením. Ačkoliv se jednalo o soukromou společnost, podléhala státním zárukám. V roce 2004 se začalo hovořit o znárodnění, ke kterému nedošlo, ale došlo k odklonu od soukromých principů fungování k posílení role státu. Nový koncept považuje služby

⁶⁹ SHAW, John. Assessing the potential for a railway renaissance in Great Britain. In : *Geoforum*. 2003. s. 147.

⁷⁰ KLOUTVOR, J., ŠÍP, E., VORLÍČEK, J. *Železnice jako součást dopravního trhu, Návrh Liberálního institutu na vytvoření podmínek pro konkurenci v České železniční dopravě*. Praha : Liberální institut, 2001. s. 18.

železnice za veřejnou službu pod hlavičkou vlády, ale provozují ji soukromé společnosti.

3.3 Vznik a vývoj nástupnických organizací

Jak již bylo zmíněno výše na základě zákona č. 77/2002 Sb. vznikly z původní státní organizace České dráhy dvě nástupnické organizace a to České dráhy a. s. (ČD, a. s.) a Správa železniční dopravní cesty s. o. (SŽDC, s. o.).

3.3.1 Skupina České dráhy

ČD, a. s. prošla po svém vzniku vývojem a byla rozdělena na dílčí části. Zásadním oddělením bylo 1. 12. 2007 oddělení nákladní dopravy do společnosti ČD Kargo, a. s. organizační struktura je zobrazena v Příloze C.

Mateřskou společností skupiny Českých drah je společnost ČD, a. s. a skupina má na počátku roku 2012 následující dceřiné společnosti:

ČD, a. s. je největší český osobní železniční dopravce a v rámci Evropské unie patří mezi deset nejvýznamnějších železničních podniků.

Dopravní vzdělávací institut, a. s. zabezpečuje podnikové vzdělávání zaměstnanců nejen ČD, a. s. Výuka je zaměřena na oblast dopravy, a to nejen železniční, a dále pak na cizí jazyky a legislativní změny.

DPOV, a. s. poskytuje opravárenské služby kolejových vozidel. Opravují pro skupinu Českých drah, ale i pro zahraniční železniční podniky.

Výzkumný ústav železniční, a. s. nabízí služby v oblasti zkušebnictví. Služby zahrnují posuzování shody a certifikaci výrobků a systému jakosti na prvky železničního systému

ČD Reality, a. s. byla založena s cílem realizovat obnovu železničních stanic.

ČD Telematika, a. s. poskytuje služby v oblasti telekomunikací a informatiky a jedná se o druhou největší telekomunikační infrastrukturu v ČR. České dráhy mají v této společnosti podíl 59,31 %.

ČD travel, s. r. o. je cestovní kancelář určená nejen pro zaměstnance Českých drah, která se snaží nabízet kvalitní a cenově dostupné rekreace. České dráhy vlastní v této společnosti podíl 51,72 % a zbytek má Odborové sdružení železničářů.

RAILREKLAM spol. s r. o. se orientuje na využívání movitého a nemovitého majetku Českých drah k reklamním účelům. Nabízí zajištění reklamního sdělení na jakémkoliv nádraží v ČR, popřípadě na nebo ve vlakové soupravě. České dráhy mají v této společnosti podíl 51 % a zbytek vlastní společnost TARDUS, s. r. o..

RailReal a. s. byla založena s podnikatelským záměrem výstavby komerčních projektů na pozemcích pronajatých od ČD, a. s. v lokalitě nákladového nádraží Žižkov.

Centrum Holešovice, a. s. bylo založeno v květnu 2007 společnostmi PROMINECON Group, a. s. (49 % podíl) a České dráhy, a. s. (51 % podíl). V roce 2010 neměla žádné zaměstnance.

Žižkov Station Development, a. s. se zabývá pronájmem nemovitostí, nebytových prostor a bytů. České dráhy mají v této společnosti podíl 51 %.

Smíchov Station Development, a. s. se zabývá stejnou činností jako předchozí společnost v lokalitě Smíchov.

3.3.2 SŽDC o. s.

Předmětem činnosti SŽDC, s. o. je naplnění role provozovatele a vlastníka dráhy. Tato organizace zajišťuje:⁷¹

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržbu a opravy železniční dopravní cesty,
- rozvoj a modernizaci železniční dopravní cesty,
- přípravu podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrolu užívání železniční dopravní cesty.

Organizačně je společnost členěna na ředitelství a na organizační jednotky. Ještě v roce 2010 bylo těchto organizačních jednotek 21, avšak v průběhu roku 2011 přibyly ještě jednotky přistoupivší v souvislosti s převodem tzv. živé dopravní cesty. Během roku 2011 byly dále připravovány organizační změny, které v konečném důsledku vedly ke snížení počtu organizačních jednotek a optimalizaci organizační struktury. Na konci roku 2010 mělo ředitelství celkem 8 úseků, v jejichž čele stáli náměstci generálního ředitele. Od 1. 4. 2011 byly úseky sloučeny a zůstaly jen 4 a to následující úseky: ekonomický, provozování dráhy, provozuschopnosti a modernizace.

Od 1. 1. 2012 byly sloučeny některé jednotky, jednalo se zejména o sloučení správ dopravní cesty, kterých zůstalo z původních 13 pouze 7, a sloučeny byly také některé stavební správy.

⁷¹ *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW:< <http://www.szdc.cz/onas/vysledky-szdc.html> >. s. 3.*

Od 1. 4. 2012 se připravují další organizační změny, kdy by měly být organizační části, které představují živou dopravní cestu začleněny do 7 sloučených správ dopravní cesty.

3.3.3 ČD Cargo, a. s.

ČD Cargo, a. s. je dceřiná společnost Českých drah a. s., která vznikla 1. 12. 2007 za účelem větší flexibility na domácím i zahraničním trhu v oblasti nákladní železniční dopravy. Tímto krokem se ČD Cargo, a. s. stalo největším železničním dopravcem na území České republiky a zároveň se zařadilo mezi pět největších železničních dopravců v rámci členských zemí Evropské unie.

Vznik ČD Cargo, a. s. měl několik důvodů. Hlavním důvodem byla skutečnost, že evropské nařízení zakazuje vést společné účetnictví pro nákladní a osobní dopravu. Dalším, neméně důležitým důvodem, byl záměr státu v budoucnu nákladní dopravu na dráze zprivatizovat.

Společnost ČD Cargo, a. s., nabízí zákazníkům v rámci České republiky a prostřednictvím dceřiných společností i v celé Evropě tyto služby:

- přepravu široké škály zboží a surovin,
- přepravu kontejnerů,
- přepravu mimořádných zásilek,
- pronájem železničních vozů,
- vlečkovné,
- logistické služby,
- celní služby,
- další přepravní služby vnitrostátní i mezinárodní.

Mezi stěžejní přepravované komodity patří přeprava uhlí. Ve všech režimech přepravy představuje přeprava uhlí cca 30 % přepraveného objemu. Skoro polovina hnědého uhlí směřuje do elektráren společnosti ČEZ, a. s., další část je určena jak pro tuzemské, tak i pro zahraniční odběratele. Zpravidla v ucelených vlacích jsou také realizovány přepravy do energetických a hutních gigantů například v Rakousku, Německu, Maďarsku a na Slovensku.⁷²

⁷² *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2008.* [online]. České Budějovice: 2012 [2012-01-02]. Dostupné na WWW: < http://www.cd-cargo.cz/assets/cd-cargo/profil-spolecnosti/profil-_cz_1.pdf >. s.3.

4. ANALÝZA FINANČNÍHO TOKU

4.1 Finanční zdroje v železniční dopravě v ČR

Změna způsobu financování dopravní infrastruktury nastala transformací ČD roku 2003. Po vzniku ČD, a. s. a SŽDC, s. o. se oddělily náklady na dopravní cestu (které převzala nastupující firma SŽDC s. o.) od nákladů dopravce po železniční cestě (ČD, a. s.). Na základě této restrukturalizace bývalé ČD s. o. je tedy v současnosti správce železniční sítě státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která proplácí náklady spojené s údržbou a provozem železniční sítě akciové společnosti České dráhy. Stát zajišťuje financování železniční infrastruktury formou dotací, které byly do roku 2005 poskytovány jak Ministerstvem dopravy (MD), tak i Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI).⁷³ Od roku 2006 je zajišťováno financování železnice z fondu SFDI, Evropskou investiční bankou a z fondů Evropské unie.

Hlavní zdroje pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury tvoří:

- veřejné rozpočty,
- investiční dotace,
- dotace na opravy a údržbu infrastruktury,
- dotace do osobní dopravy,
- bankovní úvěry,
- fondy a rozpočty vnitřních politik Evropské unie,

⁷³ SFDI byl zřízen v červenci roku 2000 na základě zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury.

- soukromé zdroje (též označení PPP – partnerství veřejného a soukromého sektoru).

4.1.1 Evropské zdroje

Na podporu a realizaci projektů v dopravě se dají použít zdroje z následujících tří evropských fondů:⁷⁴

Fond soudržnosti, ze kterého jsou zdroje čerpány prostřednictvím Operačního programu doprava a jsou určeny pro státy s menším HDP/obyvatele než 90 % evropského průměru a podporovány jsou projekty rozvoje komplexních, vysoce kvalitních a interoperabilních železničních systémů (i mimo TEN-T).

Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF), ze kterého se dá čerpat prostřednictvím Operačního programu doprava, regionálních operačních programů a operačních programů přeshraniční spolupráce. Prostředky tohoto fondu jsou určeny pro jakékoliv projekty dopravní infrastruktury v regionech NUTS 2 s HDP/obyvatele menším než 75 % evropského průměru.

