

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Diplomová práce

**Financování činnosti státní organizace Správa železniční
dopravní cesty**

Jan HOFFMANN

© 2017 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jan Hoffmann

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Financování činnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty

Název anglicky

Funding of Activities of State Organisation Sprava zeleznicni dopravní cesty

Cíle práce

Cílem práce je zhodnocení financování činnosti Správy železniční dopravní cesty. Bude vyhodnocen vliv legislativních změn na její činnost a míra zapojení veřejných prostředků na zajištění fungování této organizace.

Metodika

Pro zpracování literární rešerše bude využita metoda studia odborné literatury. Vzhledem k zaměření práce budou informace získávány z aktuálních legislativních pramenů. Aktuální informace budou čerpány z odborných časopisů a internetových zdrojů. Významným zdrojem dat jsou interní materiály státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Využita bude metoda deskripce, komparace, syntézy, indukce, dedukce.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

ekonomika, organizace, rozpočet, řízení provozu, státní organizace, zákon, železniční doprava

Doporučené zdroje informací

ADAMEC, V. Železniční doprava. 1. vyd. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. 194 s. ISBN 978-80-7204-727-7

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy. 1.vyd. Praha: Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0

EISLER, J. Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. 2.vyd. Praha: Oeconomica, 2008. 151 s. ISBN 978-80-245-1416-1

KAMAS, D. a kol. 60 let zkušeností v dopravě a logistice. 1. vyd. Ostrava: Advanced World Transport, 2012. 60 s. ISBN 978-80-260-3603-6

KOVALČÍKOVÁ, D. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 223 s. ISBN 978-80-7357-662-2

ŠLEGR, P. a kol.. Rychlá železnice i v České republice. Praha: CEDOP, 2012. 256 s. ISBN 978-80-905005-0-1

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Dana Stará, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 13. 10. 2016

doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 24. 10. 2016

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 10. 03. 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Financování činnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. 3. 2017

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucí práce ing. Daně Staré Ph.D. za vedení mé diplomové práce a také za její inspiraci, rady, podporu, odborný dohled a připomínky, které mi poskytla při zpracování mé diplomové práce a dále řediteli finančního odboru SŽDC ing. Petru Tauberovi za pomoc při získávání cenných informací.

Financování činnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty

Souhrn

Diplomová práce se snaží zmapovat historický vývoj státního podniku Správa železniční dopravní cesty od jejího založení až po aktuální současnost. Cílem diplomové práce je shrnout kontinuální vývoj od doby, jež předcházela samotnému založení podniku, přes jednotlivá vývojová stádia, až po současný stav a to vše v kontextu s ekonomikou České republiky a zejména jejího dopravního segmentu. Práce se rovněž dala za úkol popsat události a souvislosti, které měli zásadní vliv na podstatu vzniku a formování podoby podniku, jejích cílů, forem, struktury a jejího poslání. Také se zaměřit na spolupůsobící okolnosti a eventuální výsledné procesy a stavy, jež tvarovaly podobu současné ekonomické podoby železničního trhu. Zvláště jsou probírány základní segmenty železniční dopravy – přeprava osob a přeprava nákladu. Část práce se také věnuje vztahy s EU a vlivům evropské dopravní politiky na vývoj a směřování podniku. Součástí je i nastínění některých hlavních témat a bodů, kterými by se mohl podnik zabývat ve své nejbližší budoucnosti.

Klíčová slova: ekonomika, organizace, rozpočet, řízení provozu, státní organizace, zákon, železniční doprava

Funding of Activities of State Organisation Sprava zeleznicni dopravni cesty

Summary

This thesis aims to map historical development of the state enterprise Railway Infrastructure Administration, from its inception to the present date. The thesis aims to summarize continuous development since that preceded the establishment of the company itself, through various developmental stages, up to the current state of all in the context of the economy of the Czech Republic and especially its transport segment. Work is also set itself the task of describing events and relationships that had a major impact on the substance of the origin and forming an image of the company, its objectives, forms, structure and mission. Also focus on interacting factors and possible resulting processes and states that fashioned form of the current economic form of the railway market. Extra information about basic types of transport - transport of passengers and cargo. Part of the work also deals with relations with the EU and the effects of European transport policy for the development and direction of the company. It also includes an outline of some of the main themes and points, which would allow the company to address its immediate future.

Keywords: economics, organization, budget, operations management, state organisation, law, railway transport

Obsah

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Úvod..... | 12 |
| 2 | Cíl práce a metodika..... | 13 |
| 2.1 | Cíl práce | 13 |
| 2.2 | Metodika | 13 |
| 3 | Teoretická východiska | 15 |
| 3.1 | Vznik a historie železniční dopravy na území ČR..... | 15 |
| 3.1.1 | Charakteristika dopravy | 15 |
| 3.1.2 | Počátky železnice ve světě..... | 16 |
| 3.1.3 | Počátky železnice v českých zemích | 19 |
| 3.1.4 | Vývoj železnice v Československé republice | 22 |
| 3.1.5 | Poválečný provoz..... | 23 |
| 3.1.6 | Vývoj konce 20. století | 25 |
| 3.1.7 | Trendy v dopravě 21. století | 26 |
| 3.2 | Dopravní strategie a legislativa v České republice | 29 |
| 3.2.1 | Význam kvalitní dopravní sítě..... | 29 |
| 3.2.2 | Restrukturalizace železničního sektoru | 31 |
| 3.2.3 | Cíle rozvoje železniční infrastruktury..... | 32 |
| 3.2.4 | Legislativní opatření vzniku SŽDC, s. o..... | 33 |
| 3.2.5 | Zákon o drahách..... | 33 |
| 3.2.6 | Bílá kniha 2011 - Vytvoření jednotného dopravního prostoru | 34 |
| 3.2.7 | Směrnice EP a Rady 2012/34/EU..... | 35 |
| 3.3 | Profil státní organizace SŽDC, s. o. | 39 |
| 3.3.1 | Vznik společnosti SŽDC, s. o. | 39 |
| 3.3.2 | Oblasti hospodaření SŽDC, s. o..... | 40 |
| 3.3.3 | Zdroje financování SŽDC, s. o. | 42 |
| 3.3.4 | Soukromí provozovatelé železniční dopravy v ČR | 46 |
| 3.3.5 | Zásady modernizace železniční infrastruktury | 47 |
| 3.3.6 | Spolufinancování projektů z EU..... | 48 |
| 3.4 | Základní kritéria efektivní železniční dopravy | 50 |
| 3.5 | Konkurence železniční dopravě | 56 |
| 4 | Vlastní práce..... | 59 |
| 4.1 | Profilové ukazatele SŽDC, s. o. | 59 |
| 4.1.1 | Výkony dopravců v osobní a nákladní dopravě..... | 60 |
| 4.1.2 | Podíl výkonů z osobní a nákladní dopravy..... | 62 |
| 4.2 | Výsledky hospodaření za rok 2015 | 66 |
| 4.3 | Investiční dotace..... | 69 |
| 4.4 | Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb..... | 70 |
| 4.5 | Tržby za použití dopravní cesty | 71 |

| | | |
|-----|------------------------------------|----|
| 4.6 | Vztah výkonů a tržeb | 74 |
| 4.7 | Zaměstnanci SŽDC, s. o..... | 75 |
| 4.8 | Mzdové náklady | 79 |
| 4.9 | Spolufinancování z OP Doprava..... | 80 |
| 5 | Výsledky a diskuse..... | 83 |
| 6 | Závěr | 86 |
| 7 | Seznam použitých zdrojů | 88 |
| 8 | Přílohy..... | 92 |

Seznam grafů

| | |
|---|----|
| Graf 1 Vývoj počtu dopravců na síti SŽDC v letech 2003 - 2015..... | 59 |
| Graf 2 Podíl dopravců v osobní dopravě na síti SŽDC dle vlkm (v %) | 60 |
| Graf 3 Podíl dopravců v nákladní dopravě na síti SŽDC dle vlkm (v %) | 61 |
| Graf 4 Výkony doprav na síti SŽDC letech 2011-2015 v tis. vlkm | 62 |
| Graf 5 Výkony doprav na síti SŽDC v letech 2011-2015 v mil. hrtkm | 63 |
| Graf 6 Tržby SŽDC za použití dopravní cesty v osobní dopravě (v tis. Kč)..... | 72 |
| Graf 7 Tržby SŽDC za použití dopravní cesty v nákladní dopravě (v tis. Kč) | 73 |
| Graf 8 Podíl tržeb z osobní a nákladní dopravy na celkových tržbách v % | 74 |
| Graf 9 Vztah mezi výkony a tržbami z os. a nákl. dopravy v letech 2010-2015..... | 75 |
| Graf 10 Vývoj počtů zaměstnanců SŽDC v letech 2003-2016 | 76 |
| Graf 11 Věková struktura zaměstnanců SŽDC v roce 2015 v % | 77 |
| Graf 12 Struktura zaměstnanců SŽDC v roce 2015 podle dosaženého vzdělání v % | 78 |
| Graf 13 Genderová struktura zaměstnanců SŽDC v roce 2015 v % | 79 |
| Graf 14 Investice do infrastruktury SŽDC v letech 2013 - 2015 (v mld. Kč)..... | 81 |

Seznam tabulek

| | |
|--|-----|
| Tabulka 1 Provozovatelé drah v ČR v roce 2015 | 64 |
| Tabulka 2 Základní charakteristika sítě SŽDC v roce 2015 | 65 |
| Tabulka 3 Náležitosti infrastruktury SŽDC v roce 2015 | 65 |
| Tabulka 4 Výsledky hospodaření SŽDC za rok 2015 v mil. Kč | 67 |
| Tabulka 5 Přijaté investiční dotace SŽDC za roky 2013-015 v tis. Kč | 70 |
| Tabulka 6 Tržby SŽDC za prodej výrobků a služeb v letech 2013-2015 (v tis. Kč) | 71 |
| Tabulka 7 Mzdové náklady SŽDC za roky 2013-2015 | 80 |
| Tabulka 8 Seznam dopravců působících na síti SŽDC, s.o. k 12. 12. 2016..... | vii |

Seznam obrázků

| | |
|--|-----|
| Obrázek 1 Průběh přípravy VRT v ČR..... | i |
| Obrázek 2 Organizační struktura SŽDC, s.o. | ii |
| Obrázek 3 Kategorie drah a jejich provozovatelé..... | iii |
| Obrázek 4 Počty traťových kolejí, proudové systémy a označení dle jízdního řádu..... | iv |
| Obrázek 5 Největší traťové rychlosti | v |
| Obrázek 6 Tranzitní koridory | vi |
| Obrázek 7 Logo SŽDC | ix |

Seznam zkratek

| | |
|--------|---|
| ČD | České dráhy |
| ČR | Česká republika |
| EIB | Evropská investiční banka (European Investment Bank) |
| EK | Evropská komise |
| ERA | Evropská agentura pro železnice (European Railway Agency) |
| ERTMS | Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System) |
| ETCS | Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System) |
| EU | Evropská unie |
| GP | geometrická poloha |
| GSM-R | Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway) |
| GVD | grafikon vlakové dopravy |
| JŘ | jízdní řád |
| MD ČR | Ministerstvo dopravy České republiky |
| MF ČR | Ministerstvo financí České republiky |
| MMR ČR | Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky |
| MŽP ČR | Ministerstvo životního prostředí České republiky |
| MZ | mimořádná zásilka |
| OPD | Operační program Doprava v rámci Evropské unie |
| OPŽP | Operační program Životní prostředí v rámci Evropské unie |
| PD | projektová dokumentace |
| PS | Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR |
| SFDI | Státní fond dopravní infrastruktury |
| SŽDC | Správa železniční a dopravní cesty |
| TEN-T | Transevropská síť pro dopravu (Trans-European Network – Transport) |
| TSI | Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical specification for Interoperability) |
| VRT | vysokorychlostní trať |
| VZ | výroční zpráva |
| ŽDC | železniční dopravní cesta |

1 Úvod

V dnešní době je kvalitní a fungující železniční doprava nedílnou součástí všech prosperujících ekonomických systémů v celém globalizovaném světě. Proto i Česká republika, pokud chce rozvíjet svůj ekonomický potenciál, se bez kvalitní železniční infrastruktury a fungujícího provozního systému řízení neobejde. Zabezpečením a správou obou těchto částí je v České republice podle právní úpravy o transformaci s. o. ČD pověřena státní organizace Správa železniční a dopravní cesty.

Správa, modernizace a celkový růst sektoru železniční dopravy je téměř zcela závislý na finančních zdrojích z veřejných rozpočtů České republiky a podpoře Evropské unie. Strukturu železniční sítě České republiky tvoří hlavní vnitrostátní tratě a koridory s napojením na evropský tranzitní systém a dále tratě regionální a místní.

Na začátku 21. století došlo k postupné transformaci unitární státní organizace ČD a postupnému uvolnění na trhu železniční osobní i nákladní dopravy dopravcům s příslušnou licenci, kteří splnili odpovídající podmínky stanovené právní úpravou o drahách. Po zpřístupnění železniční dopravní cesty v rámci České republiky jsou i nadále České dráhy a ČD Cargo dominantními dopravci ve svém segmentu, ovšem svůj procentuální podíl na výkonech stabilně ztrácejí, zejména na hlavních tratích, a to vzhledem k pokračujícímu nástupu nových dopravců na trh.

Trendem posledních let v oblasti modernizace železniční infrastruktury je nejen její obnova a rozšíření, ale také snížení hlučnosti a celkové ekologické zátěže, vybavenost tratí a zvýšení zabezpečení jízd vlaků, zejména implementací evropského systému ERTMS. Naopak vyhlídky na investice do výstavby vysokorychlostních tratí na našem území se stále zdají nereálné, hlavně z důvodu liknavosti politických představitelů i institucí našeho státu, což ovšem může mít za následek, že hlavní evropské tranzitní trasy budou naše území míjet, dojde k poklesu přepravních výkonů a tržeb a tím se sníží celková výkonnost našeho dopravního segmentu hospodářství. EU jasně vyjádřila svou orientaci směrem k rychlejší a bezpečnější železniční dopravě, aby tato dokázala být více konkurenceschopná vůči dopravě letecké a silniční.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem této diplomové práce je zhodnocení financování činnosti Správy železniční dopravní cesty. Bude vyhodnocen vliv legislativních změn na její činnost a míra zapojení veřejných prostředků na zajištění fungování této organizace. Bude shrnut kontinuální vývoj od doby, jež předcházela samotnému založení státní organizace Správa železniční dopravní cesty, přes jednotlivá vývojová stádia, až po současný stav a to vše v kontextu s ekonomikou České republiky a zejména jejího dopravního segmentu. V diplomové práci budou zkoumány příjmové a výdajové položky hospodaření této státní organizace, jejich zdroje a instituce, které se na jejich lokaci podílí. V práci budou také identifikovány hlavní události a změny spojené s financováním činnosti Správy železniční dopravní cesty.

Pozornost bude také zaměřena na jednotlivé příjmové položky z veřejných zdrojů, ať už na národní úrovni nebo té evropské.

Práce se rovněž dala za úkol sledovat a vyhodnotit vlivy, události a souvislosti, které měli zásadní vliv na podstatu, vznik a formování podoby SŽDC, jejích cílů, forem, struktury a jejího poslání. Také se zaměřuje na spolupůsobící okolnosti a eventuální výsledné procesy a stavy, jež tvarovaly podobu současné ekonomické podoby železničního trhu.

2.2 Metodika

Hlavními zdroji o ekonomickém hospodaření jsou informace z výročních zpráv Správy železniční dopravní cesty a ročenek Ministerstva dopravy České republiky. Metodika této diplomové práce je založena na zhodnocení financování činnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty a na zpracování relevantních informačních zdrojů. V práci byly, z důvodu chybějících aktuálnějších zdrojů hospodaření SŽDC, použity hospodářské informace a data k ukončenému účetnímu období 2015.