Finanční nástroje TEN-T, na které navazuje fond CEF (Connecting Europe Facility). Zdroje tohoto fondu jsou určeny pro všechny členské státy Evropské unie bez rozdílu a k poskytnutí zdrojů jsou pak vybírány ty nejkvalitnější projekty týkající se základní sítě v rámci celé Evropy. Žádný stát proto nemá předem stanovený finanční rámec. Zdroje jsou přidělovány do infrastruktury s tím, že EU se podílí na financování u běžných projektů 20 %,

⁷⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY, *Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013*. Aktualizace 2011, Materiál pro připomínkové řízení, s. 33.

30 % při odstraňování úzkých míst technického rázu, a 40 % u přeshraničních projektů a 50 % při ERTMS (European Rail Traffic Management System).⁷⁵

Obrázek 4: Mapa projektů TEN-T přijatých v roce 1996 podle Essenského seznamu



- | | | |
|--|--|--|
| 1. High-speed train/combined transport north/south | 9. Conventional rail Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (completed) |  Rail
 Road |
| 2. High-speed train PBKAL | 10. Malpensa airport (completed) | |
| 3. High-speed train south | 11. Fixed link between Denmark and Sweden (completed) | |
| 4. High-speed train east | 12. Nordic Triangle (rail/roads) | |
| 5. Conventional rail/combined transport: Betuwe line | 13. Ireland/United Kingdom/Benelux road link | |
| 6. High-speed train/combined transport, France-Italy | 14. West Coast main line (rail) | |
| 7. Greek motorways Pathe and Via Egnatia | | |
| 8. Multimodal link Portugal-Spain-Central Europe | | |
- * Decision 1692/98/CE modified by Decision 1346/2001/EC

Zdroj: White Paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide. 2001.

⁷⁵ MĚSÍČNÍK EU AKTUALIT : Transevropské infrastrukturalní síť. Praha : Ministerstvo kultury ČR: MK ČR E 16338, 2012, únor 2012, č. 101, s. 12 – 14.

Následující Tabulka 1 ukazuje předpokládaný vývoj finančních zdrojů určených na investiční výstavbu v letech 2011 - 2013. V tabulce jsou zahrnuty jednak finanční prostředky z evropského Operačního programu doprava, které jsou nejvýznamnějším zdrojem pro investiční výstavbu ve sledovaných letech a dále pak zdroje Evropské investiční banky (EIB), které se dají také nazvat evropskými zdroji a posledním zdrojem na investiční výstavbu jsou národní zdroje ze SFDI.

Tabulka 1: Předpokládaný vývoj finančních zdrojů investiční výstavby (mil. Kč)

Zdroj finančních prostředků	Předpoklad dotace		
	2011	2012	2013
OPD	6 521,50	7 661,00	7 926,46
EIB	3 692,71	3 056,24	3 426,57
SFDI	4 790,01	5 224,99	4 735,29
Celkem	15 004,22	15 942,23	16 088,32

Zdroj: SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace. Výroční zpráva 2010. Praha, 2011. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 19.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě byl v roce 2010 objem přijatých investičních dotací 14 775 mil. Kč.⁷⁶ Následující Tabulka 2 ukazuje strukturu investičních dotací přijatých SŽDC, s. o. v roce 2010 a 2009.

⁷⁶ Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 63.

Tabulka 2: Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2010 a 2009 (údaje v tis. Kč)

	2010	2009
SFDI na výstavbu a modernizaci, národní podíl, OPD, EIB	13 967 070	18 236 148
Fondy EU	794 429	672 030
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	13 797	52 234
Investiční dotace celkem	14 775 296	18 960 412

Zdroj: SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace. *Výroční zpráva 2010*. Praha, 2011. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 63.

Na modernizaci a výstavbu jsou používány dotace ze SFDI, které v sobě zahrnují také prostředky z Operačního programu Doprava, které v roce 2009 činily 7 856 757 tis. Kč, a v roce 2010 se jednalo o částku 8 836 055 tis. Kč.⁷⁷

4.1.2 Národní zdroje

SŽDC, s. o. jsou poskytovány, krom zdrojů z evropských prostředků, které jsou vesměs investičního charakteru, také prostředky z národních zdrojů. Neinvestiční dotace představují zejména dotace od SFDI a ze státního rozpočtu ČR. Tyto dotace jsou poskytovány zejména na úhradu nákladů na zabezpečení provozuschopnosti železničních dopravních cest. Investiční dotace mají představovat dotace, které by měly částečně pokrýt výdaje, které jsou spojené

⁷⁷ *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010*. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 63.

s rekonstrukcí a modernizací infrastruktury. Tyto dotace v sobě zahrnují také zdroje, které se vztahují k jednotlivým projektům modernizace infrastruktury, a které schvaluje vláda a dále také zdroje, které se týkají vývojové fáze určitých konkrétních projektů. Jedná se tedy především o prostředky ze SFDI, ze zdrojů EU a ze státního rozpočtu.⁷⁸

Tabulka 3: Národní prostředky pro SŽDC v letech 2009 a 2010 (v tis. Kč)

Položka	2010	2009
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	8 159 000	8 005 000
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	311 721	712 074
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	1 776 971	1 460 000
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	974	11 873
Ostatní dotace	4 626	4 774
Dotace ze SR na doprovodný sociální program dle nařízení vlády	69 994	41 590
Prominutí závazku	3 750 868	6 357 073

Zdroj: SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace. Výroční zpráva 2010. Praha, 2011. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>> s. 74.

V Tabulce 3 je zajímavý poslední řádek prominutí závazku, který je někdy nazýván také oddlužením. SŽDC, s. o. převzala ke svému vzniku dlouhodobé závazky vyplývající z garantovaných úvěrových smluv na financování koridorů a jiných programů, za které ručí stát ve smyslu zákona o transformaci. Ministerstvo financí realizuje pomocí všech úvěrových smluv dluhovou službu. Poplatek, který se vybírá za používání železničních

⁷⁸ *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010.* [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 59.

dopravních cest, a další příjmy jsou nedostatečné, neboť svoji výší nepokryjí náklady a provoz, údržbu a další rozvoj, a z tohoto důvodu nevytváří SŽDC, s. o. volné zdroje, ze kterých by byla schopna vyrovnat své závazky, které má vůči státnímu rozpočtu. Vláda proto dne 30. listopadu 2005 přijala usnesení č. 1553, kterým stanovila postup, za který bude možné prominout SŽDC, s. o. závazky, a to až do doby jejich celkového umoření. Vládní usnesení tímto konstatuje, že při dodržení stanoveného způsobu řešení závazků vůči SŽDC, s. o. se tato organizace považuje za bezdlužnou.⁷⁹

4.2 Finanční vztah ČD, a. s. a SŽDC, s. o.

V rámci finančních vztahů došlo od 1. 9. 2011 k výrazné změně, která vyplynula jako důsledek převodu obsluhy dráhy z ČD, a. s. na SŽDC, s. o., která nyní zajišťuje tuto činnost vlastními silami a v porovnání s předešlými roky tak již nebude SŽDC, s. o. platit ČD, a. s. náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě. ČD, a. s. budou SŽDC, s. o. nadále platit smluvní poplatky (výnosy) za použití železniční dopravní cesty a to jak za nákladní, tak i osobní dopravu. Výnosy za nákladní dopravu placené ČD, a. s. jsou myšleny výnosy za lokomotivní a soupravové vlaky. Jinak za nákladní dopravu platí samozřejmě ČD Cargo, a. s., což bude uvedeno dále.

Tabulka 4 ukazuje náklady a výnosy z pohledu SŽDC, s. o., které realizuje ve vztahu k dopravci ČD, a. s. Pod ČD, a. s. je v této souvislosti myšlen pouze dopravce osobní dopravy nikoliv celá skupina České dráhy. Hlavním zdrojem výnosu od ČD, a. s. jsou výnosy za použití železniční dopravní cesty pro osobní dopravu a dále pak výnosy za elektrickou energii, kterou SŽDC, s. o. distribuuje. Naopak největší položkou nákladů jsou náklady

⁷⁹ *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010.* [online]. České Budějovice: 2012 [2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 60.

na řízení provozu na železniční dopravní cestě, které jak už bylo zmíněno, byly hrazeny jen do 31. 8. 2011.

Tabulka 4: Výnosy SŽDC, s. o. ve vztahu k ČD, a. s. za rok 2010 (v tis. Kč)

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD, a. s.	Náklady	Výnosy
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	5 194 373	0
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-osobní doprava	0	1 317 213
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	0	80 800
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	0	45 479
Výnosy za elektrickou energii	0	1 208 857
Celkem	5 194 373	2 652 349

Zdroj: SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace. *Výroční zpráva 2010*. Praha, 2011. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 79.