Teoretické část se nejprve velmi stručně zabývá problematikou rozvoje železniční dopravy jako celku, následně jeho vývoji na území České republiky a současnou charakteristiku železniční sítě České republiky a samotné státní organizace Správa železniční dopravní cesty. V literární rešerši je využita metoda studia odborné literatury, přípravná metoda heuristiky, tedy sběru relevantní literatury a pramenů, metoda historického bádání kombinovaná s metodou srovnávací. Vzhledem k zaměření práce

budou informace získávány z aktuálních legislativních pramenů, z odborných časopisů a internetových zdrojů.

Praktická část se věnuje financování a hospodaření státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Využita bude metoda deskripce získaných informací a dat, komparace získaných hodnot a výsledků, syntézy poznatků, indukce dílčích informací, dedukce závěrů a důsledků. Dále je v praktické části využita metoda literární a popisná, metoda analýzy teritoriální a chronologické a pozornost je zde věnována problematice financování činnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty v časovém rozsahu let 2010–2015 prostřednictvím jak státních, tak i evropských dotací. Tato část se věnuje rozboru a vývoji výkonových ukazatelů hospodaření i veřejných financí plynoucích na činnost SŽDC a komparaci takto získaných údajů. Při hodnocení výkonů jednotlivých druhů doprav budou sledovány ukazatele vlakových kilometrů a hrubých tunových kilometrů. Na závěr práce je použita metoda syntézy, tedy závěrečného shrnutí.

3 Teoretická východiska

3.1 Vznik a historie železniční dopravy na území ČR

Historie železniční dopravy na našem území se začala psát s několikaletým zpožděním oproti ostatním evropským státům, ale přesto si železnice poměrně brzo našla své místo v přepravě osob i zboží, a záhy se stala důležitou součástí zdejšího rozvinutého hospodářství. Stejně tak se železná dráha stala pevnou součástí naší krajiny i každodenního života většiny obyvatel. Tuto svou bezprostřední roli si pak jednoznačně přenesla během následujících desetiletí až do současnosti.

3.1.1 Charakteristika dopravy

Toušek (2009, s. 11) tvrdí, že na obecné úrovni lze dopravu neboli transport chápat jako činnost spojenou s cílevědomým přemísťováním různého množství osob a hmotných statků v časových a prostorových souvislostech při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se poté jedná o proces charakterizovaný pohybem všech dopravních prostředků po dopravní cestě.

Vaněček (2008, s. 152) vnímá veškerá odvětví dopravy jako dynamicky se rozvíjející sektory hospodářství, obzvláště ve spojitosti se zvyšujícími se globalizací dnešních ekonomik, která vyžaduje přesuny materiálu, komponentů i hotových výrobků nejen mezi jednotlivými státy, ale i kontinenty. Výsledky těchto tendencí, jak dále píše, jsou ovšem nepříznivé vlivy na životní prostředí a tak se hledají cesty, jak omezit tyto škodlivé dopady a vymezit její až překotný vývoj do takové podoby, aby se stala dlouhodobě udržitelnou, a aby svými negativními důsledky nezatěžovala životy budoucích generací.

Podle Štůska (2007, s. 53) lze dopravu také charakterizovat jako přemístění zákazníka či fyzického zboží nebo služby z místa na místo, neboli pouze jako změnu umístění osob či věcí. Zdroje se přitom podstatně fyzicky nemění a nedochází k jejich podstatné změně formy. Systém poskytuje hlavně užitek ze změny umístění. Je základní funkcí dopravního (přepravního) systému. Za přepravní systém může být označována např. činnost spediční služby, dopravní služby, stěhovací služby atd.

Mezi hlavní funkce dopravy řadíme podle Eislera (2011, s. 53):

- **dominantní f.** - spočívá v přemísťování zboží a osob;
- **stimulační f.** - investice do dopravní infrastruktury přispívají k stimulaci ekonomiky;

- **sociálně stabilizační f.** - každá racionalizace dopravního systému by měla být vyvážena se zachováním sociálního smíru, výkyvy a odchylky v dopravní soustavě významně narušují stabilitu a vývoj ekonomiky i společnosti;
- **substituční f.** – možnost využití dopravy k substituční činnosti, např. využití práce v režimu JIT (Just in time) v dopravě zboží substituuje skladování zboží v podniku;
- **komplementární f.** - je převážně její dominantní funkcí.

Pernica a kol. (2001, s. 39) uvádí, že mezi faktory budoucího rozvoje dopravy lze zařadit aspekty politické, ekonomické, technické, sociální a ekologické. K politickým aspektům lze zařadit prosazování nového společenského řádu a vývoj a dynamiky přepravních proudů. U ekonomických aspektů je to zejména očekávání větší míry dostupnosti k místům ekonomické potřeby a zdrojům ekonomického růstu. Vzdálenost už sama o sobě přestává hrát významnější roli. Předpokládá se, že rozvoj ekonomiky vyvolá expanzi celého dopravního sektoru. Existuje samozřejmě spousta aspektů, které tuto expanzi mohou ovlivnit, zejména je to omezená kapacita dopravní infrastruktury, přepravní náklady, ochrana životního prostředí, atd. U technických aspektů je to zejména aplikace informačních techniky podporující zvýšení výkonů, efektivnosti standardizaci a bezpečnosti, zejména ve formě výpočetní techniky a telematiky. Mezi sociální aspekty lze řadit odbourání kulturních bariér ve společnosti a sílící konzumní prvky, jež vedou k růstu mobility společnosti. Faktor ekologie má dnes v dopravě stejnou důležitost jako těsně před ním faktor zvyšujícího se ekonomického blahobytu. Mnohými je považován svou důležitostí za primární a rozhodující. Ekologická omezení budou zřejmě v budoucnu stále více ovlivňovat rozvoj dopravy zejména v oblasti stavebních nákladů a prodloužení dopravních tras při vyhýbání se citlivým oblastem, což sebou přináší nákladnější projektová řešení (tunely, protihlukové stěny atd.) Nepřímo to také souvisí se snahou o snížení vlivu na zdraví lidí a ztrát na životech.

3.1.2 Počátky železnice ve světě

Vznik a rozmach železnice bývá nazýván dítětem průmyslové revoluce. Právě průmyslová revoluce a její postupný technologický i produkční růst umožnil stavby prvních tratí, ale zároveň vzrůstala potřeba přepravy surovin, výrobků i cestujících, což bylo jedním z hnacích impulsů pro tuto výstavbu. Dnes už jsou železniční stavby téměř samozřejmostí, ale v dobách výstavby prvních tratí byly pro obyvatelstvo něco zcela

neznámého. Tento nový fenomén s sebou nepřinesl pouze nové zakázky pro podniky či nové šance v podnikání, ale přišel s ním také nový způsob života. Nešlo jen o urychlení, ale i usnadnění cestování, vlaky brzy nabídly cestování i méně majetným lidem. Do této doby bylo takové cestování výsadou spíše bohatších vrstev obyvatelstva.

Jak popisuje také Kyncl (2006, s. 17), už od svého počátku a následného vývoje je železniční doprava velmi úzce spjata s rozvojem průmyslovým. Průběh celého 19. století je současně obdobím vzniku prvních základních železničních systémů v Evropě a obdobím významného technického pokroku v průmyslové výrobě. Někdy toto období bývá označováno jako první průmyslová revoluce a je jak v případě průmyslu, tak i v případě železniční dopravy spojeno s vynálezem parního stroje a jeho postupným uváděním do praxe. Přestože nejstarší pokusy o průmyslové využití železnice nalezneme v Anglii, střední Evropa a především pak České země patří v historickém kontextu rozvoje průmyslu a železnic na kontinentu k průkopnickým územím. Počátky systému kolo-kolejnice, tvořícího základní podstatu železnice, můžeme hledat dokonce už ve středověkých dolech Saska, Tyrol, Čech a Uher a teprve na konci 16. století se tento způsob důlní přepravy dostal do Anglie. Klasickým příkladem pro historické spojení železnice a průmyslu může být např. koněspřežní železnice České Budějovice – Linec, dílo významných inženýrů Františka Josefa a jeho syna Františka Antonína Gerstnerů, která byla zbudována pro dopravu soli ze Solné komory do Čech v letech 1825 – 1832 jako alternativa zamýšleného spojení Dunaje a Vltavy splavným kanálem. Byť ještě tehdy používala pro svůj provoz sílu koňského spřežení, už naznačila ohromný potenciál a výhody tohoto druhu dopravy.

Podle Schreiera (2005, s. 18–19) lze jako prapočátek železnice ve světě považovat rok 1804, kdy se Richardovi Trevithickovi v Anglii podařilo sestrojít a uvést do provozu první parní lokomotivu. Praktickému využití v provozu se však postavila překážka, kterou byla přílišná hmotnost lokomotivy. Roztrpčený Trevithick se po čase vzdal snah o zdokonalení stroje a zemřel jako zklamaný a veřejností zapomenutý člověk. Po letech pokusů, ověřování a vylepšování byla v Anglii dne 27. září 1825 slavnostní jízdou otevřena první parní železniční trať na světě ze Stocktonu do Darlingtonu. Za úspěšným startem této trati stojí muž, který je považován za tvůrce lokomotiv praktického využití, britský konstruktér George Stephenson. Prvním strojem byla Locomotion 1 a k definitivnímu úspěchu parní trakce dopomohla lokomotiva Rocket, která dosáhla do té doby nevídané rychlosti 46 km/h. Další z jeho strojů *Planet* již vykazovala řadu konstrukčních prvků, které se používaly po celou dobu výroby parních lokomotiv na celém

světě. Šlo zejména o vícetrubkový kotel, který je účinnější, a díky kterému tak bylo dosahováno i vyššího výkonu, ale také změna naklonění parních válců umístěných uvnitř lokomotivy, vytvoření umělého tahu topeniště a rozvod páry pomocí výstředníků. Byť nelze G. Stephensona přímo označit za vynálezce lokomotivy, byl prvním, kdo ji přivedl k praktickému využití.

Kraus (2001, s. 294) také upozorňuje na samostatnou kapitolu vývoje železnice, kterou je technologie brzdových zařízení. Spolehlivé a výkonné brzdění vlaku se v začátcích železničního provozu stalo postrachem všech konstruktérů. Problém, jak zastavit vlak, se stal limitujícím faktorem dalšího pokroku. Přestože lokomotivy byly schopny vyvinout vyšší rychlosti, nebylo možné je povolit, dokud neexistoval spolehlivý způsob zastavení vlaku. Zpočátku se používalo ruční brzdění používající šroubové vřeteno otáčené ruční klikou, ale výsledný efekt nebyl úměrný vynaložené námaze a vyžadoval spolupůsobení mnoha lidí na různých místech vlaku najednou, jinak hrozilo roztržení vlaku. V 60-tých letech 19. století se proto začal zkoušet systém založený na fyzikálních poznatcích o vzduchu. Roku 1869 si nechal Američan George Westinghouse patentovat systém pracující na principu trvalého přetlaku v brzdovém potrubí vlaku, kde brzdného účinku bylo dosaženo vypuštěním vzduchu z potrubí. John Hardy z Anglie prosazoval opačný systém sací brzdy, který fungoval na principu vakua v brzdovém potrubí a nasátí vzduchu při brzdění. Podstatná část Evropy a Severní Amerika dala nakonec přednost jednoduššímu systému Westinghouse, kterého obměny se používají při brzdění vlaků dodnes.

První elektrickou lokomotivu, jak popisuje Schreier (2005, s. 22-23), prezentovanou návštěvníkům výstavy v Berlíně, zkonstruoval a sestrojil německý fyzik, inženýr a úspěšný podnikatel Werner von Siemens. Byť měla ještě nicotný výkon 2,2 kW, naznačila další směřování vývoje železnic. Své využití nacházela zpočátku v průmyslu a v dolech, ale záhy začala pronikat ve formě elektrické tramvaje i do hromadné městské dopravy a alespoň částečně ulevila ovzduší ve velkých aglomeracích. Roku 1881 zahájila v Berlíně veřejný provoz první elektrická tramvaj na světě postavená von Siemensem na vlastní náklady. Ale nezůstalo jen u měst a za oceánem roku 1895 byla na trati Baltimore – Ohio zahájena pravidelná železniční doprava v elektrické trakci. V Evropě byla roku 1899 zprovozněna první elektrifikovaná trať a to ve Švýcarsku mezi městy Burgdorf a Thun.

Jak uvádí Eisler (2011, s. 66-67), během 19. století vzniká jak Evropě, tak i v Severní Americe síť železničních tratí, čímž se několikanásobně snížila doba cestování po kontinentech a v souvislosti se stavbou těchto, na svou dobu převratných technických

děl, začínají vznikat také první akciové společnosti, neboť soukromý investor by nemohl tak obrovský projekt sám financovat. Zároveň s železnicí také vznikají podniky, které z nového fenoménu těží, protože stoupá potřeba železa, oceli či strojů. Devatenácté století přineslo prudký rozvoj těžby hnědého a černého uhlí. I to byl důvod rychle se rozrůstající železniční sítě, neboť produkty bylo třeba dopravovat co nejrychleji a v co největším počtu na místa, kde byly potřebné.

Ve 30-tých letech minulého století, píše Petr (Železničář, 2006), dospěla parní trakce ke svému vrcholu a největší slávě, která je charakterizována výkonnostním vrcholem a řadou rychlostních rekordů. V Německu roku 1936 dosáhla aerodynamicky upravená lokomotiva mezi Berlínem a Hamburkem rychlosti 200,45 km/h. Soutěžení dvou soukromých společností na trati z Londýna do Skotska stojí za světovým rychlostním rekordem parní lokomotivy z roku 1938, který činil 203 km/h.

Jak podotýká Schreier (2005, s. 24-28) parní éra zhruba po sto letech vrcholila v době, kdy obrazy hlavních tratí začaly doplňovat siluety trolejového vedení. Měděné pavučiny táhnoucí se nad kolejemi dávaly jasně najevo, že doba páry na kolejích se blíží konci, a že nastupuje éra nafty a elektřiny na železnici, a je proto potřeba složit hold nejvýznamnějším představitelům století páry, kteří se zasloužili o vznik nového druhu dopravy – železnice.

3.1.3 Počátky železnice v českých zemích

V zemích Koruny české, jak píše Jakubec a Jindra (2006, s. 249), byl vývoj obdobný jako ve zbytku Evropy, byť s několikaletým zpožděním. Dráha koněspřežky z Českých Budějovic do rakouského Lince, postavena otcem a synem Gerstnerovými v letech 1825 až 1832. František Josef Gerstner svou studií nejprve přesvědčil vídeňské úřady o technické i ekonomické nevýhodnosti zamýšleného plavebního kanálu mezi Vltavou a Dunajem a vyjádřil přesvědčení o nutnosti jeho náhrady výstavbou železnice, byť tehdy ještě s animální trakcí. Zároveň doporučil pro realizaci tohoto projektu svého syna profesora Františka Antonína Gerstnera. A jím bylo započato projektování a stavba tratě, která byla jakýmsi průkopníkem a velkým tématem nejen naší železniční historie, ale také nejstarší veřejnou železnicí na kontinentální Evropě. Měla sloužit výhradně přepravě nákladů, zejména soli a dřeva z oblasti Solné komory k lodní přepravě po Vltavě, s přepravou cestujících vůbec nepočítala a zpočátku tak osobní spoje jezdily jen z obecné potřeby a bez povolení úřadů. Ovšem v době zahájení jejího provozu už v Anglii vznikali první železniční trati určené pro vlakové soupravy s parní lokomotivou.

Schreier (2009, s. 50 - 56) konstatuje, že první takovou železnicí na českém území se stala v roce 1839 „Severní dráha císaře Ferdinanda“ (KFNB – německy Kaiser Ferdinands Nordbahn) v úseku Vídeň – Břeclav – Brno. Na jaře 1836 podepsal císař Ferdinand I. privilegium, jímž dal zelenou realizaci první lokomotivní železnice v monarchii, která měla v následujících letech výstavby protnout monarchii od jihu z Vídně až na sever do Haliče s odbočkami z Přerova do Olomouce a z Ostravy do Opavy. S budováním první lokomotivní tratě v monarchii je spjato jméno projektanta a stavitele Aloise Negrelliho, generálního inspektora KFNB. V kolejích tušil Negrelli budoucnost hromadné dopravy. V roce 1841 se další výstavba trati zastavila z důvodu špatné finanční situace soukromé akciové společnosti KFNB, v jejímž čele stál vídeňský bankéř S. M. Rothschild. Pro získání a posílení státního vlivu na výstavbě nových železničních tratí bylo roku 1841 založeno ve Vídni generální ředitelství státních drah, aby tak stát mohl lépe prosazovat své společenské, ekonomické a vojenské zájmy. Po vládním zásahu pokračovala výstavba a v roce 1848 tak byla trať napojena na pruskou železniční síť. Původní podnikatelský záměr, se ukázal jako zdařilý a dráha začala brzo prosperovat a zasloužila se o hospodářský rozvoj všech jí dotčených oblastí. Přepravovala se po ní zejména sůl z haličských dolů, železo z Vítkovických železáren, uhlí z Ostravska, ale i dřevo, dobytek a obilí, v původních kalkulacích zakladatelů byla přeprava osob až na pátém místě.

Čornej (2001, s. 294-295) dále uvádí, že v srpnu roku 1845 byla dokončena dráha z Olomouce do Prahy, a že je zde potřeba vyzdvihnout jméno věhlasného českého inženýra Jana Pernera, který má své neotřesitelné místo v galerii železničních osobností, a který se svou projektantskou a zhotovitelskou prací a umem na pražsko-olomoucké dráze nesmazatelně zapsal do dějin výstavby české železnice. Jen jeho brzká tragická smrt jej připravila o další a větší výzvy a úspěchy. Významným počinem na stavbě této trati se rovněž stala ražba našeho prvního železničního tunelu u Třebovic.

Jak popisuje Schreier (2012, s. 35–37), z Prahy pak pokračovala výstavba v roce 1851 tratí do Děčína a z Děčína do Drážďan. Výstavbu těchto tratí vedl opět A. Negrelli a v Praze tuto železnicí ozdobil dílem zcela mimořádným, 1111 metrů dlouhým kamenným viaduktem přes Vltavu, jenž dnes nese jeho jméno. Na těchto projektech se naplno rozvinulo organizační a podnikatelské umění významného českého podnikatele Vojtěcha Lanny a velkopodnikatelů středoevropského formátu bratří Kleinů, kteří nejenže dodávali ze svých železáren materiál na stavby tratí, ale zároveň se také stali i jejich staviteli. Všichni zmínění velikáni výstavby prvních železničních tratí byli ve svém

oboru průkopníky bez speciálního vzdělání. Celý obor železniční teprve vznikal a tak si zmínění stavitelé museli vystačit se všeobecným vzděláním, většinou strojním nebo stavebním, nikoliv však specializovaným na železniční problematiku tak jako dnes. O to více dnes vyniká jejich vizionářská práce a organizační schopnosti.

Roku 1854, jak píše Hlavačka (1990, s. 68), byl stát, jehož ekonomický stav se neudržitelně zhoršoval neustálým zbrojením a oslabením po bouřlivém roce 1848, nucen vlastní výstavbu železnic opustit. Již postavené tratě Severní a Jižní dráhy prodal soukromé Společnosti státní dráhy (StEG), která byla ovládaná francouzským kapitálem. Stát se sice budování železnic ve vlastní režii vzdal, ovšem zároveň s tím byl vydán nový tzv. koncesní zákon, který podporoval soukromé investice do nových železnic garantovaným zhodnocením kapitálu, půjčky s nízkým úrokem nebo osvobození od daní na určitou dobu. Tímto stát docílil toho, že se železniční odvětví stalo pro soukromé společnosti zajímavým. Soukromý sektor se navíc zaměřil na budování ekonomicky výhodných staveb, které propojovaly zejména těžební a průmyslové oblasti. Do roku 1873 byla postavena významná část železniční infrastruktury. V tomtéž roce ale došlo také ke krachu na vídeňské burze, který odstartoval krachy nebo ekonomické potíže mnoha soukromých firem, čímž se také velice zpomalil další rozvoj železničního sektoru. Vlivem krachu na vídeňské burze byla vláda nucena změnit směřování dosavadní dopravní politiky.

Pavlíček (2002, s. 23) popisuje, že roku 1877 byl přijat tzv. sekvestrační zákon, který umožňoval státu převzetí soukromých železničních společností, které dlouhodobě vykazovaly ztrátu. Zároveň ovšem došlo k využití koncesních podmínek, což vedlo k převzetí i společností, které byly ziskové. Dne 25. května 1880 parlament ve Vídni přijal liberálně laděný říšský zákon č. 56 „O poskytování výhod místním drahám“, který zjednodušoval vznik místních lokálních tratí, ale zaváděl i úlevy provozní, administrativní a finanční. Kromě soukromých subjektů, se investory časem stávali stát i jednotlivé země (Čechy, Morava, Slezsko). Na konci 19. století tak byla na území Čech, Moravy a Slezska dobudována síť hlavních železničních tratí, což znamenalo, že na železnici byla napojena všechna významnější města a průmyslové oblasti. Vzhledem k tehdejšímu územnímu uspořádání Rakouska-Uherska měla železniční síť na našem území převážně severojižní charakter.

Jak Schreier (2005, s. 111) uvádí, v roce 1884 vznikla státní společnost Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), která začala postupně zestátnňovat soukromé železniční společnosti i s jejich infrastrukturou a vozovým parkem. Proces zestátnění většiny

železničních tratí na našem území byl dokončen roku 1909. Důležitým milníkem pro rozvoj železnice u nás je založení první továrny na výrobu lokomotiv v českých zemích v roce 1899 v Praze-Libni, která nesla název První českomoravská továrna na stroje. V roce 1903 byla postavena první elektrifikovaná železniční trať na území Rakouska-Uherska, která vedla z Tábora do Bechyně (24 km) a napájena byla stejnosměrným proudem o napětí 1,5 kV. Napájecí systém pro tuto trať vybudovala a dodala firma Františka Křižíka, významného českého technika, vynálezce a průmyslníka, který byl mj. průkopníkem elektrifikace veřejné dopravy a zdokonalování železniční zabezpečovací techniky.

České země i celá monarchie, stejně jako zbytek Evropy, se už ale pomalu blíží k prahu první celosvětové válečné tragédie, po jejímž konci se objeví úplně nová Evropa – geograficky, politicky i společensky. Spolu se všemi těmito změnami se dostavili i nové výzvy a potřeby pro železniční dopravu.

3.1.4 Vývoj železnice v Československé republice

Konec válečného roku 1918 spustil v Evropě mnohé změny. Po uzavření válečných bojišť podpisem příměří u Compiègne dne 11. listopadu 1918 se rozhořely nové bitvy, tentokrát však politické a právní, jejichž důsledkem bylo značné překreslení mapy Evropy, zejména vznikem několika tzv. nástupnických států. Jedním z těchto států povstalých na troskách Rakousko-Uherska byla i Československá republika, vyhlášená 28. října 1918.

Jak popisuje Kyncl (2006, s. 41, 44) železniční tratě, které ležely v hospodářsky vyvinutější oblasti monarchie Čech, Moravy a Slezska připadly nově vzniklé státní společnosti Československé státní dráhy (ČSD). Závažným problémem byla severojižní orientace většiny hlavních tratí na území ČSR. Olomoucko-pražská dráha se stala hlavní spojnicí Čech s Moravou a Slezskem, spojení Čech se Slovenskem zajišťovala prakticky jediná hlavní trať, a to tzv. Košicko-bohumínská dráha. Nová vláda si spolu s železniční správou dala za úkol přebudovat železniční síť na orientaci východ – západ, která lépe odpovídala hospodářským a politickým požadavkům nově vzniklé republiky. Proto bylo zákonem č. 235/1920 Sb. o stavbě nových železných drah na státní útraty rozhodnuto o výstavbě nových státních železnic s případnou možností vydání státních železničních obligací. Z těchto důvodů byla místní dráha z Břeclavi do Děvínské Nové Vsi postupně rekonstruována na hlavní dvoukolejnou trať, díky níž vznikla nová spojnice Prahy s Bratislavou. Rovněž byly postaveny nové spojovací dráhy ze Vsetína přes Horní Lideč do Púchova a z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom. Na několika

jednokolejných hlavních tratích byl zahájen rozsáhlý program stavby druhých kolejí. Velké úsilí bylo rovněž věnováno výstavbě nových železničních tratí na samotném Slovensku a přestavbě některých železničních stanic a dopravních uzlů.

Podle Schreiera (2005, s. 60) lokální tratě přežily monarchii převážně v soukromovlastnické podobě a stały se součástí sítě železnic nového československého státu. Ten ale propagoval myšlenku jednotných železnic ve vlastnictví státu a tak zákonem ze dne 25. června 1925 bylo 48 lokálních tratí převedeno do státního vlastnictví.

Kyncl (2006, s. 43) rovněž píše, že se státní dopravní politika dále v meziválečném období zaměřovala zejména na zdvoukolejnění a modernizaci stávajících hlavních tratí. Zbudování druhé traťové koleje proběhlo v meziválečném období v úsecích Břeclav – Děvínská Nová Ves, Přerov – Česká Třebová, Zdice – Plzeň, Praha – Lysá nad Labem a Brno – Veselí na Moravě, kde bylo přerušeno válkou a dokončeno až v 50. letech. Podle představ státu měla také pokračovat elektrifikace železniční sítě, ale hospodářská krize počátku 30-tých let a pokročilá motorizace jak na místních, tak i na dálkových tratích, tomu zabránily. Motorizací železniční dopravy byly ušetřeny jak náklady na palivo, tak i na zaměstnance, kdy už nebyla potřeba topičů. Motorizovaná železniční doprava se ukázala jako rychlejší, levnější a spolehlivější. Přes neúspěšnou elektrifikaci ale lze zařadit meziválečnou éru ke zlatým dobám železnic. Státu se podařilo vybudovat 9 nových tratí o celkové délce 370 km.

Kvizda (2006, s. 63) poukazuje, že důsledkem Mnichovské dohody z roku 1938 bylo odtržení rozsáhlých pohraničních oblastí republiky, což znamenalo také rozpad československé železniční sítě, neboť došlo k přerušení nejdůležitějších železničních spojení. Nejdůležitější železniční stavbou tzv. 2. republiky se stala realizace trati z Havlíčkova Brodu do Brna. K výstavbě této trati přistoupila čs. vláda v říjnu 1938 v důsledku odstoupení Sudet a pohraničních území, ve kterých ležely především úseky hlavní tratě z České Třebové do Olomouce a Brna. Neméně citelná byla ztráta uzlu Košice a mnoha tratí na jihu Slovenska. Zbytek železniční sítě byl následně v době Protektorátu Čechy a Morava integrován do systému Německých říšských drah.

3.1.5 Poválečný provoz

Jak poukazuje Kyncl (2006, s. 57), těsně po ukončení 2. světové války v květnových dnech roku 1945 se celé železniční odvětví nacházelo v žalostném stavu. Infrastruktura byla zdecimována jednak ustupujícími jednotkami Wehrmachtu (zničené mosty a tunely), ale i sabotážemi majícími za cíl znemožnění takového ústupu, a také spojeneckými nálety,

kteřé měly za cíl znesnadnit koordinovanou železniční dopravu vojsk v týlu i poblíž bojišť. Proto bylo nutné po ukončení bojů provést nezbytné odstranění válečných škod a po něm následovala rozsáhlá rekonstrukce důležitých železničních tahů a výstavba nových tratí. Pokračovala např. výstavba železniční spojnice Prahy a Brna přes Havlíčkův Brod, která byla zahájena už v 1938, kdy bylo přerušeno spojení těchto dvou největších měst v důsledku Mnichovských dohod a odstoupením sudetských enkláv ve prospěch Německa, a tím pádem přerušeni spojení přes Českou Třebovou. Toto nové spojení bylo dokončeno v roce 1953.

Podle Schreiera (2010, s. 53) se z důvodu poválečných politických změn, které vyvrcholily komunistickým převratem v únoru 1948, stalo hlavním programem na železnici další posilování východozápadní orientace s jasnou prioritou, kterou bylo železniční spojení se Sovětským svazem. Dle ustanovení § 148 Ústavy z roku 1948 a zákona č. 311/1948 Sb., o národních podnicích, mohla být veřejná doprava železniční, pravidelná doprava silniční a letecká pouze národním majetkem. Prováděcím zákonem o národních podnicích byly znárodněny zestátněním nestátní dráhy pro veřejnou dopravu a současně byl zřízen Národní podnik Československé dráhy. Právo budovat celostátní dráhy měl od této chvíle pouze stát dle hospodářského plánu, kam musela být zamýšlená dráha zařazena. V roce 1952 bylo znovu zřízeno Ministerstvo železnice, které v roce 1953 po zániku Národního podniku Československé dráhy, přebralo přímou správu nad železnicemi. Po převzetí moci Komunistickou stranou Československa byl taktéž přijat zákon č. 241/1948 Sb. o rozvoji. Národní hospodářství včetně železniční dopravy začalo být plánováno v tzv. pětiletkách, které měly vést ke zvýšení výkonu a produktivity. Ale tak jako i v jiných oblastech řízení národního hospodářství tak i na železnici se nepodařilo naplnit většinu optimistických plánů načrtnutých v celospolečensky přijaté euforii. Socialistické Československo bylo navíc izolováno od evropských technologických trendů, díky kterým se dokázaly západoevropské země posunout ve vývoji železnic značný kus kupředu.

Podle Krejčířika (1991, str. 213) je mezi uskutečněnými cíli těchto plánů je elektrifikace hlavních tratí, zdvoukolejnění trati Žilina – Košice a výstavba velkého překladiště v Čierne nad Tisou, které zajišťovalo překládku zásilek ze sovětského širokého rozchodu (1520 mm) na náš normální rozchod (1435 mm) a výstavba nové širokorozchodné trati Maťovce – Haniska při Košiciach. Dále bylo v 60 – tých letech postavena řada kolejových spojek a přeložek spojených s důlní těžbou na Ostravsku a Mostecku.

Období od konce 2. světové války do roku 1989 je charakteristické velkými nároky, kladenými komunistickou vládou na železniční přepravu nákladů. Klasickým příkladem může být například budovatelského rekordu z 20. prosince 1958, kdy dvě parní lokomotivy řady 556 odvezly z Kojetína do Ostravy vlak dlouhý 1 685 metrů a vážící 8272 tun, ovšem bez valného hospodářského přínosu, protože se jednalo o zcela ojedinělý a čistě propagační počín (Schreier, 2005, s. 27).

Požadavky, které představovaly přepravu stále větších objemů zboží, však narážely na nedostatečné kapacity a nízkou technologickou úroveň československých železnic, protože investice do železniční dopravy, zejména infrastruktury, byly v té době dlouhodobě zanedbávány a podhodnocovány. Tato situace vedla k soustavnému přetěžování železničních tratí, překladišť a železničních vozidel s neblahými důsledky. Situace se změnila až po roce 1989, kdy v důsledku politických a ekonomických změn razantně poklesl rozsah požadované i skutečné nákladní železniční dopravy. Objem nákladů přepravených po železnici v tehdejší Československu poklesl mezi lety 1989 a 1992 přibližně o 40 % (Kubáček, 2009, s. 36-37).