31. 12. 2010 měla SŽDC, s. o. pohledávky a závazky za ČD, a. s. v celkové čisté hodnotě 433 627 tis. Kč. Pohledávky z obchodních vztahů činily za ČD, a. s. 952 514 tis. a závazky z obchodních vztahů tvořily 522 792 tis. Kč. Ostatní částky představovaly jiné pohledávky a přijaté zálohy.⁸⁰

Tabulka 5 ukazuje výnosy, které SŽDC, s. o. realizovala ve vztahu ČD Cargo, a. s. Hlavním výnosem byl výnosy za použití železniční dopravní cesty pro nákladní dopravu. V roce 2009 byl dále významným výnosem také

⁸⁰ *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010*. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 79.

výnos za elektrickou energii, avšak v roce 2010 ČD Cargo, a. s. přestalo od SŽDC, s. o. odebírat většinu energie a v současné době probíhá rozhodčí řízení, jehož předmětem je část pohledávek vůči ČD Cargo, a. s. za neuhrazení části faktury za dodávku trakční elektrické energie. ČD Cargo, a. s. z důvodu nesouhlasu s fakturovanou cenou. Od 1. 1. 2010 došlo k tomu, že skupina Českých drah začala odebírat trakční elektřinu přímo od energetické společnosti ČEZ, a. s. a SŽDC, s. o. tak vypadla z dodavatelského řetězce. SŽDC, s. o. měla ale se společností ČEZ, a. s. smlouvu na tři roky na odběr určitého množství energie, kterou nebylo možné zrušit a musela tak odebranou trakční energii zaplatit, ačkoliv ztratila největšího odběratele ČD, a. s., kterého ale neměla smluvně podloženého, takže ČD, a. s. mohly bez problému začít odebírat energii přímo od ČEZu. ČD, a. s. začaly později prodávat energii i ostatním dopravcům na síti státních tratí.⁸¹

Tabulka 5: Výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo, a. s. za rok 2010 (v tis. Kč)

Výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo, a. s.	2010	2009
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	2 539 310	2 542 408
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	16 102	15 136
Výnosy za elektrickou energii	46 911	1 367 264
Celkem	2 602 323	3 924 808

Zdroj: SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace. *Výroční zpráva 2010*. Praha, 2011. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 79.

K 31. 12. 2010 evidovala SŽDC, s. o. pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, a. s., které v celkovém zúčtování představovaly pohledávku SŽDC za

⁸¹ *České dráhy, a. s. Výroční zpráva 2010*. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/vz-cd-2010_web.pdf>. s. 24.

ČD Cargo, a. s. ve výši 906 060 tis. Kč. Pohledávky z obchodních vztahů tvořily za ČD Cargo, a. s. 909 597 tis. Kč. Závazky z obchodních vztahů představovaly částku ve výši 3 537 tis. Kč.⁸²

4.3 Hospodaření

V následující Tabulce 6 je znázorněn vývoj hospodaření Českých drah, a. s. před transformací a po transformaci. V roce 2003 je v důsledku transformace vidět výrazný pokles aktiv a zároveň došlo k převodu ztrátové investiční činnosti na SŽDC, s. o. a poklesla tak celková ztráta Českých drah, a. s..

Tabulka 6: Hospodaření ČD v letech 1995 -2005 (v tis. Kč)

	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Aktiva celkem	50 013	47 301	45 291	140 767	139 747	128 055	117 764	108 156
HV za účetní období	-590	-621	-924	-4 819	-4 095	-4 861	-3 964	-3 390
Provozní HV	-806	-654	-903	-4 773	-1 219	-3 495	-3 207	-2 306
Obrat (I. + II.1)	35 048	36 699	38 015	25 739	27 235	27 853	26 688	28 019

Zdroj: KVIŽDA, Martin et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1.vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4233-9. s. 168.

Pokud je zohledněn výsledek hospodaření, lze transformaci hodnotit pozitivně. V Tabulce 7 jsou znázorněny základní ukazatele hospodaření v roce 2002, v roce 2003 a v roce 2008. Rok 2002 je posledním rokem hospodaření

⁸² *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010*. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné z WWW: < <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 79.

ČD, s. o. před transformací. ČD, s. o. dosáhla v tomto roce ztráty 4 819 mil. Kč a měla průměrný evidenční počet zaměstnanců 81 771. Srovnávání výsledku hospodaření obou organizací po transformaci je ale limitováno vypovídací schopností, neboť v jednotlivých letech je různě nastaven celkový objem dotací obou organizací a vliv má také nastavení vzájemných plateb.

Tabulka 7: Srovnání výsledku hospodaření před transformací v roce 2002, po transformaci v roce 2003 a po převodu provozuschopnosti z ČD, a. s. na SŽDC, s. o. v polovině roku 2008 (v mil. Kč)

	ČD, s.o. 2002	ČD, a.s. 2003	SŽDC 2003	ČD, a.s. 2008	SŽDC 2008
Výnosy	44 932	47 247	13 670	59 599	26 258
Náklady	49 751	48 172	16 345	57 255	24 742
<i>z toho: výkonová spotřeba</i>	14 387	19 941	11 932	24 845	15 988
<i>osobní náklady</i>	22 837	23 317	328	21 721	2 499
<i>Odpisy</i>	6 132	2 499	14	3 038	4 182
<i>ostatní náklady</i>	6 395	2 415	4 071	7 651	2 073
Hospodářský výsledek	- 4 819	-925	-2 675	2 344	1 123
průměrný evidenční počet zaměstnanců (v osobách)	81 771	78 575	115	48 592	1 045

Zdroj: zpracováno dle výročních zpráv společností: SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace. *Výroční zpráva 2003- 2008*. Praha, 2004. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>.

Od 1. 1. 2003 došlo na základě legislativní změny k oddělení ČD, a. s. a SŽDC, s. o.. Díky tomu, že k tomuto došlo od začátku roku, je možné lépe porovnávat hospodaření obou organizací. Nově vzniklá SŽDC, s. o. měla první rok své činnosti jen 115 zaměstnanců a dosáhla ztráty, která byla způsobena převedením závazků z Českých drah, s. o. Převzaté závazky negativně ovlivnily stav na bankovních účtech a docházelo k prodlužování doby úhrady

převzatých závazků z nedostatku hotovostních zdrojů, z čehož poté vznikly penále a pokuty. SŽDC, s. o. se postupem let vyrovnala s těmito převzatými závazky. ČD, a. s. v roce 2003 dosáhly lepšího výsledku hospodaření než v předcházejícím roce, což bylo způsobeno především převodem problematických závazků a ztrátové investiční činnosti. Sice byla realizována ztráta, avšak byla výrazně nižší a vykazovala i pozitivní stav vzhledem k ročnímu plánu organizace. Pokud by bylo přistoupeno k součtu výsledku hospodaření obou nově vzniklých organizací v roce 2003, byl by vidět synergický efekt, neboť výsledná ztráta by byla menší než v původním podniku.

*Nutné je dále připomenout, že ČD, a. s. zpočátku plnila následující funkce:*⁸³

- provozování drážní dopravy – nákladní a osobní,
- provozování dráhy – řízení provozu a zajištění provozuschopnosti dráhy,
- ostatní činnosti a servis.

V důsledku rozpracované transformace tedy ČD, a. s. plnila některé funkce, které měly být postupem času převedeny na SŽDC, s. o. která za tyto činnosti musela ČD, a. s. platit. České dráhy, a. s. naopak platily a platí SŽDC, s. o. poplatek za použití železniční dopravní cesty.

⁸³ České dráhy, a. s.. Výroční zpráva 2003. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/vz2003-1.pdf>>. s. 4.

Tabulka 8: Finanční toky mezi Českými drahami a SŽDC (v mil. Kč)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Náklady na řízení provozu	5 102	4 919	4 488	4 699	4 720	5 535	5 320	5 194
Náklady na údržbu provozuschopnosti	6 228	6 456	6 756	6 780	6 662	3 152*	-	-
Náklady na zajištění modernizace	318	40	35	-	-	-	-	-
Poplatek vybraný od Českých drah za osobní a nákladní dopravu	5 758	5 818	5 684	5 961	5 712	5 789	3 967	3 937

* pouze do 30. 6. 2008

Zdroj: Zpracováno dle výročních zpráv SŽDC, s. o. a ČD, a. s. *Výroční zpráva 2003- 2010*. Praha, 2004. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>. a WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocní-zpravy/-703/>>.

V polovině roku 2008 došlo k převodu provozuschopnosti pod SŽDC, s. o., a proto jsou v tomto roce nižší fakturované náklady od ČD, a. s. a dále již nejsou fakturovány vůbec. Od 1. 9. 2011 došlo k převodu i řízení provozu, takže od tohoto data SŽDC, s. o. neplatí za žádné činnosti a vše zajišťuje vlastními silami. V roce 2009 respektive 2010 vykázala SŽDC, s. o. celkové náklady na zajištění provozuschopnosti (bez odpisů a nákladů na odstranění škod po povodních, včetně centrálně vedených nákladů na zajištění provozuschopnosti) 9 133 mil. Kč respektive 8 771 mil. Kč.⁸⁴

⁸⁴ *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2009*. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>. s. 11 - 15.

4.4 Osobní a nákladní doprava

Osobní doprava

Následující Tabulka 9 ukazuje vývoj počtu vozů osobní dopravy v letech 2008 až 2010. V osobní dopravě je dlouholetým cílem zvrátit negativní vývoj klesajícího počtu cestujících a minimalizovat každoročně dosahovanou ztrátu (i přes existenci dotací z veřejných rozpočtů). Získat nové cestující a udržet stávající se společnost snaží také pomocí zvyšování kvality cestování. Vzhledem k tomu jsou modernizovány stávající vozy a nakupovány nové. V souvislosti s nákupem nových vozů dochází často ke kritice nevhodných a cenově nevýhodných nákupů. Pokud je porovnán počet vozů osobní dopravy v roce 2009 a v roce 2010 došlo k poklesu o 80 osobních vozů (viz. Tabulka 9).