3.1.6 Vývoj konce 20. století

Jak píše Schreier (2010, s. 153) po Sametové revoluci v listopadu 1989 došlo k mnoha celospolečenským, politickým i ekonomickým změnám a také na železnici dochází k novému vývoji. V roce 1993 dochází k rozpadu Československa a vznikají Česká republika a Slovenská republika jakožto dva samostatné a suverénní státy. Stejně tak dochází k zániku ČSD a vznikají nástupnické organizace České dráhy (ČD) a Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). Na českém trhu s železniční dopravou tak začíná nová éra v nově nastoleném ekonomickém prostředí tržního hospodářství, která si vyžádala mnohé organizační a technologické změny, jež by umožnily další efektivní fungování.

Již při osamostatnění České republiky a vzniku státní organizace České dráhy panovali snahy o transformaci podniku, která by zachovala vliv státu na zabezpečení infrastruktury a zbavila ho provozování drážní dopravy, kterou měli obstarávat samostatní dopravci, buďto ve veřejné soutěži nebo na vlastní podnikatelské riziko. Pro vytvoření takového konkurenčního prostředí bylo tedy zapotřebí odčlenit navzájem jednotlivé části a funkce, což se ovšem setkala s velkými výhradami všech odborových centrál působících na železnici. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, s účinností 1. ledna 1995, rozdělil funkce v železniční dopravě na vlastníka, provozovatele, dopravce a byly jím vytvořeny základní podmínky pro vznik konkurence na českých železnicích (Česko, 2017).

Až pod vlivem vývoje situace na evropském železničním trhu a s blížícím se vstupem ČR do Evropské Unie, která klade důraz na liberalizaci národní dopravy, se rozhodla vláda ČR o restrukturalizaci unitárního železničního podniku ČD, s.o..

K 1. lednu 2003 (České dráhy, 2009, s. 64-65) tedy vznikly, jako nástupnické subjekty, státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) s funkcí vlastníka, provozovatele a správce drážní infrastruktury na území ČR a ve vlastnictví státu, a dále akciová společnost České dráhy (ČD), jejímž zakladatelem a 100% vlastníkem je stát, s funkcí provozovatele osobní i nákladní železniční dopravy. Akciová společnost ČD byla založena bez možnosti veřejné nabídky akcií. Jejich převoditelnost zůstala omezena na předchozí souhlas vlády. SŽDC od této doby, jako vlastník infrastruktury, přiděluje jednotlivým dopravcům kapacitu železniční dopravní cesty, organizuje drážní provoz a sestavuje jízdní řády. Organizace také musí zajišťovat provozuschopnost železniční dopravní cesty, její modernizaci, rozvoj a výstavbu nových tratí, dále pak distribuci a obchod s trakční a netrakční elektřinou. ČD si k zajištění provozování dopravy ponechala vozový a lokomotivní park, ovšem zcela nevhodně v jejím vlastnictví zůstaly také drážní nemovitosti spojené s provozem železniční dopravy, zejména nádražní budovy, což zbytečně pokrývalo zamýšlenou rovnost postavení všech dopravců ve prospěch ČD, byť pro ně znamenalo i určitou přítěž z hlediska jejich údržby. Rovněž byla i provozuschopnost železniční sítě zajišťována až do 30. června 2008 Českými drahami, a to na základě smlouvy uzavřené mezi SŽDC a ČD. To znamenalo, že i provozování železniční dopravy a samotné železniční dopravní cesty zabezpečovali zaměstnanci ČD. Teprve 1. července 2008 byla změnou zákona č. 77/2002 Sb. funkce provozovatele dráhy plně převedena na SŽDC, s výjimkou regionálních tratí Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice, které jsou na základě nájemní smlouvy provozovány společností GW Train Regio, a.s., a trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem, kterou provozuje společnost AWT, a.s.. S tím souvisel přechod některých organizačních a výkonných jednotek od ČD pod SŽDC, např. šlo o Správu železniční geodzie, Správu železniční energetiky, Technickou ústřednu dopravní cesty a Hasičskou záchrannou službu.

3.1.7 Trendy v dopravě 21. století

Hlavními trendy v soudobé železniční dopravě jsou především systémy dálkového řízení zejména koridorových tratí z jednoho dispečerského centra, dále pak rozmach systému kombinované dopravy a vývoj vysokorychlostních tratí.

Centrální dispečerské pracoviště

Centrální dispečerské pracoviště jsou technologická centra pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na přilehlých traťových úsecích. Disponují několika řídicími sály pro ovládání konkrétních úseků trati. Soustřeďují veškerou dispečerskou práci i ovládací prvky infrastruktury do jednoho celku, což v praxi umožňuje značnou personální úsporu, a zefektivňuje provozní řídicí procesy. Nové řízení má za cíl zvýšit technickou úroveň pomocí moderní techniky a zlepšit zabezpečení železničního provozu. Vizí je ovládání všech hlavních tratí v celé ČR ze dvou již existujících CDP – české části tratí z Prahy a moravské a slezské části z Přerova.

Systém ERTMS

V rámci zefektivnění mezinárodní železniční dopravy na evropském kontinentu je třeba odbourat bariéry mezi jednotlivými národními infrastrukturami. Proto vznikl v rámci EU projekt ERTMS. Na základě dohod uzavřených na úrovni Evropské komise a organizačních struktur projektu ERTMS se pro všechny úseky tranzitních koridorů na území České republiky požaduje vybudovat systém ETCS L2. V rámci výstavby tohoto systému se požaduje vyprojektovat, realizovat, schválit pro provoz a certifikovat traťovou část systému ETCS L2, která musí být interoperabilní a zcela kompatibilní s vozidly vybavenými palubní částí systému.

Kombinovaná nákladní doprava

Kombinovaná nákladní přeprava rozličného zboží po železnici, silnici i vodě je současným trendem posledních let a lze obecně konstatovat stoupající zájem o tento druh přeprav. Do roku 2019 lze předpokládat celosvětový nárůst tohoto typu přepravy. Rozhodující výhodou takovýchto přeprav je zejména rychlost, ale i ekologičnost, což je dnes v rozvíjející se Evropě žádaným aspektem. Současně je pro přepravní společnosti možností, jak řešit personální a kapacitní problémy spojené s větším množstvím přeprav. Jiným způsobem lze říct, že intermodální doprava potřebuje na své trase méně dopravních prostředků i personálu. Kombinovaná doprava má ohromné možnosti ve spojení s námořní dopravou a jejími přístavy, kde je mnohem snazší přesunout velké objemy zboží z lodí na železnici. Z tohoto důvodu v současné době prochází mnoho kontejnerových překladišť rozvojem a modernizací. V těchto uzlových terminálech leží budoucnost těchto transportů, protože se v nich sdružují přednosti překladiště, železničního napojení i spedice. Terminály v České republice mají vzhledem k umístění v srdci Evropy významnou strategickou polohu, leží jednak na přepravní linii sever – jih, ale také na linii

západ – východ. Tyto terminály jsou rovněž napojeny železniční sítí na hlavní evropské námořní přístavy, zejména Hamburk, Rotterdam, Brémy nebo Terst a Koper, ale také na česká říční překladiště v Mělníku a Lovosicích.

Vysokorychlostní tratě

Jak uvádí Libý a Šlégr (2010, s. 36–37) vysokorychlostní vlaky představují budoucnost železnice ve 21. století. Na počátku tohoto vývoje železnice bylo odhodlání vlád např. Japonska nebo Francie investovat jak do výstavby, tak do výzkumu a vývoje technologicky nových vlakových souprav. Počáteční investice se vyplatila, neboť v těchto státech došlo k renesanci dálkové železniční dopravy. Železnice tak dobývá zpět své ztracené postavení, ze kterého jí v minulém století sesadily dálnice a letadla. Mezi hlavní přednosti VRT patří zejména zkrácení jízdní doby (do 600 km konkurenceschopná letadlům), minimální emise, nepatrná nehodovost, nižší zábor půdy oproti stavbě dálnic a hlavně lepší možnosti využití cestovního času vůči automobilové dopravě. Za nevýhody se považují zejména vyšší pořizovací náklady na vlakové soupravy a vznik nové liniové bariéry v krajině. Mapa s uvažovanými VRT na území ČR je znázorněna na obrázku 1. Projednávání koncepce výstavby se v posledních dnech dostalo do popředí jednání poslanců PS napříč všemi politickými stranami, když prosadili usnesení PS, které zavazuje vládu ČR, aby urychlila přípravu a výstavbu VRT.

Přechod na jednotnou napájecí soustavu

Jak uvádí MD ČR (2017), síť elektrifikovaných tratí ve správě SŽDC je dosud rozdělena na stejnosměrnou soustavu 3 kV v severní části ČR a střídavou soustavu 25 kV 50 Hz v jižní části ČR. Studie, kterou si nechalo vypracovat MD ČR, a kterou společně vyhotovily společnosti SUDOP Praha a SUDOP Brno, prokázala, že současná stejnosměrná soustava už nevyhovuje současným požadavkům železničního provozu a její posílení by, za cenu vysokých investičních nároků, přineslo jen částečné přínosy. Východiskem je tedy postupná změna na výhodnější a praktičtější střídavou elektrickou soustavu. Přechod na jednotnou napájecí soustavu přinese SŽDC i dopravcům zvýšení energetické výkonnosti a účinnosti, snížení nákladů na elektrifikaci dalších tratí, kompatibilitu napájení s budoucími VRT a lepší efektivitu vozby vlaků spolu s lepšími trakčními vlastnostmi moderních hnacích vozidel.

3.2 Dopravní strategie a legislativa v České republice

3.2.1 Význam kvalitní dopravní sítě

Bez fungující a komplexní dopravní sítě, tu železniční nevyjímaje, se nemůže rozvíjet a prosperovat žádný ekonomický systém na světě, včetně ekonomiky České republiky. Dopravní politika EU si v oblasti infrastruktury ukládá jako cíl vytvoření kvalitní a výkonné dopravní sítě TEN-T, která má spojovat všechny členské státy.

Geografická poloha České republiky ve středu evropského kontinentu a zlepšující se prostupnost hranic pro volný pohyb zboží, služeb i osob nabízí velké množství nových hospodářských možností. Bez kvalitní dopravní sítě sestávající jak s železniční a silniční, ale také letecké a vodní dopravy by ale nebyly řešitelné. Společenský i ekonomický vývoj okolních států, stejně jako i celé Evropské Unie, vyžaduje v rámci našeho společenského a ekonomického rozvoje napojení české dopravní infrastruktury na tu evropskou. Pouze takovéto napojení nás posouvá do role středoevropského ekonomického spoluhráče. Naopak v případě nepropojení naší dopravní sítě s tou evropskou nám hrozí možná postupná, ale rozhodná ztráta většiny ekonomických vazeb, protože kvalitní doprava, logistika a spedice je součástí všech moderních ekonomik.

Na základě prioritních os a souvisejících dokumentů v oblasti infrastruktury zformulovala Česká republika vlastní návrh uspořádání dopravní sítě a celé infrastruktury, včetně železničních koridorů. Dopravní politika je střednědobý rozvojový plán v oblasti infrastruktury a dopravy, kterým se stanovují strategické a koncepční cíle dopravního sektoru. Zpracovatelem dopravní politiky je Ministerstvo dopravy ČR, které popisuje jednak výchozí stav, tak i nástroje a prostředky, kterých má být využito pro dosažení jím definovaných cílů.

První Dopravní politika po rozpadu Československa byla vydána Vládou ČR v roce 1998 na základě usnesení č.413/1998 a stanovovala strategii rozvoje dopravy před vstupem ČR do EU (MD ČR, 2013, s. 5).

Jak uvádí MD ČR (2013, s. 5), Česká republika reagovala na vstup do EU a přizpůsobení se dopravní politice EU dokumentem Dopravní politika pro léta 2005 – 2013, která byla aktualizována v roce 2011 vládním usnesením č. 565/2011. Na ni v současnosti navazuje platný strategický dokument Vlády ČR s názvem Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, který je implementován MD ČR, který obsahuje tyto základní cíle (MD ČR, 2013, s. 6):

- harmonizace podmínek;

- modernizace rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy;
- omezení vlivu dopravy na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel;
- rozvoj sítě TEN-T;
- zvýšení bezpečnosti dopravy;
- výkonové zpoplatnění;
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému;
- snižování energetické náročnosti dopravy;
- rozvoj městské, příměstské dopravy a IDS.

V rámci zachování konkurenceschopnosti je potřeba dokončit výstavbu sítě TEN-T a to do roku 2030 pro hlavní sítě a do roku 2050 pro globální sítě. V dokumentu Dopravní sektorové strategie jsou rozplánovány možnosti a způsoby pro financování těchto investičních akcí. V rámci ČR jsou zde konstatovány značné nedostatky v oblasti železniční infrastruktury, kterou spravuje SŽDC. Mezi základními nedostatky jsou zmiňovány nedostačující kapacita železniční dopravní cesty v úseku Brno – Přerov v rámci sítě TEN-T, dále brněnský železniční uzel a chybějící rychlé a přímé napojení centra Prahy na mezinárodní letiště Václava Havla. V jiných oblastech dopravní sítě jsou shledány nedostatky s kvalitou a kapacitou železniční dopravní cesty (MD ČR, 2013, s. 5–6).

MD ČR (2013, s. 15) uvádí, že v současnosti má v ČR nákladní železniční doprava přibližně stejný procentuální podíl na přepravních výkonech v porovnání s ostatními zeměmi EU, ale zároveň klesající trend oproti jiným vyspělým zemím. Nabídku železniční dopravy snižuje zejména nízký počet veřejných terminálů pro multimodální dopravu. Množství a hustota sítě logistických center, které jsou naopak napojeny na dálniční a silniční síť, naopak zvyšuje dominanci tohoto módu. V současnosti však není možná podpora výstavby multimodálních center s napojením na železniční síť z veřejných zdrojů, protože by se jednalo o nedovolenou podporu.

Jak popisuje dokument Dopravní politika 2014–2020 (MD ČR, 2013, s. 24), Evropská komise zcela jasně deklaruje svou podporu výstavbu těchto terminálů, u kterých je i možnost jejich veřejného vlastnictví. Pokud jsou jasně formulovány jednotlivé role státu a územních samosprávních celků do návrhů statusu Veřejných terminálů, je možnost krytí těchto nákladů ze zdrojů SFDI. Z důvodů významné specifčnosti železniční dopravy je zapotřebí učinit kroky k zajištění poptávaného rozsahu nákladní železniční dopravy V přetížených městských aglomeracích, kde je velká intenzita příměstské osobní dopravy, a na železničních koridorech, kde je hustá dálková osobní doprava, je v současnosti velmi

obtížné uspokojit požadavky nákladních železničních dopravců. Východiskem z této situace se jeví oddělení osobní a nákladní dopravy, ovšem nezbytnou podmínkou je vybudování potřebných sítí pro nákladní dopravu v rámci TEN-T a zajištění zkapacitnění a zprůjezdnění železničních uzlů v České republice. V západní Evropě se v současnosti rozbíhá provoz projektu Eurocarex, který má za cíl uvolnění kapacity vzdušného prostoru přesunem přeprav na železnici.

3.2.2 Restrukturalizace železničního sektoru

Jak uvádí SŽDC (2016, s. 71), její vznik i současná činnost je řízena zákonem o transformaci č. 266/1994 Sb., a dalšími obecnými právními předpisy upravujícími pozici a činnost této státní organizace. Z těchto dokumentů mimo jiné vyplývá i rozsah majetku, jenž SŽDC využívá ke svému hospodaření, nebo její status při provozování a zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu.

Dále SŽDC (2016, s. 71) uvádí, že podle novelizace právní úpravy o transformaci přešla ke dni 1. 7. 2008 funkce provozovatele dráhy, spolu se zaměstnanci infrastruktury, z ČD a. s. na SŽDC s. o.. Proto byla ke dni 30. 6. 2008 ukončena platnost předchozí smlouvy mezi subjekty SŽDC a ČD o zabezpečení provozuschopnosti dráhy a byla vystřídána jednotlivými dílčími smlouvami, které nově zajišťují vzniklé vzájemné vztahy mezi SŽDC a ČD. Tyto vztahy nejsou samozřejmě neměnné a jsou vystaveny neustálému vývoji, který reaguje na současné aspekty vzájemného vztahu a spolupráce, na neustále se měnícím dopravním a přepravním trhu.

SŽDC (2016, s. 71) poukazuje, že na podkladě Usnesení Vlády ČR č. 486 ze dne 22. 6. 2011 o převedení zbývajících činností, které spadají pod obsluhu dráhy, z a. s. ČD na s. o. SŽDC, a taktéž ve spojitosti s obchodním zákoníkem, byla k 1. 9. 2011 uskutečněna koupě části podniku. Objektem této kupní smlouvy byla tzv. obsluha dráhy, tj. řízení železničního provozu na síti SŽDC.

Z důvodu plnění jednotlivých etap transformačního procesu a zákona č. 77/2002 Sb., spolu se Směrnicemi Evropského parlamentu a Rady č. 2012/34/EU bylo nutné uskutečnit převod majetku nezbytného pro vykonávání funkce provozovatele dopravní sítě na Správu železniční dopravní cesty. Zejména se jedná se o pozemky pod železniční dopravní cestou, budovy osobních nádraží a další technická, technologická a zabezpečovací zařízení. Tržní prostředí musí být transparentní včetně vlastnických vztahů a práv v něm obsažených. Vztahy mezi poskytovateli služeb a dopravci musí být nastaveny jednotně a bez

diskriminačních tendencí tak, aby zajišťovali funkční a nenapadnutelné prostředí, které by sloužilo hospodářským potřebám naší země (MD ČR, 2013, s. 40).

3.2.3 Cíle rozvoje železniční infrastruktury

Evropská komise i Ministerstvo dopravy ČR by měli podporovat rozvoj takové dopravní infrastruktury, která by umožnila v následujících obdobích bezpečný a plynulý provoz mezinárodní dálkové, meziregionální, i místní regionální dopravy. Nezbytnou podmínkou je využití finančních nástrojů, které budou krýt investované náklady. Dalším novým finančním nástrojem EU na podporu rozvoje dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury je „Nástroj pro propojení Evropy“ (CEF). Tento nový nástroj umožní čerpat evropské prostředky na projekty, které nejsou zařazeny do sítě TEN-T, ale jsou nezbytné pro rozvoj mobility či kvalitativní zlepšení současného stavu dopravní infrastruktury.

Podle MD ČR jsou hlavními cíly (2013, s. 51 – 52):

- do roku 2018 dokončit stavby železničních koridorů včetně uzlů (mimo dopravní uzly Brno a Praha);
- do roku 2030 modernizovat tratě zařazené do sítě TEN-T a tratí zařazených do sítě nákladních koridorů dle Nařízení č. 913/2010;
- do roku 2050 modernizovat tratě zařazené do globální sítě TEN-T;
- do roku 2030 napojit krajská města na centra státu pomocí kvalitní a kapacitní sítě;
- do roku 2020 napojit strategické průmyslové zóny na železniční síť;
- vytvořit legislativní a normativní prostor pro zahájení přípravy projektů VRT;
- vytvořit legislativní a normativní prostor pro zahájení přípravy projektů tramtrain systém (v případě zájmu samospráv);
- vybavit předem definovanou síť a vozidla systémem ERTMS, na odjezdu z železničních uzlů dosáhnout následného mezidobí maximálně 2 minuty;
- podporovat rozvoj příhraniční dopravy;
- v souladu s TSI udržovat a rozvíjet síť;

Dalším cílem je redukce železniční tratí, které nebudou využívány pro pravidelnou dopravní obslužnost, avšak bude jim ponechán status dopravní funkce a budou nabídnuty k odprodeji bez nároků na dotace od státu (MC ČR, 2013, s. 52).

3.2.4 Legislativní opatření vzniku SŽDC, s. o.

SŽDC (2016c) informuje, že základní rámec činnosti Správy železniční dopravní cesty stanoví zákon č. 77/ 2002 Sb., Zákon o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Tato právní úprava vymezila, jakým způsobem bude transformována společnost České dráhy státní organizace. K datu vzniku akciové společnosti České dráhy vznikla, státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která má za úkol hospodařit se svěřeným majetkem státu. Jedná se o majetek, který vytváří ŽDC (dráhy celostátní a dráhy regionální), majetek, na jehož vydání vznikl nárok fyzické osobě dle zvláštního předpisu (zákon č. 403/1990 Sb., o zmírnění následků majetkových křivd ve znění pozdějších předpisů) nebo Majetek, který má být vrácen právnické osobě dle zvláštních právních předpisů (zákon č. 298/1990 Sb., o úpravě některých majetkových vztahů řeholních řádů a kongregací a arcibiskupství olomouckého ve znění zákona č. 388/1991 Sb.).

SŽDC (2016c) hospodaří s majetkem, provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu, provozuje dráhu, rozvíjí a modernizuje dráhu, plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy dle zvláštního předpisu. Státní organizace hospodaří v okruhu železniční dopravní cesty a v okruhu hospodaření provozování dráhy. Tyto segmenty hospodaření jsou neredundantní, neexistuje možnost převádění finančních prostředků mezi těmito částmi organizace.

Za používání železniční dopravní cesty jsou dopravci povinni hradit poplatek, který je definován v zákoně č. 526/1990 Sb., o cenách ve znění pozdějších předpisů.

3.2.5 Zákon o drahách

Zákon č.266/1994 sb., o drahách upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a stavby na těchto drahách. Dále jsou v něm specifikovány podmínky pro provozování drah a drážní dopravy na drahách vyjma důlních, průmyslových, přenosných či lyžařských vleků. Poslední oblastí, kterou tato právní úprava modifikuje je výkon státního dozoru a státní správy ve věcech drah (MD ČR, 2016, s. 1-8).

Mezi základní povinnosti vlastníka dráhy patří především zajištění údržby a opravy dráhy, tak aby ji bylo možné provozovat a zajistit vzájemný styk drah. Je nutné brát zřetel na zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti krajů. V § 22 tohoto zákona jsou stanovena práva a povinnosti provozovatele dráhy a povinnosti osob nacházejících se na dráze a v obvodu dráhy (MD ČR, 2016, s. 12).

Dráhu je nutné provozovat plynule a především bezpečně dle stanovených pravidel a na základě platného úředního povolení. Určené technické zařízení (UTZ) musí být schválené a v technickém stavu současně vybavené platným průkazem způsobilosti. Osoby, které se podílí na provozování dráhy, musí být odborně a zdravotně způsobilé (MD ČR, 2016, s. 12).

Při provozování železniční dopravní cesty je nutné zajistit nediskriminační přístup na železniční dopravní cestu a zabránit zvýhodňování jakýchkoliv dopravců vůči ostatním. Všem dopravcům bez rozdílu je potřeba umožnit využívání poskytovaných služeb (Souček, Stehlík, 2007).

3.2.6 Bílá kniha 2011 - Vytvoření jednotného dopravního prostoru

Tento základní strategický dokument Evropské komise, který navazuje v mnoha aspektech na Bílou knihu: Evropská dopravní politika-Čas rozhodnout, byl schválen dne 28. 3. 2011.

Jak uvádí Evropská komise (2011, s. 3 a 6), v EU žije 500 miliónů obyvatel, z toho v dopravním segmentu je zaměstnáno necelých 10 miliónů obyvatel EU, kteří se na celkové produkci HDP podílí 5%. Obyvatelé EU každodenně poptávají kvalitní dopravní služby a fungující trh a s ním spojenou mobilitu, která se stala symbolem rostoucích hospodářství téměř všech členských států po několikaleté ekonomické recesi. S tím souvisí i trvale udržitelný rozvoj, který je nezbytné zachovat a nadále rozšiřovat pro následující generace.

Východiska dopravní politiky EU

Dále Evropská komise (2011, s. 4) tvrdí, že investice do odpovídajícího stavu infrastruktury je zapotřebí posílit, neboť pouze kvalitní a funkční infrastruktura může žádoucím způsobem zajistit změny v dopravě. Investice jsou vždy dle ekonomických pravidel spojené s hospodářským růstem jako prorůstové opatření, které by v době odeznívající hospodářské krize ekonomiky členských států měly podporovat. Je nezbytné snížit závislost dopravy na uhlíkových palivech a zvýšit podíl paliv z obnovitelných zdrojů. Dle současného vývoje a prognózy by při nezměněném způsobu myšlení a přístupu za 30 až 40 let byla závislost na uhlíkových palivech 90% a jen 10% na palivech z obnovitelných zdrojů. Cílem a výzvou je snížit emise z dopravy do roku 2050 o 60% ze současných vykazovaných hodnot. Nelze ovšem snižovat emise na úkor mobility občanů EU. Úsporná vozidla či jejich postupné nahrazování hybridními pohony neumožní snížit

množství emisí, kongescí a nehod v dopravě. Návrh se zabývá konsolidováním velkých objemů přeprav na dlouhé vzdálenosti a efektivnější využívání multimodálních způsobů dopravy. Železniční dopravní mód se ukazuje jako vhodný způsob pro dlouhé vzdálenosti v kombinaci s vodní dopravou. Vznik integrovaných modálních uzlů je nezbytným doplňujícím článkem v dopravním řetězci.

Harmonizace podmínek v jednotlivých dopravních módech je nutným krokem k eliminaci narušení stability hospodářské soutěže v zemích EU. Cílem není likvidace vzájemně si konkurujících dopravních módů, ale využití synergických efektů a vlastních specifikací.

Do roku 2020 se Evropská komise zavázala vypracovat společnou metodiku na internalizaci externích nákladů plynoucí z hluku a místního znečištění v železniční síti.

Cíle dopravní politiky dle Evropské komise (2011, s. 7):

- využívání energeticky méně náročných druhů dopravy;
- do roku 2030 převedení 30% silničních přeprav nad 300 km na železniční nebo vodní dopravu, optimistický výhled do roku 2050 více jak 50% přeprav;
- nezbytnou podmínkou je kvalitní a dostatečně kapacitní infrastruktura;
- vybudování evropské vysokorychlostní sítě do roku 2050, s prioritou do roku 2030 ztrojnásobit současnou délku vybudovaných vysokorychlostních železničních sítí. Akcent je kladen na zachování hustoty železničních sítí v členských státech EU. Po roce 2050 by se většina objemu přeprav na střední vzdálenosti měla uskutečňovat v železničním módu;
- do roku 2030 je nutné plně zprovoznění multimodální sítě TEN-T. Úzké profily systému si vyžádají náklady v hodnotě 215 mld. EUR a 315 mld. EUR si vyžádá dobudování sítě;
- v roce 2050 by již všechna mezinárodní letiště na hlavní síti měla být napojena na kvalitní železniční infrastrukturu v optimální variantě na vysokorychlostní systém. V nákladní dopravě se napojení dotýká vnitrozemských i přímořských přístavů.

3.2.7 Směrnice EP a Rady 2012/34/EU

Mezi priority navržené Evropskou komisí patří vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru. K vytvoření fungujícího systému bude zapotřebí odstranění veškerých legislativních a technických překážek v jednotlivých členských zemích a jejich systémech dopravy. Významným nástrojem při budování kvalitní infrastruktury, je využití

PPP projektů s účastí veřejného i soukromého sektoru při financování staveb a následném užívání. (EU, 2012).

Povinnosti provozovatelů infrastruktury

Vzhledem k monopolnímu postavení těchto podniků by měla být vyžadována analýza dostupné kapacity infrastruktury a zpracovaná metodika k zajištění vyšší kapacity pokud je ze strany dopravců vyžadována a je nedostatečná. Ponechat maximální flexibilitu přidělcům kapacity, která bude přímo úměrná přiměřeným požadavkům.

Podle EU (2012) je potřeba v mezinárodní dopravě je nutné zajistit vyšší koordinaci přidělování kapacity, aby nedocházelo k odlivu potenciálních zákazníků (dopraců) k alternativním dopravním módům. Poplatky za používání dopravní cesty by měly odrážet reálnou výši nákladů nutnou k zajištění provozu vlakové dopravy. Zpráva o síti je dalším aktem, který provozovatel infrastruktury projedná se zúčastněnými stranami a zveřejní nejméně ve dvou úředních jazycích Unie. Zpráva bude obsahovat povahu infrastruktury dostupnou pro železniční podniky a informace, kde jsou stanoveny podmínky přístupu k infrastruktuře. Zpráva se bude dle potřeb aktualizovat a nejméně čtyři měsíce před konečným termínem podání žádosti o přidělení kapacity se zveřejní.

Položky železniční infrastruktury (EU, 2012, příloha I):

- pozemky;
- železniční těleso a plán, propustky, zárubní zdi, násypy a zářezy, nástupiště, stezky, chodníky, ohřevy výměn, odvodňovací příkopy;
- inženýrské stavby: mosty, tunely, nadjezdy, sítě;
- úrovně křížení tratí;
- železniční svršek: kolejnice, pražce, drobné kolejivo, výhybky, šterk;
- přístupové komunikace pro cestující;
- zabezpečovací a signalizační zařízení, telekomunikační zařízení, rozvody elektrického proudu;
- osvětlovací zařízení;
- zařízení na přívod a transformaci elektřiny: měnírny, transformovny, troleje, pevné části trakčních zařízení;
- služební objekty správy infrastruktury.

Minimální služby (EU, 2012, příloha II):

- zpracování žádostí o kapacitu;

- právo na využití přidělené kapacity;
- použití železniční infrastruktury;
- provoz vlaku včetně signalizace, řízení, poskytování informací o jízdě vlaku;
- použití zařízení pro dodávku trakčního proudu;
- informace nezbytné k zavedení nebo provozování dopravní služby.

Přístup ke službám, poskytovaným v zařízeních, pokud existují (EU, 2012, příloha II):

- osobní nádraží, budovy, zařízení pro zobrazení cestovních informací, vhodný prostor pro služby prodeje přepravních dokladů;
- nákladní terminály;
- seřadovací nádraží;
- odstavné koleje;
- zařízení údržby vyjma specifických zařízení pro údržbu (např. vysokorychlostní vlaky);
- ostatní technická zařízení, včetně mytí a čištění;
- čerpací stanice;
- zařízení přímořských a vnitrozemských přístavů pokud jejich činnost nějak souvisí s železniční dopravou.

Doplňkové služby (EU, 2012, příloha II):

- trakční proud (oddělené účtování);
- předtápění osobních vlaků;
- nadstandardní smlouvy: přepravy nebezpečného zboží (RID), mimořádné zásilky.

Pomocné služby (EU, 2012, příloha II):

- přístup k telekomunikačním sítím;
- poskytování doplňujících informací;
- technická kontrola vozového parku;
- služby prodeje přepravních dokladů;
- služby těžké údržby (např. vysokorychlostních vlaků).

Regulace trhu

Dle Směrnice EP a Rady 2012/34/EU (2012, s. 26) by měl regulační subjekt svoji činnost vykonávat takovým způsobem, aby nedošlo k diskriminaci nebo střetu zájmů při

uzavírání smluv v závazku veřejné služby. V kompetenci regulačních orgánů je kontrola hospodářské rovnováhy ve smlouvách o poskytování veřejných služeb v železniční dopravě. Koordinační činnost mezi orgány jednotlivých členských států by měla odstranit nevyhovující postupy. Regulační subjekt by měl efektivně dohlížet na uplatňování pravidel stanovených Směrnicí 2012/34/EU, být kompetentní v případných přezkumných rozhodnutích. Soudní přezkum by se mohl uskutečnit až na základě odvolání. Požadavky a rozhodnutí regulačního úřadu by byly závazné včetně udělených sankcí. Financování by mělo být prováděno přímo ze státního rozpočtu, aby nedošlo k porušení nezávislosti, avšak současně byla dodržována spravedlnost, transparentnost, nediskriminace a proporcionalita.