Tabulka 9: Osobní kolejové vozy

Evidenční stav k 31.12.	Počet		
	2010	2009	2008
VOZY OSOBNÍ DOPRAVY CELKEM	3 605	3 685	3 729
<i>V tom:</i>			
▪ Osobní vozy	2 035	2 076	2 117
▪ Přípojně vozy k motorovým vozům	843	903	946
▪ Řídicí a vložené vozy el. jednotek	358	336	311
▪ Lůžkové a lehátkové vozy	102	103	103
▪ Jídelní vozy	42	42	42
▪ Zavazadlové a ostatní vozy	225	225	210
Počet míst k sezení a ležení celkem*	307 093	303 354	303 240

* vč. míst v hnacích motorových vozech

Zdroj: ČESKÉ DRÁHY. *Statistická ročenka Skupiny České dráhy 2010*. 2011, 22 s. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/sr-2010-cze.pdf>>. s. 5.

V následující Tabulce 10 jsou uvedeny výkony osobní přepravy, a to jednak podle počtu cestujících, podle přepravního výkonu, ale i podle průměrné přepravní vzdálenosti. Počet cestujících v roce 2009, v porovnání s rokem 2008, klesnul a v roce 2010 zůstal na úrovni roku 2009. Hodnocení osobní dopravy, podle přepravního výkonu, vykazovalo v roce 2010 pozitivní vývoj, stejně jako průměrná přepravní vzdálenost.

Tabulka 10: Osobní přeprava

Počet cestujících (mil.)	2010	2009	2008
Vnitrostátní	160,352	160,951	172,746
Mezinárodní	2,338	1,955	2,442
Celkem	162,690	162,906	175,188
Přepravní výkon (mil. oskm)			
Vnitrostátní	6 226,4	6 094,8	6 283,7
Mezinárodní	326,4	367,1	475,6
Celkem	6 552,8	6 461,9	6 759,3
Průměrná přepravní vzdálenost (km)			
Vnitrostátní	38,83	37,87	36,38
Mezinárodní	139,61	187,81	194,76
Celkem	40,28	39,67	38,58

Zdroj: ČESKÉ DRÁHY. *Statistická ročenka Skupiny České dráhy 2010*. 2011, 22 s. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/sr-2010-cze.pdf>>. s. 7.

Nákladní doprava

Nákladní doprava dosahovala v jednotlivých letech vždy kladného výsledku hospodaření a než byla 1. 12. 2007 vyčleněna do dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s. pokrývala svými výsledky ztrátovou osobní dopravu. V Tabulce 11 je uveden vývoj počtu nákladních vozů v letech 2008 - 2010. Z tabulky je zřejmé, že počty všech druhů nákladních vozů klesají. Vzhledem k tomuto vývoji je zajímavý vývoj přepravního výkonu, který roste a to je zcela jistě podstatné (viz Tabulka 12). Nezáleží tolik na tom, zda má společnost o nějaký ten vůz méně, ale záleží na tom, zda jezdí a inkasuje tak tržby.

V Příloze 1 jsou uvedeny komodity, které byly v roce 2010 nejčastěji přepravovány. Na vrcholu stojí stejně jako v minulých letech hnědé uhlí a nerostné suroviny.

Tabulka 11: Nákladní kolejové vozy

Evidenční stav k 31.12.	Počet		
	2010	2009	2008
NÁKLADNÍ VOZY CELKEM	27 416	29 194	31 656
<i>V tom:</i>			
▪ Kryté vozy	3 154	4 207	5 559
▪ Otevřené vozy	17 036	17 317	18 225
▪ Plošinové vozy	5 797	6 100	6 089
▪ Ostatní nákladní vozy	1 429	1 570	1 783
Celková ložná hmotnost v tis. tun	1 398	1 485	14 546

Zdroj: ČESKÉ DRÁHY. *Statistická ročenka Skupiny České dráhy 2010*. 2011, 22 s. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/sr-2010-cze.pdf>>. s. 5.

Tabulka 12: Nákladní přeprava celkem

	2010	2009	2008
Přeprava zboží (mil. tun)	65,710	60,216	77,712
vč. vlastní hmotnosti prázdných vozů přepravců	76,723	68,370	86,192
Převážní výkon (mil. tkm)	11 895,7	11 180,4	14 346,0
vč. vlastní hmotnosti prázdných vozů přepravců	13 591,7	12 581,4	15 976,8
Průměrná přepravní vzdálenost (km)	181,0	185,7	184,6
vč. vlastní hmotnosti prázdných vozů přepravců	177,2	184,0	185,4

Zdroj: ČESKÉ DRÁHY. *Statistická ročenka Skupiny České dráhy 2010*. 2011, 22 s. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/statisticka-rocenka/sr-2010-cze.pdf>>. s. 8.

5. SWOT ANALÝZA

V této kapitole pomocí SWOT analýzy zhodnotíme formou přehledné tabulky silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby železniční dopravy. Tato analýza poslouží k deskripci, která bude dále použita ke shrnutí a vyhodnocení konkurenceschopnosti železniční dopravy a její možný rozvoj.

Silné stránky:	Slabé stránky:
<p>Vysoká hustota železniční sítě, síťový charakter železnic, Bezpečnost osob a nákladů, Nízká zátěž na životní prostředí (emise zplodin a hluk v okolí, dopravních cest),⁸⁵ Probíhající modernizace a optimalizace železničních sítí.</p>	<p>Nedostatek finančních prostředků, Pokles přepravných výkonů v nákladní železniční dopravě, Zastaralý vozový park, Neuspokojivá traťová rychlost (pouze 1 % tratí 160 km/h), Pomalá modernizace tratí, Postupný přechod železniční dopravy na silnice.</p>
Příležitosti:	Hrozby:
<p>Čerpání finančních prostředků z fondů EU, Postupná tvorba tržního prostředí, Rychlejší modernizace vozového parku, Dokončení mezinárodních koridorů, Rychlejší a bezpečnější cestování.</p>	<p>Omezené finanční zdroje, Útlum železnice, Pro nesplnění technických požadavků, vyřazení vozového parku ČD z mezinárodních přeprav, Posilování vnitrostátní a mezinárodní přepravy.</p>

Zdroj: Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013.

⁸⁵ ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha : VŠE Praha, 2000. s. 21 – 22.

Silné stránky

Česká republika je z hlediska hustoty železniční sítě na velmi vysoké úrovni, která je srovnatelná se státy Evropské unie. Díky této hustotě je možné vytvořit prostor pro působnost konkurenčních firem, které se již delší dobu snaží vstoupit na trh s novými nápady a hlavně financemi. Díky těmto konkurenčním bojům dochází ke zlepšování služeb pro zákazníky. V současné době provozuje železniční osobní dopravu stát, soukromá akciová společnost RegioJet a v budoucnu se budeme setkávat s novou akciovou společností LEO Express.

Jednou z dalších výhod železniční dopravy v rámci Euroregionu je velká návaznost na většinu tratí dopravní sítě, což napomáhá spolupráci regionálních dopravců v České republice a dopravců ze sousedních států.

Předností je i bezpečnost osob a nákladů na železnici, která je mnohonásobně vyšší, než u automobilové dopravy. Železniční doprava nezatěžuje životní prostředí v takovém rozsahu, jako doprava silniční a to jak z hlediska hlučnosti, záboru půdy, energetické náročnosti, tak i produkci škodlivých emisí vypouštěných do ovzduší. Toto jsou hlavní argumenty pro podporu a další rozvoje železniční dopravy se zásadami trvale udržitelného rozvoje.

Díky vstupu České republiky do Evropské unie máme možnost čerpání finančních prostředků pro následný rozvoj železnic. Čerpáním těchto finančních prostředků došlo v posledních letech k velmi čilému stavebnímu ruchu na železnici, který vede k modernizaci železniční infrastruktury, která by mohla v budoucnu přispět k ekologičtějším, bezpečnějším a levnějším způsobu přepravování osob a zboží. Při těchto modernizacích jednotlivých traťových úseků dochází nejen ke zvyšování rychlostí, ale i zatížení na jednotlivé nápravy, což povede k možnosti přepravovat těžší náklady za kratší dobu a k velkým finančním úsporám.

Slabé stránky

Mezi slabé stránky patří především finanční náročnost spojená s údržbou a celkovou modernizací železnice. Finanční prostředky na modernizaci tratí jsou velmi omezené a nejsou schopny pokrýt údržbu tak rozsáhlé sítě, jakou Česká republika má. Omezené prostředky z národních zdrojů se projevují v pomalé modernizaci železničních tratí a v oddalování výstavby nové infrastruktury.

S tím souvisí i neuspokojivá traťová rychlost na hlavních trasách železniční sítě, která pouze na 1 % tratí dovoluje využívat vlakovým soupravám maximální možné rychlosti 160 km/hod., a to jen na již zmodernizovaných úsecích. Není to ovšem způsoben pouze nevyhovujícím stavem železniční sítě, ale i nepříznivým výškovým reliéfem a malými poloměry oblouků v tratích. Případná modernizace takovýchto úseků, která by měla za následek nerovnění oblouků a zvýšení traťové rychlosti je opět závislá na volných finančních prostředcích.

Urychlení modernizací či optimalizací tratí by napomohlo Českým drahám ke zvýšení traťové rychlosti a tím i ke zvýšení konkurenceschopnosti ve vztahu k silniční dopravě. V posledních letech zaznamenává silniční doprava nárůst přeprav, které byly dříve uskutečňovány železnicí. Je třeba hledat nové přepravní možnosti pro uplatnění nákladní železniční dopravy a to především v oblasti těžkého průmyslu a energetiky.