Interakce žadatele a regulačního subjektu

Jak uvádí Směrnice EP a Rady 2012/34/EU (2012, s. 27), v případě, že má žadatel pochybnosti, domnívá-li se že byl poškozen či diskriminován má právo podat stížnost k regulačnímu subjektu. Regulační subjekt uskuteční přezkum v oblasti, ve které je kompetentní a týká se (EU, 2012, s. 27):

- zprávy o síti v předběžném i konečném znění;
- stanovených kritérií;
- procesu přidělování kapacity a dosažených výsledků;
- systému zpoplatnění infrastruktury;
- struktury účtovaných poplatků či jejich výše;
- přístupu ke službám a jejich zpoplatnění.

Rozhodnutí regulačního subjektu jsou, podle Směrnice EP a Rady 2012/34/EU (2012, s. 28), závazná pro všechny strany, uložené sankce a rozhodnutí musí být vymahatelná. Přijatá rozhodnutí musí podléhat soudnímu přezkumu v členském státu. Veškerá rozhodnutí musí být zveřejněna, aby byla zajištěna transparentnost. Regulační subjekt má právo vykonávat audity, či iniciovat provádění externích auditů u provozovatelů infrastruktury, provozovatelů zařízení a služeb a železničních podniků zejména v souvislosti s dodržováním ustanovení směrnice o odděleném účetnictví. V dopravním segmentu bude nutné získat dostatečný počet kvalifikovaných pracovníků, neboť otevřený (liberalizovaný) trh vyžaduje dostatečný lidský kapitál. S tím přímo úměrně souvisí kvalitní sociální dialog mezi zaměstnavateli a jejich sociálními partnery,

s cílem vyhnout se sociálním konfliktům či nepokojům, které by ohrozil hospodářství členských států a systému celkově.

Evropská agentura pro železnice ERA musí posílit svoji úlohu v evropském kontextu. Cílem je dosažení jednotné homologace pro železniční vozidla i osvědčení dopravců v rámci evropského dopravního prostoru.

Nutností je liberalizace železničních trhů a ústup od protekcionismu domácích dopravců. Vyšší podíl konkurence má za cíl zabezpečit poskytování kvalitnějších služeb a nižší státní výdaje při zajišťování dopravní obslužnosti. Je nutné vybudovat takový systém, který bude zajišťovat nediskriminačním způsobem přístup k železniční infrastruktuře pro oprávněné žadatele (dopravce). Implementací inteligentních systémů mobility v železničním módu se jedná o ERTMS (Moderní železnice, 2013).

3.3 Profil státní organizace SŽDC, s. o.

3.3.1 Vznik společnosti SŽDC, s. o.

Vznik Správy železniční dopravní cesty, státní organizace je spojen se zákonem č. 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah, státní organizace, na jehož základě došlo 31. 12. 2002 k zániku státní organizace České dráhy bez likvidace. Následně vznikly k 1. 1. 2003 dvě nástupnické organizace – České dráhy, a.s. a Správa železniční dopravní cesty, s.o.. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty vznikla bez založení, jejím jediným zakladatelem je Česká republika a výkonem této funkce je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR (SŽDC, 2017).

SŽDC, s.o. vznikla za účelem (SŽDC, 2017):

- hospodaření s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu.
- plnění funkce vlastníka dráhy a zajištění provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty.
- přidělování kapacity dopravní cesty
- od 1. 7. 2008 také provozování celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu.

Správa železniční dopravní cesty je v současnosti, jakožto provozovatel celostátních i regionálních drah v majetku státu, hlavním garantem provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železničních tratí na síti České republiky.

Jak informuje SŽDC (2017) její strategií je poskytnout všem uživatelům co nejkvalitnější železniční cestu v České republice, která bude součástí hlavních evropských

dopravních koridorů, neboť v tom vidí cestu, ke zvýšení konkurenceschopnosti železnice v ČR a její posílení budoucí role v dopravním sektoru.

Za celou dobu existence železniční sítě se po ní přepravily miliardy cestujících a stamiliardy tun zboží a v současnosti jí patří 4. místo v Evropě v objemu přepravy, což je dáno její hustotou a jejím centrálním umístěním na křižovatce významných evropských přepravních proudů (SŽDC, 2017).

Na základě platné právní úpravy státní organizace Správa železniční dopravní cesty plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy.

Zajišťuje tyto základní činnosti (SŽDC, 2017):

- provozování ŽDC;
- provozuschopnost, údržbu a opravy ŽDC;
- rozvoj a modernizaci ŽDC;
- posouzení a přidělení kapacity dopravní cesty na drahách celostátních i regionálních ve vlastnictví ČR;
- distribuci a obchod s trakční a netrakční elektřinou;
- sestavení a distribuci jízdních řádů;
- přípravu materiálů pro sjednávání závazků veřejné služby;
- kontrola užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy;
- další činnosti zapsané v předmětu podnikání.

Dále SŽDC s. o. nakládá a hospodaří (SŽDC, 2017), v souladu s právní úpravou o živnostenském podnikání, s majetkem státu tvořícím železniční dopravní cestu dle zákona č. 77/2002 Sb., s majetkem uvedeným v přílohách zákona č. 77/2002 Sb. a s vymezenými závazky a pohledávkami za České dráhy, s. o., které existovaly k 31. 12. 2002.

Podrobná organizační struktura SŽDC, s. o. je uvedena na obrázku 2 v Přílohách.

3.3.2 Oblasti hospodaření SŽDC, s. o.

Ve shodě se schválenou Dopravní politikou ČR pro léta 2014–2020 se SŽDC zaměřuje na rychlé dokončení procesu dostavby tranzitních železničních koridorů a pokračuje v dalších modernizacích tratí zařazených do hlavní sítě TEN-T a tratí, které jsou zařazeny do sítě nákladních železničních koridorů. Velká pozornost se věnuje projektům na zajištění interoperability a vhodné kapacity pro nákladní dopravu. Zejména

v této oblasti nebyla v minulých letech věnována dostatečná pozornost, což vedlo k významnému omezení schopnosti přepravy nákladního sektoru, zejména vzhledem k nárůstu osobní dopravy na pátečních tratích. Proto je potřeba důkladněji se zabývat tímto problémem při plánování koncepce rozvoje železniční sítě. Významným aspektem ekologičnosti a ekonomičnosti železničního provozu je též navýšení kilometrů elektrifikovaných tratí v ČR. Modernizace železniční infrastruktury obsahuje i realizaci technologických prvků vyplývajících ze standardů EU. Jde zejména o realizaci staveb GSM-R a ETCS dle dílky novely Národního implementačního plánu ERTMS.

Vedle zkvalitnění a modernizace infrastruktury prostřednictvím rozsáhlejších akcí je potřebná realizace také menších projektů, které jsou zajišťovány především z národních zdrojů. Jde zejména o redukci a odstraňování propadů traťové rychlosti a také o její možné navýšení, ovšem výhradně v současné stopě drážního tělesa. Dalším cílem je také provádění racionalizačních kroků v provozování vybraných regionálních drah při dodržení dopravní objednávky od krajů.

S postupující liberalizací osobní železniční dopravy začalo být vlastnictví významné součástí železniční infrastruktury, tedy osobních nádraží, jedním z dopravců velmi problematické. Už v roce 2015 byly proto dokončeny přípravné práce na projektu koupě nádražních budov a přilehlých pozemků, a to na základě smlouvy o koupi části podniku. Usnesením Vlády ČR č. 1071 ze dne 21. prosince 2015 byl záměr převodu dceřiné společnosti a.s. České dráhy do majetku státu schválen, a následně byl předán do hospodaření s. o. SŽDC. Důležitým aspektem realizace celého projektu bylo jeho projednání v příslušných orgánech EU (DG Competition) a jejich následný souhlas s ním tak, aby bylo vyloučeno riziko, že transakce bude v budoucnu vnímána a interpretována jako nedovolená veřejná podpora jednoho z dopravců. SŽDC s tímto převodem převzala povinnosti provozovatele osobních nádraží a zároveň definovala hlavní cíle v oblasti správy osobních nádraží takto (VZ SŽDC, 2015):

- udržovat nemovitosti osobních nádraží v dobrém technickém, provozním i estetickém stavu;
- předcházet realizaci staveb musí ekonomické a technické posouzení možností redukce velikosti budov, popř. celého areálu nádraží;
- realizovat stavby komplexně, tzn. vedle rekonstrukce budovy či její infrastruktury řešit vždy celý prostor stanice a přednádraží, vč. propojení na jiné druhy dopravy;

- zajistit rozsah a kvalitu služeb osobních nádraží dle kategorií stanice jak pro cestující tak i pro dopravce, a to tak aby odpovídaly nárokům moderní dopravy;
- využívat naddimenzované nemovitosti i pro alternativní účely;
- oddělit v podmínkách SŽDC hospodaření segmentu osobních nádraží.

Dalším důležitými prvky při plnění bodů Dopravní politiky ČR jsou optimalizace vnitřních postupů za pomoci nejmodernějších prostředků řízení (CDP), posílení prozákaznického přístupu a kvalitní externí i interní komunikace, a zavádění nových způsobů v sekci řízení lidských zdrojů. Výsledkem těchto snah by měl být obraz SŽDC, jakožto spolehlivého partnera a významného a atraktivního zaměstnavatele s jedinečným know-how.

3.3.3 Zdroje financování SŽDC, s. o.

Jak uvádí SŽDC (2015, s. 52-55), poskytuje všem dopravcům ŽDC k užívání ve veřejném zájmu a to za úředně určenou cenu dle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy plynoucí z úhrady poplatku za použití železniční dopravní cesty zdaleka nedosahují prostředků potřebných na pokrytí předpokládaných nákladů na provoz, údržbu a další rozvoj, ani na úhradu bankovních úvěrů. Financování existence s. o. SŽDC je tedy zcela závislé na zisku dotací od státu, eventuálně dalších subjektů. Tyto skutečnosti znamenají značnou nejistotu, která zpochybňuje bezproblémové působení a rozvoj nejen samotné organizace, ale také základních funkcí, kterými je SŽDC ze zákona pověřena.

Vlastní kapitál

SŽDC (2016, s. 52) uvádí, že základní kapitál organizace byl k 1. 1. 2003 na úrovni účetní hodnoty majetku sníženého o závazky končící s. o. ČD převzaté k datu vzniku SŽDC. SŽDC k tomuto datu získala majetek, jež byl tvořen železniční dopravní cestou, zatímco nově vzniklá a.s. ČD získala majetek, který sloužil k provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty. SŽDC ovšem převzala většinu pohledávek, zatímco a.s. ČD převzala pouze nesplatné pohledávky z obchodně přepravních vztahů a z pracovněprávních vztahů svých zaměstnanců. Oba subjekty převzaly majetek a závazky v jejich účetních hodnotách. V dubnu 2004 byla novelizována právní úprava o transformaci, na jehož základě byl k 1. 7. 2004 na SŽDC převeden majetek ČD, s. o., určený k úhradě závazků, a který podle původní normy o transformaci získalo MD ČR. Ačkoli bylo rozdělení majetku na obě nástupnické organizace vedeno snahou zabezpečit řádné a právně konzistentní dělení majetku i závazků, existují možnosti variantní

interpretace některých ustanovení o transformaci. To se týká zvláště dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování.

Proti účtu základního kapitálu byl tedy zaúčtován k datu 1. 7. 2004 převod majetku z Ministerstva dopravy ČR na SŽDC dle přílohy zákona o transformaci a také dotace, které byly poskytnuty Ministerstvem dopravy ČR na kupovanou část podniku od ČD.

SŽDC při dosažení zisku tvoří rezervní fond, a vytváří rovněž fond kulturních a sociálních potřeb (FKSP) dle vyhlášky č. 310/1995 Sb., o fondu kulturních a sociálních potřeb, a ve znění pozdějších předpisů, a to prostřednictvím § 16 vyhlášky č. 114/2002 Sb., o fondu kulturních a sociálních potřeb. SŽDC čerpá z FKSP prostředky podle předem schválených zásad a v souladu s platnou Podnikovou kolektivní smlouvou, kterou vyjednává na dané období se všemi odborovými organizacemi působícími u SŽDC, a která je každoročně aktualizována.

Rezervy

SŽDC (2016, s. 52) si vytváří finanční rezervy pro případy nepředpokládaných výdajů, jakými mohou být např. soudní spory, plnění odškodnění pracovních úrazů nebo nemocí z povolání (taktéž pro bývalé zaměstnance ČD, s. o.), odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, odstupné vyplácené zaměstnancům ze zákonných důvodů, nevyplacené mzdové a ostatní osobní náklady („MOON“), náhrady škod a hrozící sankce např. za porušení rozpočtové kázně.

Rezervy na soudní spory se vytváří na podkladě odborného právního odhadu ztrát ze soudních sporů podle detailního výkazu statusu konkrétních sporů.

Rezervy na plnění z titulu odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání a na příplatky k důchodům bývalých zaměstnanců ČD, s.o., se vytváří na bázi statistického posouzení volně přístupných historických dat. Podobným způsobem se vytváří také rezervy na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců.

Rezervy na MOON se vytváří posouzením míry předpokládaných nevyplacených mezd řídicích zaměstnanců zejména na základě vyhodnocení plnění ukazatelů.

Rezervy na náklady z titulu náhrady škody se stanoví na podkladě právní analýzy.

Rezervy na hrozící sankce se vytváří v situacích, kdy již byly vydány rozhodnutí nebo platební výměry, ale zatím nebyly uzavřeny postupy mající za cíl odvrácení úhrady sankcí. Tvoří se na základě možného výsledku těchto řízení a to ve výši takto vydaných platebních výměrů nebo výši stanovené právními předpisy.

Transakce v cizích měnách

SŽDC (2016, s. 53) uvádí, že pro účetní operace s položkami cizích měn se používá pevný kurz České národní banky (ČNB), který je platný k prvnímu pracovnímu dni měsíce. V případě transakcí cizí měny za českou měnu se používá kurz té banky, která ji realizovala.

SŽDC nepoužívá žádné finanční nástroje k zajištění kurzových rizik.

Daň z příjmů

SŽDC (2016, s. 53) uvádí, že daň obsahuje odhad daně vypočtený z daňového základu s použitím daňové sazby platné v první den účetního období a všechny další doměrky a vratky za minulá období. Daňový základ se liší od zisku vykázaného ve výkazu zisku a ztráty, protože neobsahuje položky výnosů nebo nákladů, které jsou zdanitelné nebo uznatelné v jiných obdobích. Nezahrnuje ovšem položky, které nepodléhají dani, nebo položky, které nejsou daňově odpočitatelné.

Dotace

SŽDC (2016, s. 53) jsou poskytovány dotace v souladu se všemi zainteresovanými platnými předpisy v České republice. Ze SFDI a ze státního rozpočtu ČR získává SŽDC zejména neinvestiční dotace. Ty se používají zejména ke krytí nákladů spojených se zabezpečováním provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty. Tyto neinvestiční dotace jsou účtovány ve prospěch dalších provozních výnosů ve věcné i časové souvislosti s náklady, k jejichž úhradě byly poskytnuty. V minulých letech byla SŽDC také příjemcem neinvestičních dotací i ze zdrojů EU.

Investiční dotace prezentují zejména prostředky na zajištění výdajů na nutné rekonstrukce a modernizaci železniční infrastruktury. Tyto zdroje zahrnují finance, které se vážou ke konkrétním projektům modernizace infrastruktury, které schvaluje vláda ČR, a také finance týkající se vývoje jednotlivých projektů. Tyto dotace získává SŽDC ze SFDI, z EU i ze státního rozpočtu. Investiční dotace jsou SŽDC zaúčtovány jako snížení pořizovací ceny dlouhodobého majetku a nárok na dotaci neúčtuje jako pohledávku za poskytovatelem dotace. Jak uvádí VZ SŽDC za rok 2015: *“Do doby schválení investiční dotace registruje nedokončený majetek. Po přijetí dotace a uskutečnění úhrady dodavatelům je pořizovací cena nedokončeného majetku snížena o dotace a tento majetek je dále evidován na podrozvahových účtech. Nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až použitím a vyúčtováním prostředků dotace poskytovateli. Do doby použití a vyúčtování prostředky náleží poskytovateli“*.