Příležitosti

Jednou z největších příležitostí železniční dopravy je určitě možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU. Pokud bude s čerpáním finančním prostředků z fondů EU účelně nakládáno, bude možno rychleji modernizovat zastaralé tratě a obnovit nevyhovující vozový park. Modernizovat by se měly také tratě, které bezprostředně sousedí s okolními státy a navazují na mezinárodní koridy.

Je také třeba, aby došlo k zavedení tržního systému na dráze. Pokud se po železniční dopravní cestě bude pohybovat více dopravců, kteří si budou navzájem konkurovat jak cenami, tak i kvalitou poskytovaných služeb, stane se tak železniční doprava konkurenceschopnější i pro silniční dopravu. Mezi priority by mělo patřit i budování nových logistických terminálů tak, aby přeprava zboží mohla být poskytována komplexně v rámci kombinované dopravy.

Další možností rozvoje železnice je i rozšíření integrovaného systému dopravy osob ve velkých městech České Republik. To by vedlo k odstranění kolon v centrech měst, na hlavních silničních komunikacích a ke zmírnění nepříznivého vlivu přetížené silniční dopravy na ovzduší ve městech. Pokud by se podařilo získat pro tento druh přepravy potencionální zákazníky, za předpokladu, že by doba přepravy byla stejná či kratší a finančně srovnatelná, vedlo by to i ke zlepšení hospodářských výsledků jak státních, tak i soukromých přepravců.

Hrozby

Největší hrozbou železniční dopravy jsou v první řadě omezené finanční zdroje, bez kterých nebude možné dále modernizovat a opravovat železniční tratě, čímž může dojít ke zvýšení nebezpečí při přepravách. Problémem zůstává i podfinancování v oblasti vozového parku, které má za následek nízký komfort při přepravě osob a malou variabilitu vozů. Jedním z následků pomalé modernizace vozového parku je i vyřazení vozů Českých drah, a. s. z mezinárodních přeprav.

Hlavním konkurentem železniční dopravy je doprava silniční, ale v současné době se stává hrozbou i konkurence letecké dopravy. Snižují se ceny letenek, roste počet pravidelných linek i míst, kam je možno se letecky přepravit. Železnice se může snažit těmto druhům přepravy konkurovat cenou, dosažením nižší časové náročnosti a bezpečností. V tomto směru má železnice výhodu zejména v tom, že cestující mají vstup na železniční nástupiště zcela

zdarma, kdežto do cen letenek se velmi výrazně promítají ceny letištních a palivových poplatků.

Při přepravě zboží na kratší vzdálenosti není železnice schopna konkurovat silniční dopravě a to jak cenou, tak i časem přeprav. Proto je důležité zaměřit se na rozvoj kombinované dopravy a to hlavně na střední a dlouhé vzdálenosti.

6. DISKUZE A NÁVRHY

Jedním z hlavních požadavků železniční dopravní politiky v Evropské unii a tedy i v České republice je učinit železnici konkurenceschopnější v porovnání s ostatními druhy dopravy a podporovat ji v zájmu zajištění dopravní obslužnosti, ve veřejném zájmu a v zájmu ochrany životního prostředí. V roce 2003 proběhla transformace Českých drah, která v praxi znamenala rozdělení na akciovou společnost České dráhy, která byla ve vlastnictví státu, a na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která se stala správcem železniční infrastruktury.

Cílem transformace bylo především zefektivnit hospodaření v železniční dopravě a oddělit náklady na dopravní cestu od nákladů dopravce a tím umožnit Českým drahám lépe konkurovat ostatním druhům dopravy především v přepravě osob. Dopravní výkony železniční osobní dopravy však i po transformaci nadále klesají a osobní doprava je ztrátová.

Dle mého názoru je financování železnice z veřejných rozpočtů vzhledem k přepravním výkonům v osobní dopravě, která je předmětem části dotací, neodpovídající a je nutné, aby stát usiloval o jeho postupné snižování. Dopravní výkony nákladní železniční dopravy klesají pomaleji a nákladní dopravě se vcelku daří držet si své pozice. Zisky z ní jsou však menší než ztráty z osobní dopravy a výsledkem jsou opakující se záporné hospodářské výsledky Českých drah.

Se vstupem České republiky do Evropské unie se nám otevřela možnost využití čerpání finančních prostředků z různých fondů a programů Evropské unie, díky nimž vznikla možnost modernizovat či optimalizovat železniční tratě včetně železničních stanic a zastávek, které se ještě donedávna nacházely často v havarijním stavu. Tyto dotace jsou důležitým mezníkem pro rozvoj a modernizaci dopravní infrastruktury v České republice.

Je důležité, aby České dráhy a. s., nadále využívaly možnosti čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie. Díky těmto dotacím jsou

realizovány projekty, které by vzhledem k nedostatku národních finančních zdrojů nebyly možné. Čerpání dotací je také velmi důležité pro ekonomický rozvoj České republiky.

V souladu s cíli dopravní politiky v České republice i Evropské unii je zapotřebí, aby došlo ke zvýšení tržního podílu dopravního trhu na železnici. Doprava na železnici je ekologičtější a energeticky méně náročná než ostatní druhy dopravy.

Navrhuji, aby se tyto dvě skutečnosti staly hlavním pilířem, který bude do budoucna velkou výhodou železniční dopravy. Celosvětově je potřeba snížit počet škodlivých exhalací vypuštěných do ovzduší a najít takový způsob dopravy, která nebude zatěžovat životní prostředí tolik, jako např. silniční doprava.

Aby mohla železnice splňovat podmínky moderního evropského dopravního systému (rychlost, spolehlivost, efektivnost), spočívá její transformace především ve zřetelném rozdělení odpovědnosti mezi stát a železnici tím způsobem, aby byl stát schopen uspokojit požadavky veřejných služeb a zároveň aby nedošlo k narušení finanční a manažerské nezávislosti železnice.

Navrhuji, aby železniční doprava byla zahrnuta do sféry vlivů tržních sil, které ji nasměrují k většímu zapojení soukromého sektoru, konkurence a soutěživosti na evropské úrovni.

V diplomové práci byla provedena analýza transformace Českých drah, ze které vyplývá, že transformace Českých drah nebyla příliš úspěšná. Jedním z hlavních neúspěchů je dle mého názoru fakt, že i když se staly České dráhy akciovou společností, hlavním vlastníkem stejně zůstal stát.

Je nezbytně nutné, aby se stát snažil podporovat vznik konkurenčního prostředí na železnici, a tím donutit České dráhy k efektivnějšímu hospodaření společnosti. Jednou z dalších variant je úplná privatizace Českých drah, a. s..

V oblasti osobní železniční dopravy mají České dráhy a. s. v současné době pouze jednoho konkurenta v podobě soukromého dopravce a to akciovou společnost RegioJet. Tato konkurence již ve svém počátku měla za následek snížení cen jízdného, zvýšení komfortu a dochvilnost na tratích, kde již nejsou České dráhy, a. s. monopolním přepravcem. Soukromí přepravci však vstupují jako konkurenti převážně na lukrativní tratě, a to hlavně z důvodu vysokých vstupních nákladů pro provozování drážní dopravy, a pokud do tohoto druhu dopravy investuje, tak chce náklady z investice vrátit v co možná nejkratší době.

Dalším budoucím konkurentem, který vlastní drážní licenci k provozování osobní dopravy, je akciová společnost LEO Express, a. s., která si začátkem roku 2012 převzala první nový vlak FLIRT od švýcarského výrobce Stadler Rail AG. Společnost za účasti investorů, bank a ostatních finančních institucí postupně nakoupí celkem pět vlakových jednotek, se kterými se ještě letos počítá na trase mezi Prahou a Ostravou. Tyto soupravy mají nejmodernější konstrukci a technologie, které nabídnou zákazníkům velmi kvalitní služby a pohodlí při cestování.

Pokud České dráhy, a. s. dopustí, aby konkurenti provozovali osobní dopravu převážně na finančně výhodných tratích, deficitní hospodaření osobní dopravy se bude dále prohlubovat. Je důležité, aby se soukromí dopravci v budoucnu zaměřili i na méně lukrativní tratě, které jsou v současné době ztrátové, avšak neméně důležité. Tak by mohli svým zákazníkům nabídnout výjimečné služby i na těchto vedlejších trasách.

V zájmu je i udržení ziskovosti nákladní dopravy. Mezi hlavní výhody nákladní dopravy patří především velká dopravní kapacita, spolehlivost a bezpečnost.

Navrhuji v nákladní dopravě rozšiřovat komplexní služby, například v podobě kombinované přepravy zboží. Zisky z nákladní dopravy by pak mohly být dále použity na opravy budov, kolejí a modernizaci vozového parku, a tím přispět k udržení konkurenceschopnosti Českých drah, a. s..

Diplomová práce přispívá k objasnění některých nezbytných kroků, které vedly k transformaci Českých drah. V posledních měsících se České dráhy, a. s. neustále mění, čerpají nové náměty a do budoucna by se mělo podařit oživit poptávku na přepravy v nákladní i osobní dopravě.

ZÁVĚR

Snahou této práce bylo přispět k vysvětlení základních pojmů a principů analýzy transformace ČD a železniční dopravy po vstupu do EU. Objasnit vznik a vývoj železniční dopravy na našem území, ale také dlouhou cestu, která vedla až k samotné transformaci ČD.

V jednotlivých kapitolách byly zpracovány jednotlivé skutečnosti, které vedly od počátků transformace až po vznik a vývoj nových nástupnických organizací. Dále bylo poukázáno na finanční zdroje v železniční dopravě v České republice a porovnání s některými státy v Evropě.