Část přijatých investičních dotací ze SFDI má význam tzv. předfinancování, kdy je předpoklad následného nahrazení těchto dotací z dotačních zdrojů EU. Následující přijaté prostředky ze zdrojů EU jsou poté vráceny zpět SFDI. Z těchto důvodů je finanční částka dotací přijatá ze SFDI jako tzv. předfinancování, účtována jako součást závazků vůči státu. Po přijetí dotace ze SFDI a uskutečnění platby zhotovitelům je o tuto částku představující očekávanou dotaci ze zdrojů EU snížena celková pořizovací cena majetku.

Výnosy

SŽDC (2016, s. 54) uvádí, že Podstatnou část výnosů SŽDC, mimo neinvestiční dotace, tvoří tržby z poplatku za užívání železniční dopravní cesty. Další důležitou položkou jsou pak výnosy za distribuci a obchod s elektrickou energií, které SŽDC vykonává od 1. 1. 2008 na podkladě licence, kterou organizaci udělil Energetický regulační úřad.

Výnosy jsou zaúčtovány za takové období, se kterým věcně a časově souvisejí.

Oddlužení

SŽDC (2016, s. 54) při svém vzniku převzala s.o. SŽDC všechny dlouhodobé závazky vyplývající z úvěrových smluv na financování stavby koridorů a dalších programů, u kterých byl stát ručitelem ve smyslu právní úpravy o transformaci, a které byly vykázány pod položkou Bankovní úvěry dlouhodobé. Dluhovou službu poskytuje u úvěrových smluv MF ČR. Úhrady jistin a úroků provedené MF ČR se evidují jako dlouhodobé závazky vůči státnímu rozpočtu a jsou vykazovány v položce dlouhodobé Jiné závazky.

Jelikož příjmy SŽDC z poplatků za použití železniční dopravní cesty nepostačují k pokrytí nákladů na provoz, údržbu i jakýkoliv další rozvoj, a rovněž také nevytváří žádné volné zdroje, nemá tudíž SŽDC žádné prostředky, ze kterých by byla schopna vyrovnat své závazky vůči státnímu rozpočtu. Vláda ČR proto dne 30. 11. 2005 přijala usnesení č. 1553, ve kterém ustanovila průběh prominutí závazků SŽDC až do doby jejich umoření. Toto vládní usnesení konstatuje, že při dodržení daného řešení závazků SŽDC se tato pokládá za organizaci bez dluhů. Vlastní prominutí závazků nastává a je účtováno na základě „Smlouvy o prominutí závazků“ ve smyslu vládního usnesení č. 1553 ze dne 30. 11. 2005.

Částka, která bude v příslušném období promíjena, se každoročně předkládá ke schválení Vládě ČR do 30. 9. kalendářního roku.

Privatizace

SŽDC (2016, s. 54) podle zákona o transformaci převzala s. o. SŽDC ke dni 1. 7. 2004 od MD ČR majetek, který je stanoven k úhradě bývalých závazků převzatých od

s. o. ČD. MD ČR uskutečňuje privatizaci majetku SŽDC jeho prodejem dalším subjektům a tyto zisky jsou následně smluvně převedeny z MF ČR na SŽDC, kde jsou poté zaúčtovány do ostatních provozních výnosů.

Prodej majetku

SŽDC (2016, s. 55) uvádí, že prodej majetku, který tvoří železniční dopravní cestu, musí být schválen Vládou ČR podle § 20 odst. 4 zákona o transformaci. Prodej majetku, který je uveden v příloze zákona o transformaci podléhá schvalování Správní radou SŽDC.

Pronájem majetku

SŽDC (2016, s. 55) uvádí, že k pronájmu je u SŽDC určen jednak majetek tvořící železniční dopravní cestu a současně také majetek určený k úhradě závazků převzatých od s. o. ČD.

3.3.4 Soukromí provozovatelé železniční dopravy v ČR

Soukromou společností, která jako první začala provozovat železniční dopravu na území ČR, byly Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.. Jde se o akciovou společnost, která od roku 1995 vlastní infrastrukturu a zároveň provozuje železniční dopravu na úzkokolejných tratích o rozchodu 760 mm vedoucích z Jindřichova Hradce na sever do Obrataně a na jih do Nové Bystřice (JHMD, 2016).

Další trať, která je vlastněna i provozována soukromým dopravcem, se stala trať Šumperk – Kouty nad Desnou – Sobotín. Trať byla v roce 1997 velmi poničena povodněmi a stát rozhodl, z důvodu neefektivnosti vynaložených prostředků a vysokých nákladů na opravu, o zrušení trati. O opravu trati a její opětovné uvedení do provozu se však v roce 1999 postaral Svazek obcí údolí Desné. Svazek se skládá z obcí, které daná trať spojuje. Svazek byl založen ihned po ničivých povodních v roce 1997 a stal se vlastníkem infrastruktury Železnice Desná. Provozovatelem drážní dopravy na ní je firma Arriva Morava a.s. (Arriva Morava, 2016).

Dalším soukromým subjektem vlastnícím regionální dráhu je společnost KŽC Doprava, s.r.o. Tato dopravní společnost vznikla roku 2006 a provozuje drážní dopravu na vlastní muzejní regionální dráze Česká Kamenice – Kamenický Šenov. Společnost se zabývá převážně provozem veřejné i neveřejné, osobní i nákladní železniční dopravy na

drahách, které jsou ve vlastnictví státu a ve správě SŽDC i na soukromých vlečkách, a rovněž provozuje řadu historických vozidel (KŽC Doprava, 2016).

Společnost GW Train Regio a.s. zajišťuje provozování železniční dopravy ve třech krajích v České republice a to na tratích Sokolov-Kraslice-Zwotenhal, Karlovy Vary dolní nádraží-Mariánské Lázně a Trutnov hl.n.-Svoboda nad Úpou Trutnov hl.n.-Lubawka-Jelenia Góra. Zajišťuje také přeshraniční železniční dopravu mezi Českou republikou a Německem na pohraničním přechodu Kraslice-Klingenthal a také přeshraniční železniční dopravu mezi Českou republikou a Polskem na pohraničním přechodu Královec-Lubawka (GW Train Regio, 2016).

Vlastníkem regionální dráhy Milotice nad Opavou-Vrbno pod Pradědem je společnost Advanced World Transport, která kromě této vlastní ještě dalších cca 400 km vlastních vlečkových kolejí, zejména v oblasti ostravské aglomerace. Společnost je také druhým největším železničním dopravcem v ČR, která vlastní rozsáhlý vozový park a přes své dceřiné společnosti je významným hráčem na poli spedice a kombinované dopravy (Advanced World Transport, 2016).

Schéma a mapa všech provozovatelů železniční dopravy na území ČR je na obrázku 3 v Přílohách.

3.3.5 Zásady modernizace železniční infrastruktury

Jak uvádí SŽDC (2016b) roce 2004 Česko vstoupilo do EU, a Evropský parlament spolu s Radou přijaly pro vylepšení propojení jednotlivých národních sítí směrnici o interoperabilitě transevropské železniční struktury. Česko se svou železniční sítí, jakožto přirozené součásti železničního systému EU, se zavázalo splnit podmínky interoperability dle znění Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, dále pak Nařízení vlády o požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a dalších specifikací.

SŽDC (2016b) informuje, že v rámci technického řešení ucelené koncepce železniční infrastruktury byly vypracovány „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“, které byly aktualizovány Směrnicí GŘ SŽDC č. 16/2005, v níž jsou již zohledněny všechny platné právní úpravy k datu vydání této směrnice, jež mají vliv na koncepci řešené železniční infrastruktury.

Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR (SŽDC, 2016b):

- zvýšení traťové rychlosti na efektivně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno tuto rychlost využít;

- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h včetně (tj. 22,5 t/nápravu a zároveň 8 t/běžný metr délky vozidla);
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla podle ČSN 73 6320, tj. základní průřez Z-GC s vlivem širších vozidel;
- zajištění kapacity dráhy a zároveň stanovení optimalizovaného stavu železniční infrastruktury;
- vybavení vybraných úseků technologickým zařízením, jež zajistí bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h;
- vybavení stanic nástupišti v souladu s vyhláškami č. 177/1995 Sb. a 369/2001 Sb. v platném znění;
- dosažení užitečné délky dopravních kolejí ve stanicích;
- zlepšení zabezpečení křížení tratí s pozemními komunikacemi.

SŽDC (2016b) informuje, že byly Směrnicí č. 32/2007 vydány „Zásady rekonstrukce regionálních drah“. Základní cíle rekonstrukce regionálních drah jsou zvýšení bezpečnosti provozu, zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících v kolejištích, zajištění zabezpečení infrastruktury podle požadavků platných právních úprav, vyhlášek a norem, minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti ŽDC minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty a zvýšení cestovní rychlosti.

3.3.6 Spolufinancování projektů z EU

SŽDC (2016a) v oblasti železniční infrastruktury ČR má jako jediná možnost využívání evropských fondů, jakožto konečný příjemce a zároveň i jako investor. SŽDC, jako nástupnický subjekt, přebrala od s. o. ČD také řídicí, koordinační a implementační funkce při realizaci plánů spolufinancovaných z fondů EU. Do roku 2002 byly pro modernizaci železniční dopravní sítě využívány předvstupní fondy Phare a Phare CBC. Konečným příjemcem pomoci byly České dráhy, státní organizace. V období 2003-2004 SŽDC pokračovala v realizaci velkých železničních projektů mezinárodního významu spolufinancovaných z předvstupního finančního nástroje ISPA zahájené již ČD s. o., zároveň zahájila realizaci projektů nových. Po vstupu ČR do EU pokračuje spolufinancování těchto projektů z Fondu soudržnosti.

SŽDC (2016a) popisuje, že přistoupení do EU jí dalo možnost využít již v letech 2004-2006 příspěvek z Fondu evropského regionálního rozvoje (ERDF) pro modernizaci sítě celostátně a evropsky významných tratí a z Programu TEN – T určeného na rozvoj

transevropské dopravní sítě (TEN-T). Program TEN-T byl SŽDC využíván zejména pro spolufinancování projektových dokumentací a stavebních projektů.

Fondy EU představují nejdůležitější prostředek pro realizaci politiky evropské hospodářské a sociální soudržnosti. Prostřednictvím těchto fondů se distribují peněžní prostředky stanovené ke snížení ekonomických a sociálních rozdílů mezi státy EU a jednotlivými regiony.

Pro SŽDC a oblast železniční infrastruktury lze v rámci evropských fondů využít zejména (SŽDC, 2016a):

- Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)
- Fond soudržnosti (FS)

Operační program Doprava

SŽDC (2016a) v programovém období 2007-2013 i v následujícím období 2014-2020 využívala finanční podporu pro své projekty zejména z OP Doprava a také pokračovala dále ve využívání Programu TEN-T. Pomocí OP Doprava jsou uskutečňovány zejména dopravní plány hlavních strategických cílů.

MD ČR vykonává prostřednictvím Odboru fondů EU pro tento operační program roli Řídícího orgánu.

Operační program Životní prostředí

SŽDC (2016a) uvádí, že OPŽP je podle výše finančních prostředků druhým největším českým operačním programem. V letech 2007-2013 nabízí z Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj téměř 5 miliard eur, z prostředků Státního fondu životního prostředí ČR a státního rozpočtu dalších více než 300 milionů eur. Cílem OPŽP je ochrana a zlepšování kvality životního prostředí v České republice.

SŽDC (2016a) čerpala v programovacím období 2007 – 2013 prostředky na projekty z prioritní osy č. 6, z oblasti podpory 6.3. Obnova krajinných struktur a v rámci prioritní osy č. 6, oblasti podpory 6.6. Prevence sesuvů a skalních zřícení.

Program TEN-T

SŽDC (2016a) uvádí, že program TEN-T je určený pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Cílem programu TEN-T je zajistit soudržnost, propojení a interoperabilitu na transevropské dopravní síti, jakožto i přístup k ní. Finanční prostředky z programu TEN-T jsou určeny všem členským státům EU. Maximální výše příspěvku z tohoto programu TEN-T může představovat až 50 % nákladů na studie nebo 10 % nákladů stavební práce resp. 20 % u projektu s přeshraničním dopadem.

Vstupem České republiky do Evropské unie bylo umožněno SŽDC čerpání finančních prostředků na spolufinancování projektů na síti TEN z rozpočtu Evropské unie v rámci programu TEN-T.

Operační program Česko-Polsko

SŽDC (2016a) uvádí, že OP přeshraniční spolupráce ČR - Polsko 2007 – 2013 je určen pro české kraje Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský a zároveň pro přilehlé regiony Polska.

Cílem programu je podpora socio-ekonomického rozvoje území česko-polského příhraničí posilováním jeho konkurenceschopnosti a soudržnosti. Povinnou součástí projektů je spolupráce českého a polského partnera. V rámci programu lze podpořit např. projekty v oblasti dopravní infrastruktury, ochrany životního prostředí, podpory podnikání, inovací a cestovního ruchu, dále také vzdělávací, kulturní a společenské aktivity s přeshraničním dopadem.

Cíl 3 ČR – Bavorsko

SŽDC (2016a) uvádí, že program přeshraniční spolupráce Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007-2013 je určen pro české kraje Karlovarský, Plzeňský a Jihočeský. Program přeshraniční spolupráce Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007-2013 (Cíl 3 ČR - Bavorsko) spadá mezi regionální operační programy v cíli Evropská územní spolupráce.

Cíl 3 ČR - Svobodný stát Sasko

SŽDC (2016a) uvádí, že tento program přeshraniční spolupráce je určen pro české kraje Karlovarský, Ústecký a Liberecký. Program spadá mezi regionální operační programy v cíli Evropská územní spolupráce.

3.4 Základní kritéria efektivní železniční dopravy

Pro sektor železniční dopravy pokaždé byla, je i v současnosti a bude i v budoucnu, zásadní a určující dopravní politika státu, neboť stát prostřednictvím svého správního aparátu rozhoduje o cílech, preferencích i zatížení jednotlivých druhů doprav, a to na základě nejen ekonomických, ale také společenských kritérií (Wetzel-Growitsch, 2006, s. 11). Železniční doprava je druhem dopravy, který se vyznačuje několika zvláštnostmi.

Jak uvádí Kvizda (2006, s. 7), k pochopení těchto specifíků železniční dopravy je vhodné poznat ekonomická kritéria, která ji vysvětlují a stanovují také předpoklady ekonomicky efektivního provozu. Mezi tato ekonomická kritéria patří existence utopených

nákladů, dále úspory z rozsahu a úspory z hustoty dopravy, spolu s tím síťový efekt a také úspory ze struktury.

Ke společenským kritériím řadí Kvizda (2006, s. 7) ty, které usměrňují chování státu ve snaze redukovat negativní účinky dopravy na společnost, nebo naopak zvednout společenský prospěch z dopravy, jenž by jinak nebyl dosažen pouze tržními silami. K faktorům, které omezují ekonomicky i společensky výkonnou dopravu, patří zejména její bezpečnost, její emisní zátěž, zábor půdy a jednotková energetická náročnost dopravy. Celkový výsledek dopravní politiky pak utváří vzájemné působení právě ekonomických i společenských kritérií.