Značná pozornost byla věnována nejdůležitějším transformačním krokům a pravidlům, která vešla v platnost se vstupem České republiky do Evropské unie.

Závěrem je nutné zdůraznit, že i přes skutečnost, že transformace v České republice probíhala velmi pozvolna, měli jsme možnost posoudit transformace ostatních států, a to včetně jejích dopadů. Z toho vyplynulo, že jedním z důležitých kroků je vytvoření konkurenčního prostředí a potlačení dominantního postavení Českých drah, a. s.. Tento problém však stále ještě není vyřešen, neboť vstupní náklady na zahájení činnosti na železnici jsou pro konkurenci velmi vysoké, ale i přesto se to již podařilo společnosti RegioJet, která v roce 2009 vstoupila na trh osobní železniční dopravy jako člen přepravní skupiny Studen Agency, na což České dráhy a. s. byly nuceny zareagovat zlepšením svých služeb. Věřím, že se jednou dočkáme takového stavu, kdy bude možné si vybrat společnost, kterou budeme chtít na železnici využít, čímž dojde pro konečné spotřebitele k vyšší kvalitě nabízených služeb, větší spolehlivosti a rychlosti a možná, že začne být železniční doprava i více oblíbeným a využívaným způsobem dopravy.

Věřím, že tato práce bude kvalitním přínosem ke studijním účelům a pomůže více se zorientovat v dané problematice.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literární zdroje:

BÍLÁ KNIHA, *Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. 1.vyd. Praha : Nadatur, 2001. s. 105. ISBN 80-7270-015-4.

CEMPÍREK, V., SITTEROVÁ, M., ŠIROKÝ, J., *Právo v dopravě II*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, dopravní fakulta Jana Pernera, 2002. s. 60. ISBN 80-7194-460-2.

ČESKÉ DRÁHY, *Železnice, regiony, Evropa*. Praha : České Dráhy, 2004. s. 154. ISBN 80-239-3481-3.

DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. 1.vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2003. s. 127. ISBN 80-7194-511-0.

HAVLÍČEK, Tomáš, et al. *Svět, státy, národy, světadíly*. 1.vyd. Bratislava : Euromedia Group, 2006. s. 488. ISBN 80-242-1757-0.

HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1.vyd. Praha : Československá akademie věd Praha, 1990. s. 179. ISBN 80-200-0221-9.

JELEN, J., SELLNER, K., *Svět rychlých kolejí*. Praha : NADATUR, spol. s r.o., 1997. s. 163. ISBN 80-85884-76-3.

KLOUTVOR, J., ŠÍP, E., VORLÍČEK, J. *Železnice jako součást dopravního trhu, Návrh Liberálního institutu na vytvoření podmínek pro konkurenci v České železniční dopravě*. 1.vyd. Praha : Liberální institut, 2001. s. 96. ISBN 80-86389-13-8.

KVIZDA, Martin, et al. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1.vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2007. s. 229. ISBN 978-80-210-4233-9.

MALLARD, G., GLAISTER, S. *Transport economics – Tudory, Application nad Policy*. 1. vyd. Great Britain : Palgrave Macmillan, 2008. s. 336. ISBN 978-0-230-51687-8.

MĚSÍČNÍK EU AKTUALIT, *Transevropské infrastrukturální sítě*. Praha : Ministerstvo kultury ČR: MK ČR E 16338, 2012, únor 2012, č. 101, s. 12 – 14. ISSN 1801-5042.

MĚSTSKÉ KNIHY s. r. o., *Historie a současnost podnikání na Českobudějovicku*. 2. vyd. Žehušice : Městské knihy s. r. o., 2011. s. 223. ISBN 978-80-86699-64-6.

MINISTERSTVO DOPRAVY, *Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013*. Aktualizace 2011, Materiál pro připomínkové řízení, s. 63.

PELTÁM, Antonín, et al. *Dopravní politika*. 1.vyd. Bělá pod Bezdězem : nakladatelství Máchova kraje, 2003. s. 200. ISBN 80-901730-6-3.

PELTRÁM, Antonín, *Konkurenceschopnost Českých drah v procesu přistoupení a po vstupu do EU : sborník z mezinárodního semináře* 1. vyd. Praha : Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů Praha, o. p. s., 2004. s. 84. ISBN 80-86747-04-2.

SEIDENGLANZ, Daniel, *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. 1.vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2006. s. 82. ISBN 80-210-4221-4.

SHAW, John, Assessing the potential for a railway renaissance in Great Britain. In: *Geoforum*. 2003. s. 168. DOI: 10.1016/S0016-7185(02)00085-4. ISSN: 00167185.

SCHREIER, Pavel, *Naše dráhy ve 20. Století – pohledy do železniční historie*. 1. vyd. Praha : Mladá Fronta a. s., 2010. s. 176. ISBN 978-80-204-2312-2.

SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah – kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. 1. vyd. Praha : Mladá Fronta a. s., 2009. s. 208. ISBN 978-80-204-1505-9.

SCHREIER Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Havlíčkův Brod : Baset, 2004. s. 293. ISBN 80-7340-034-0.

TOMEŠ, Z., POSPÍŠIL, T. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1.vyd. Brno : Masarykova univerzita, 2006. s. 77. ISBN 80-210-4220-6.

TÝFA, L., *Vysokorychlostní železniční tratě ve světě v posledních letech (I). Silnice železnice*. 2011, roč. 6, č. 5, s. P1-II-P1-V. ISSN 1801-822X.

ZELENÝ, Lubomír, *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha : ASPI, a. s., 2007. s. 352. ISBN 978-80-7357-266-2.

ZELENÝ, L., PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. 1.vyd. Praha : VŠE Praha, 2000. s. 106. ISBN 80-245-0110-4.

ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha : ASPI, a. s., 2008. s. 255. ISBN 978-80-7357-335-5.

ŽEMLIČKA, Z., LUKŠŮ, V. *Dopravní politika*. 1.vyd. Praha : VŠE Praha, 1999. s. 299. ISBN 80-7079-659-6.

Zákonné normy:

Vládní nařízení č. 123/1949 Sb., jímž se vydává organizační statut národního dopravního podniku "Československé dráhy, národní podnik", ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách (zákon o drahách), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Ostatní zdroje:

ČD Cargo, a. s.. Výroční zprávy 2008 - 2010. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-12]. Dostupné na WWW: <<http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolocnosti/vyrocnizpravy/-4103/>>.

České dráhy a. s.. DKV České Budějovice [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.os.cd.cz/dkv/cbe/index.php?action=section&id=7305>>.

České dráhy, a. s.. Organizační struktura. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-03-06]. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/organizacni-struktura/-801/>>.

České dráhy, a. s.. Výroční zprávy 2003 - 2010. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-703/>>.

Drábek, Michal, *Vysokorychlostní železniční tratě ve světě v posledních letech (I.) Itálie*. Článek, rubrika Vlaky [online]. 2011, [cit. 2012-02-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/vysokorychlostni-zeleznicni-trate-ve-svete-v-poslednich-letech-i/>>.

KOVÁČ, J. Slovenská vláda krotí paniku, železnice potřebuje koncepci. *ŽelPage* [online]. 2011, [cit. 2012-02-08]. Dostupné na WWW: <<http://www.zelpage.cz/clanky/slovenska-vlada-kroti-paniku-zeleznice-potrebuje-koncepci>>.

KVIZDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - možnosti a limity hospodářské politiky*. Grantová agentura České republiky (GAČR) schválila k realizaci a finanční podpoře projekt pod číslem 402/08/1438 na období let 2008-2010. [online]. [cit. 2012-01-28]. Dostupné na WWW: <<http://www.transporteconomics.eu/en/node/83>>.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Organizační struktura. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-03-06]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura.html>>.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zprávy 2003 - 2009. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Výroční zpráva 2010. [online]. České Budějovice: 2012 [cit. 2012-01-02]. Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>.

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obr. 1 Tranzitní koridory	26
Obr. 2 Síť vysokorychlostních železnic v roce 2010.....	36
Obr. 3 Vysokorychlostní železniční tratě Evropy	40
Obr. 4 Mapa projektů TEN-T přijatých v roce 1996 podle Essenského seznamu	65

Seznam tabulek

Tab. 1 Předpokládaný vývoj finančních zdrojů investiční výstavby	66
Tab. 2 Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2010 a 2009..	67
Tab. 3 Národní prostředky pro SŽDC v letech 2009 a 2010	68
Tab. 4 Výnosy SŽDC, s. o. ve vztahu k ČD, a. s. za rok 2010	70
Tab. 5 Výnosy SŽDC, s. o. ve vztahu k ČD Cargo, a. s. za rok 2010	71
Tab. 6 Hospodaření ČD v letech 1995 -2005	72
Tab. 7 Srovnání výsledku hospodaření před transformací v roce 2002, po transformaci v roce 2003 a po převodu provozuschopnosti z ČD, a. s. na SŽDC v polovině roku 2008	73
Tab. 8 Finanční toky mezi českými drahami a SŽDC	75
Tab. 9 Osobní kolejové vozy	77
Tab. 10 Osobní přeprava	78
Tab. 11 Nákladní kolejové vozy	79
Tab. 12 Nákladní přeprava celkem	79

Seznam grafů:

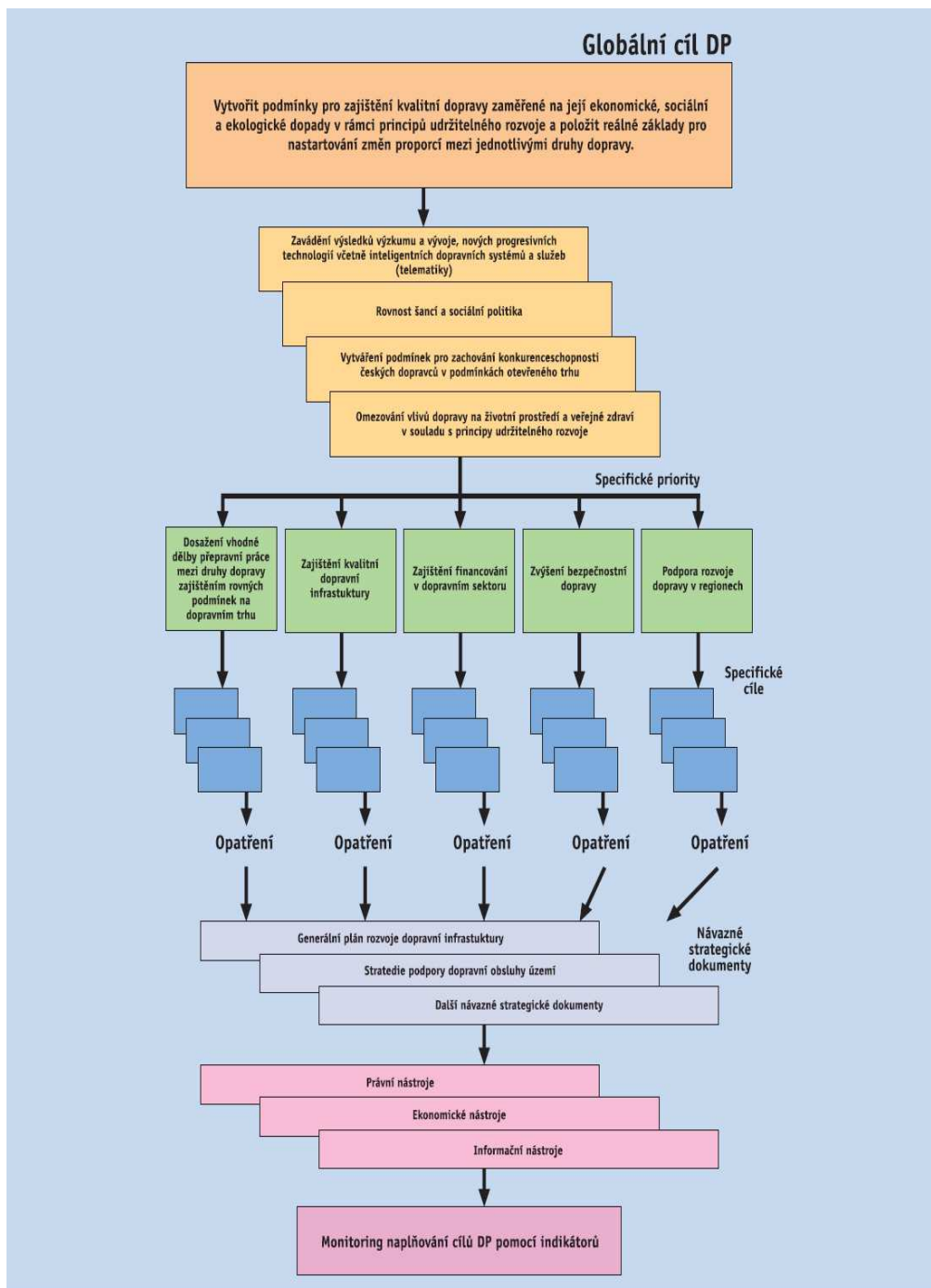
Graf č.1 Transformace ČSD v období 1989 – 1993	49
Graf č.2 Divizová organizační struktura	50
Graf č.3 Nástupnické organizace Českých drah s. o.	52

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Struktura dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013.....	I
Příloha B – Proces naplňování dopravní politiky.....	II
Příloha C – Organizační struktura Českých drah, a. s. k 1. 3. 2012.....	III
Příloha D – Organizační struktura SŽDC, s. o. k 1. 3. 2012.....	IV
Příloha E – Systém TGV ve Francii – názorné schéma.....	V

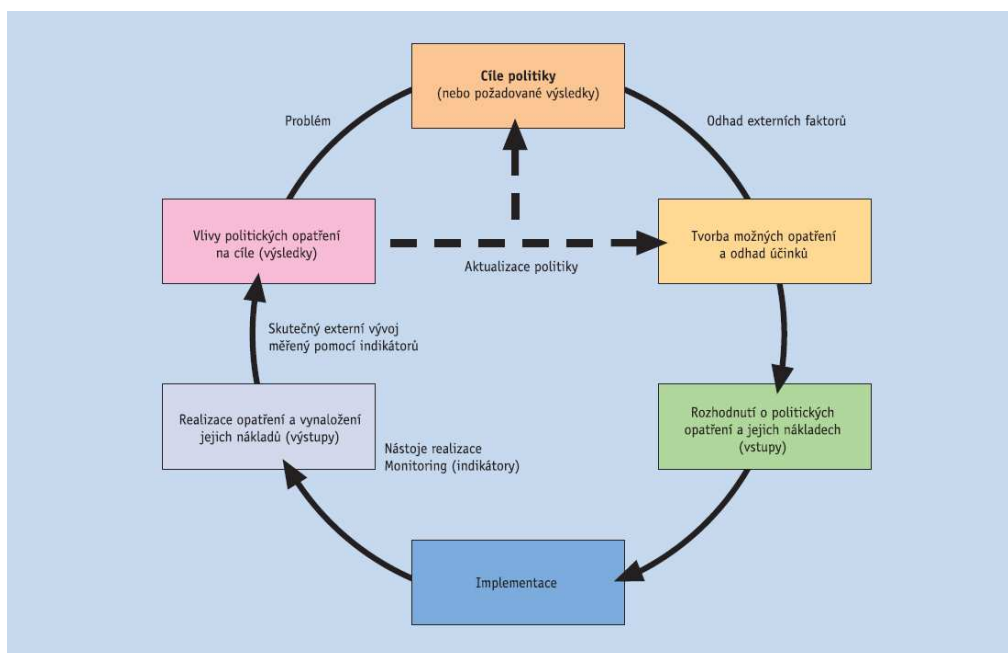
PŘÍLOHY

Příloha B – struktura dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013.



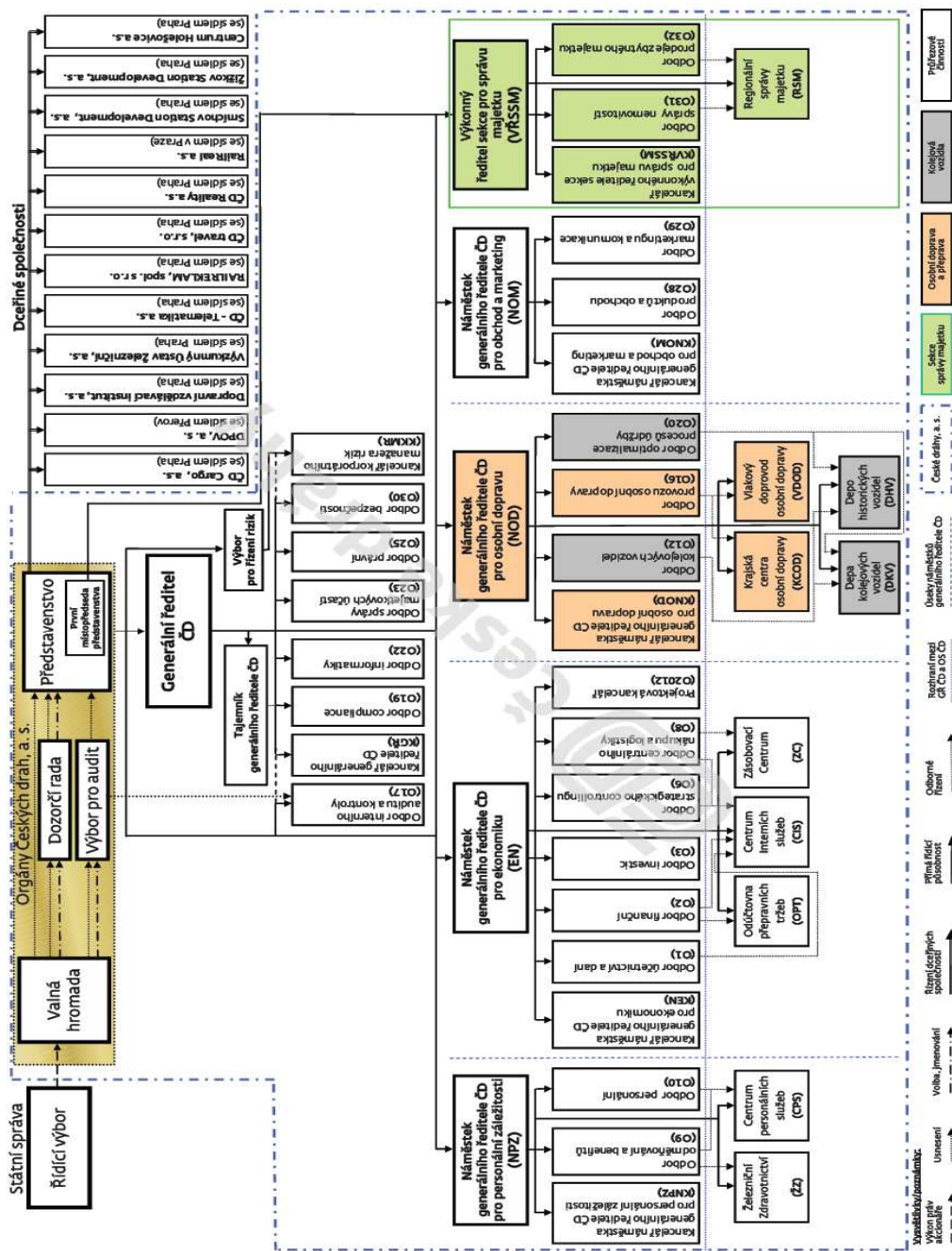
Zdroj: MDČR dopravní politika 2005 – 2013, s. 9.

Příloha B – Proces naplňování dopravní politiky



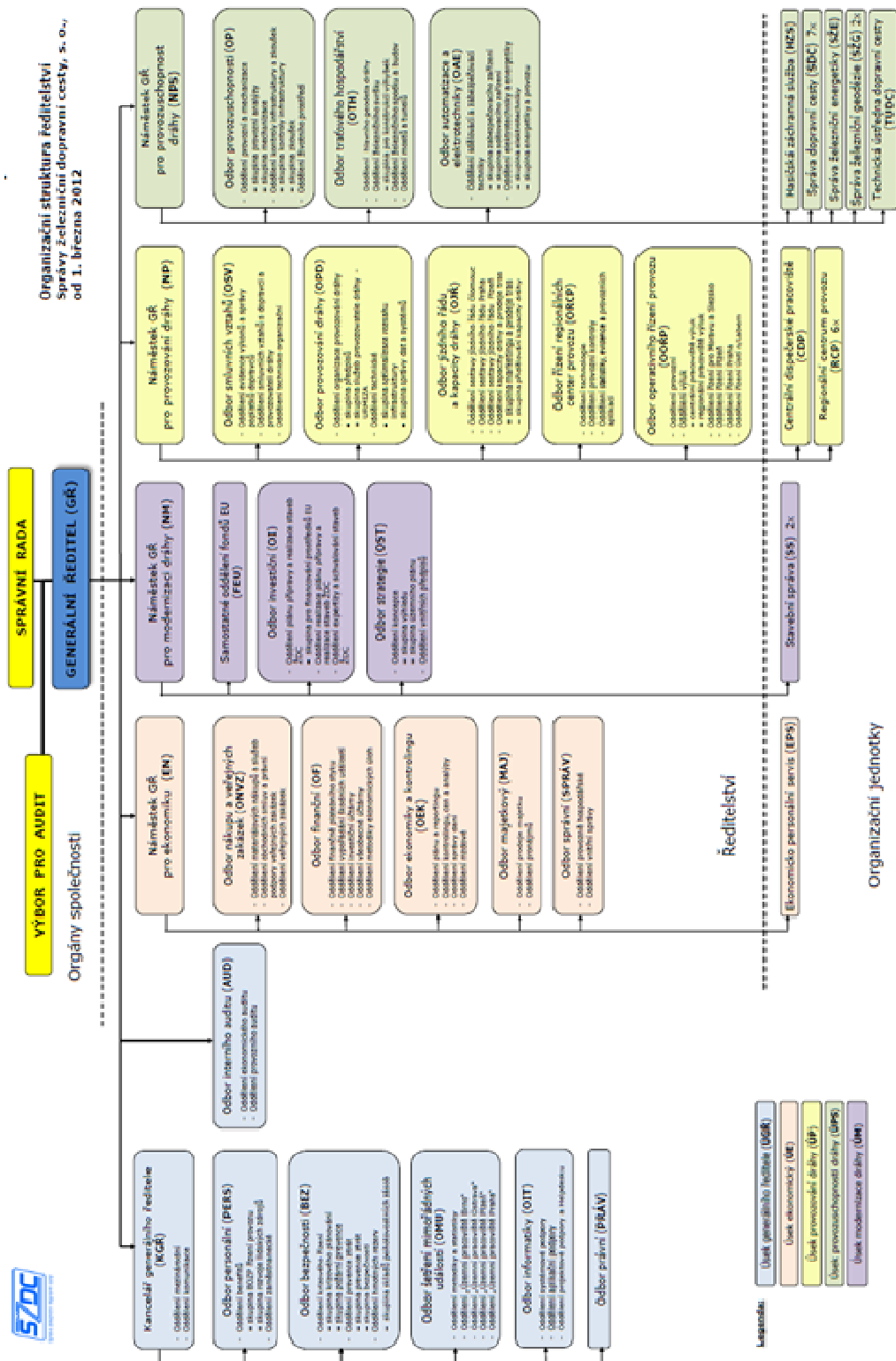
Zdroj: MDČR dopravní politika 2005 – 2013. s. 10.

Příloha C – Organizační struktura Českých drah, a. s. k 1. 3. 2012



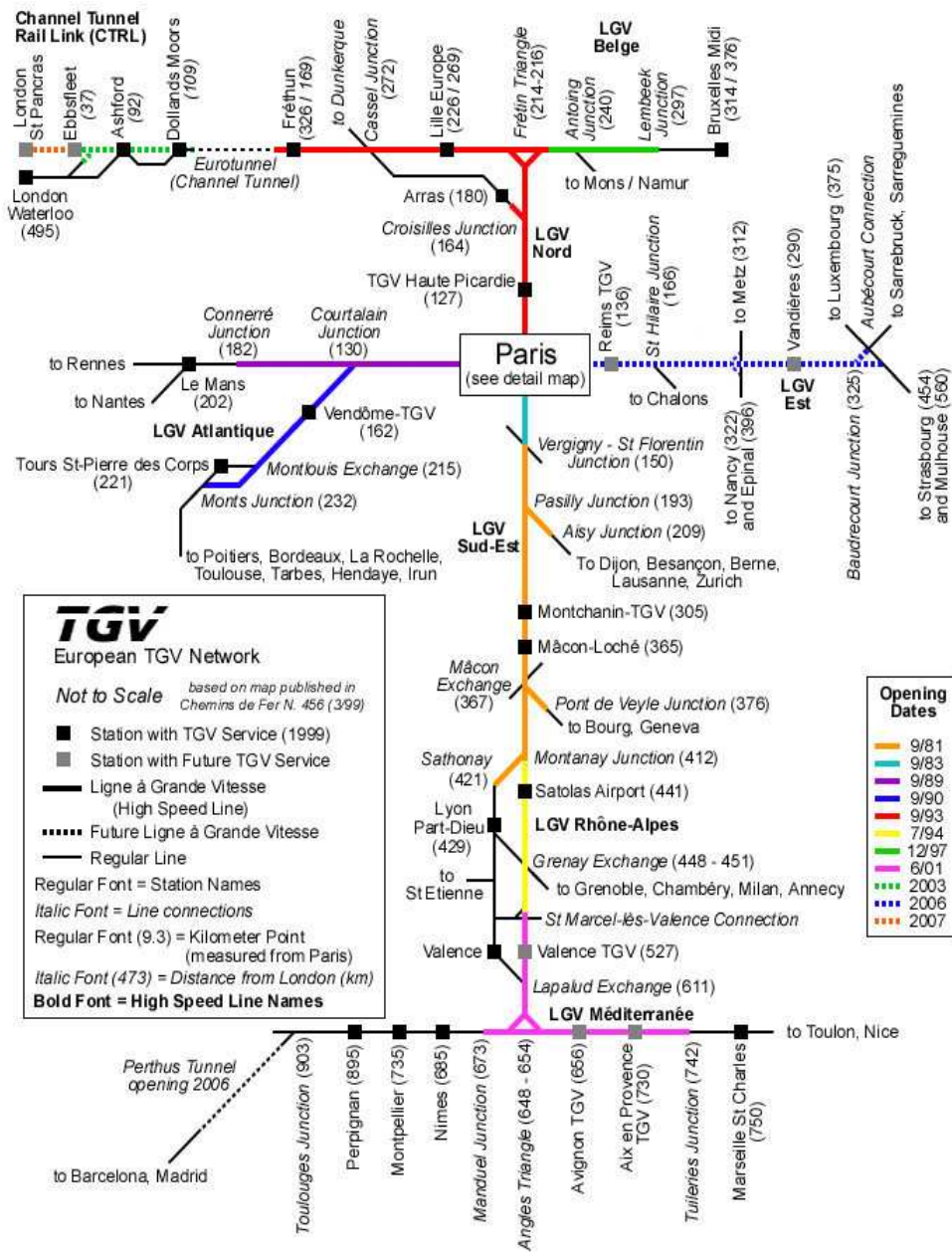
Zdroj: Organizační struktura, České dráhy [online]. 2012. Dostupný z WWW: < http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura_1_3_2012.pdf >.

Příloha D – organizační struktura SŽDC, s. o. k 1. 3. 2012



Zdroj: Organizační struktura. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2012. Dostupný z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura/org-schema-velke.pdf>>.

Příloha E – Systém TGV ve Francii – názorné schéma



Zdroj: TGV High Speed Lines (LGV) [on-line] 2001. Dostupný z WWW: <<http://www.trainweb.org/tgvpages/jpg/frdistancemap.jpg>>.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Bc. Petr Novotný

Obor: Evropská hospodářskosprávní studia

Forma studia: kombinovaná

Název práce: Analýza transformace ČD a železniční doprava po vstupu do EU

Rok: 2012

Počet stran textu bez příloh: 80

Celkový počet stran příloh: 5

Počet titulů české literatury a pramenů: 30

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 2

Počet internetových zdrojů: 10

Vedoucí práce: doc. Ing. Darja Holátová, Ph.D.