Utopené náklady

Jak popisuje Kvizda (2006, s. 7-8), důležitou a výlučnou vlastností železniční dopravy jsou její vysoké fixní náklady – vedle dopravních prostředků je spoluvytváří zejména specifická dopravní cesta spolu se zabezpečovacím zařízením a dalším technickým a technologickým zázemím. Jedná se hlavně o dílny, depa, sklady, překladiště, odbavovací haly, a další, které je provozně svázáno s ŽDC. Všechny tyto náklady jsou pro železnici charakteristické a vymezují její pozici vůči ostatním druhům dopravy. Už ve svých počátcích bylo podnikání na železničním trhu náročné na výdaje do takového zázemí, a proto se již tehdy prosazovalo přesvědčení, že by měl stát část těchto rizik spojených s utopenými náklady vzít na sebe, ať již ve formě státních subvencí nebo garancí návratnosti kapitálu, ale nejlépe přímo formou infrastruktury vlastněné státem. Státní infrastruktura musela naplňovat jak cíle ekonomické, tak i společenské. Z ekonomického hlediska toto řešení vytváří rovné podmínky jako u drah soukromých. Ze společenského hlediska šlo o veřejně žádoucí a prospěšné napojení sídel a území. V běžné realitě to značí, že dopravní společnosti se samozřejmě snaží takovéto utopené náklady snižovat na úroveň provozních nákladů nebo zcela úplně. Při úplném snížení infrastrukturních nákladů vede situace k podinvestování a omezení bezpečnosti provozu. Snížení utopených nákladů může být podloženo jedině maximalizací provozního vytížení infrastruktury, tzn. na maximalizaci hustoty dopravy.

Úspory z rozsahu

Pietrantonio a Pelkmans (2004, s. 26) charakterizují spojitost mezi úsporami z rozsahu a existencí fixních nákladů a popisují, že zdrojem většiny utopených nákladů je železniční infrastruktura a ŽDC. Úspory z rozsahu nelze posuzovat na základě tunokilometrů, osobokilometrů, vlakokilometrů, délce přepravy atd., protože tyto ukazatele přímo s utopenými náklady souvisejí. Provozování železniční dopravy, bez vlivu

infrastruktury (fixních nákladů), nepřináší větší úspory z rozsahu vůči jiným druhům dopravy. Významnou skutečností konceptu úspor z rozsahu je, vzhledem k vysokým utopeným nákladům do infrastruktury, že nemůže být prospěšná stavba paralelních tratí nabízejících své služby stejnému skupině dopravců, bez ohledu na zvýšení konkurence a výkonnosti provozu.

Takový případ by měl své opodstatnění v případě, že by došlo k rozdělení tratí na skupiny přeprav, např. osobní a nákladní, jako v je to v případě pravo- a levobřežní trati údolím Labe.

Kvizda (2006, s. 9) tvrdí, že v zájmu využití železniční infrastruktury, byť zatížené státní regulací, dozorem i vlastnictvím a fixními náklady, se jako nejlepší jeví její využití konkurujícími si dopravci, což představuje i směřování současných evropských železničních reforem. I toto pojetí má však své omezení v možnosti vzniku přirozeného monopolu dopravních služeb při nízké hustotě provozu. Jako fixní náklady, jakožto náklady na dopravní cestu nebo jako provozní dotace při objednávce otevřené služby státem, může být problematická pro stát i snaha zajistit dopravní obslužnost území autobusovou dopravou, právě v souvislosti s nemalou ekologickou zátěží provozu, což platí i pro dopravu nákladní.

Úspory z hustoty dopravy

Kvizda (2006, s. 10) poukazuje, že pro železniční dopravu je zásadní hustota dopravy, zatímco velikost podniku není podstatná. Hustota dopravy je tím, co určuje výkonnost železničních podniků vzniklých za liberalizace a privatizace železniční dopravy v současné Evropě.

Pietrantonio a Pelkmans (2004, s. 25) uvádějí, že hustota dopravy je hlavním činitelem výkonnosti železničního provozu a zároveň i rysem, který železnici přidává konkurenční výhodu vůči jiným druhům dopravy, zejména přeprava velkého počtu cestujících v krátkých následných intervalech či přeprava velkých a těžkotonážních nákladů materiálu na velké vzdálenosti. Proto je pro výkonnost železniční dopravní sítě důležité, aby se svým tvarem a směřováním shodovala s přepravními požadavky. Konkurenční výhoda pro železniční dopravu, oproti dopravě silniční, záleží na vytváření, pro dopravce zajímavých, nabídek dopravní kapacity v hlavních přepravních směrech.

Duplicita železničních tratí je tím činitelem, který pak snižuje hustotu dopravy. Na druhou stranu, nesprávné směřování tratí je činitelem, který naopak hustotu dopravy nezvyšuje, a poté se vlastní hustota sítě stává nepodstatnou. V této činnosti je, z hlediska budoucnosti, jeden z důležitých prvků naplňování smyslu a poslání SŽDC.

Sít'ový efekt

Podle Kvizdy (2006, s. 10) bývá sít'ový efekt nejčastěji definován jako změna příjmů z nabízeného produktu závislá na změně počtu subjektů, kteří poptávají stejný statek. Situace pozitivního sít'ového efektu nastává v momentě, kdy výnosy ve spojitosti s nárůstem trhu rostou, a má shodný dopad na fungování podniku jako úspory z rozsahu. Sít'ový efekt je obvykle spjat se železničním provozem. Jeho vliv se projevil v historii zejména v realizaci národních železničních sítí a v nacionalizaci infrastruktury. Podnětem k tomu byla snaha o vlastnictví větší sítě, než měla konkurence. Bohužel byla často důvěra v sít'ový efekt silnější než reálné ekonomické kalkulace, což vedlo ke stavbám předem prodělečných tratí jen z toho důvodu, aby lokalitu nepřipojila konkurenční síť. Druhým nouzovým řešením byla realizace odbočných tratí ve víře, že přivedou nové cestující a dodatečnou tonáž na hlavní trasy, pro zvýšení hustoty dopravy na nich. Provedené studie prokázaly souvislosti mezi sít'ovým efektem a provozními výkony a tím pádem i efektem hustoty dopravy.

Úspory ze struktury

Kvizda (2006, s. 11) píše, že podstata úspor z rozsahu je v poklesu průměrných nákladů při růstu objemu současné produkce. Naproti tomu úspory ze struktury jsou spojeny s poklesem průměrných nákladů při růstu produkce novými produkty.

Pietrantonio a Pelkmans, (2004, s. 8) uvádějí, že charakteristickým příkladem v železničním segmentu je současné poskytování služeb v osobní i nákladní přepravě jednou dopravní firmou.

Jak dále uvádí Kvizda (2006, s. 11), další variantou výkladu úspor ze struktury je sloučení nebo odtržení vlastnictví a správy infrastruktury od samotného provozování. Přednosti infrastruktury odloučené od provozu převládají nad eventuálními úsporami ze struktury, a to v situaci vysoké hustoty provozu, a v případě, že se projeví výhody vyšší efektivnosti provozu, které vyplývají z konkurence mezi dopravci.

Wetzel a Growitsch (2006) došli k závěru, že odčlenění vlastnictví a správy infrastruktury od provozu nesměruje k vyšší efektivnosti, ale že naopak převládají nežádoucí účinky, což může být mocným argumentem proti odčlenění sítě od provozu.

Z toho plyne, že dosažení úspor ze struktury je naprosto závislé na potenciálu a charakteru sítě, takže pro železniční dopravu, na rozdíl od jiných druhů dopravy, je charakteristické omezení nabídky dopravních služeb sít'ovými a jejími technologickými aspekty. Dopravní druhy typické existencí úspor z prostorové struktury, jsou dopravy letecká a autobusová, protože pro ně neplatí ohraničení dopravní sítě. Pro to se objevuje

rozlišení na flexibilní dopravní síť, kde je nejvýznamnější efekt úspory z rozsahu a síťový efekt (např. letecká doprava), a na fixní dopravní síť, kde se stává nejdůležitější efekt hustoty dopravy (např. železniční doprava). Pro posuzování železniční dopravy je tak hlavním kritériem efektivity schopnost dosažení úspor z hustoty dopravy, což platí jak pro srovnání intermodální, tak i pro komparaci všech železničních dopravců.

Bezpečnost provozu

Jak tvrdí Kvizda (2006, s. 12), pro srovnání dopravních systémů a posouzení společenské i ekonomické efektivity železnice je potřeba vzít v úvahu nejenom skutečné náklady infrastruktury a provozu, ale také externí náklady. Při srovnání to znamená zhodnotit, jakým způsobem jednotlivé druhy dopravy negativně zatěžují další subjekty. Do skupiny takovýchto nákladů se řadí zejména škodlivé emise, hluk z provozu, dopravní nehody, zabor půdy, a další, které se jen obtížně vyčíslují. Železniční doprava se na takových externích nákladech účastní se zcela minimálně (v řádu zlomků procenta), a proto je bezpečnost provozu jedním z hlavních důvodů posílení role železniční dopravy. Z pohledu státu lze doplnit základní kritéria ekonomické analýzy o kritéria společenská, která by stát měl brát v úvahu při rozhodování o institucionálním postavení železniční dopravy a o přerozdělení veřejných prostředků.

Kutáček (2005, s. 48) udává, že k nejpodstatnějším externím nákladům v dopravě patří nehody, které představují více jak 50 % externích nákladů. V Česku bylo v roce 2004 zaznamenáno okolo 1 400 zmařených životů při autonehodách a jen 8 mrtvých při mimořádnostech v železničním provozu. I přesto, že vezmeme v úvahu fakt, že nehody na železničních přejezdech se řadí na vrub dopravě silniční a nikoliv železniční, je jasné, že železniční nehody nelze úplně bagatelizovat, a to zejména z důvodu rostoucího počtu nehod na železničních přejezdech, protože i v Česku má bezpečnost silničního provozu, především pak na křížení s drážním tělesem, velké mezery. Při vynaložení prostředků na represí a prevenci by mohly být naopak prostředky na zajištění bezpečnosti na přejezdech zřetelně klesnout. Faktem také zůstává, že nehody na přejezdech jsou spjaté i s počtem křížení drážního tělesa s komunikací, a také s hustotou dopravy a s ní spjatou pravděpodobností střetu na přejezdu, přičemž čím vyšší je hustota dopravy, tím menší jsou náklady na zabezpečení přejezdu. Ke snížení externích nákladů železniční dopravy v části nehod a mimořádností tak lze dospět jednak přesunem určitého dílu přepravních výkonů od silniční k železniční dopravě, ale zejména i aplikací efektu hustoty dopravy na železnici.

Emisní zátěž provozu

Emisní znečištění ovzduší je dalším externím nákladem dopravy. Kutáček (2005, s. 47) uvádí, že v České republice je odhad těchto externích nákladů na zhruba 1,1 % úrovni HDP a soudobá koncepce rozvoje evropské železniční dopravy vychází z předpokladu, že železniční doprava přepraví stejné počty osob a objemy zboží než doprava silniční nebo letecká, ovšem s nesporně nižšími emisemi. Hlavní součástí takového srovnání je poměr emisí oxidů dusíku a oxidu uhelnatého ze silniční nákladní dopravy zboží spolu s individuální silniční dopravou osob na krátké a střední vzdálenosti, naproti tomu stejné emise vyprodukované na 1 tkm z železniční dopravy představují jen 33 % ve srovnání se silniční dopravou. Při měření emisí oxidu uhličitého a dalších organických mikročástic je to jen 10–12 %.

Kutáček (2005, s. 47) rovněž popisuje, že míra externích nákladů je u železnice v Česku na úrovni 3,4 % celkových externích nákladů všech doprav. To ovšem nevypovídá, jak by bylo ekologicky efektivní eventuální zvýšení podílu železniční dopravy, ke všemu nebere v potaz ekologickou zátěž elektrické trakce na železnici, přičemž elektrifikované tratě uvádějí nejvyšší množství přeprav. Výroba elektrické energie ovšem také zahrnuje životní prostředí značnou emisní zátěží a při výrobě spotřebovává velké množství neobnovitelných zdrojů nebo problematické jaderné palivo.

Jak popisuje Peltrám (2005, s. 71) technické řešení železniční dopravy sebou nese také dopravu nemalé mrtvé váhy, protože kolejová vozidla jsou značně těžší než ta silniční. Proto je patrné, že přeprava po železnici může být z ekologického hlediska efektivnější jenom za předpokladu zajištěného vytížení. S tím souvisí také efekt úspor z hustoty dopravy, protože čím vyšší je hustota dopravy v přepravní relaci, tím vyšší je i efekt ze snížení emisní zátěže. S ohledem na síťový efekt je patrné, že rozčlenění železniční sítě způsobí snížení hustoty dopravy na odbočných tratích, což povede ke snížení konkurenční ekologické výhody železniční dopravy vůči silniční. Pro přepravu pouze několika desítek cestujících nebo jen několika desítek tun zboží pak vychází jako ekologicky příznivější silniční doprava.

Zábor půdy

Jak uvádí Kvizda (2006, s. 14), kapacitní řešení železniční dopravy na 2-kolejné trati dovoluje v hodinovém výkonu přepravit skoro tolik osob jako 16-proudá dálnice. Jedno z největších letišť světa O'Hare Airport v Chicagu dokázalo odbavit kolem 60 milionů cestujících ročně a přitom nádraží Gare du Saint Lazare v Paříži odbavilo za stejné období 150 milionů cestujících. Jedno velké letiště zároveň obsadí plochu asi jako 500 km dlouhá vysokorychlostní železniční trať. Přesto je rozhodující tržní hodnota zabrané půdy

vzhledem ke schopnosti tuto investici splácet z výnosů provozu. Toto hledisko posouzení v sobě obsahuje také princip úspor z rozsahu a hustoty dopravy. A ve smyslu tohoto přístupu by se mělo nahlížet také na poskytování veřejné podpory, neboť náklady svázané se zábořem půdy rostou v spojitosti se síťovým efektem a klesají ve spojitosti s efektem hustoty dopravy.

Jednotková energetická náročnost

Toto pojetí je mimoekonomického rázu, protože v ekonomické koncepci je dopravní energetická náročnost zahrnuta již v provozních nákladech, a dostává se tak do běžného vyhodnocení efektivity provozu. Mimořádný ohled na energetickou náročnost je způsoben zejména strategickými a politickými činiteli ve spojitosti se závislostí na ropě dovážené z politicky nestabilních oblastí. Na rozdíl od silniční a letecké dopravy může doprava železniční kromě motorové trakce využívat i elektrickou trakci, získávanou z tradičního a v Evropě dostupného hnědého a černého uhlí, či z jaderné energie, nebo z ekologicky čisté vodní energie.

V případě přehlédnutí politického a geografického hlediska původu energie, zbude k posouzení znečištění životního prostředí jakožto negativní externalita, podobně jako u emisní zátěže. Skutečným hlediskem při posuzování mezi veřejnou podporou silniční nebo železniční dopravy zůstává tedy princip úspor z rozsahu a hustoty dopravy.

3.5 Konkurence železniční dopravě

Problematiku konkurence v železniční dopravě je možno chápat jednak, jako proces, který vytváří železniční síť, nebo jako situace na dopravním trhu, či jako prostředek státu, kterým ovlivňuje svou dopravní politiku.

Konkurence trhu

Kvizda (2006, s. 16) tvrdí, že železniční dopravu je třeba hodnotit z ekonomického hlediska jakožto síťový monopol, protože infrastruktura je pevnou součástí fungování železniční dopravy a jako taková je i fixní složkou nákladů dopravců. Soudobé formy železničního provozu v zemích EU se opírají zejména o subvence států do železniční dopravy, kterou následně zajišťují různí dopravci. Proto je třeba odlišit konkurenci na trhu od konkurence o trh. Konkurence na trhu je formou, v níž soukromí dopravci využívají svou vlastní infrastrukturu. Základem takovéto formy konkurence je pak poskytování přepravní služby na takové ŽDC a přeprava jiného dopravce po této ŽDC. Naproti tomu konkurence o trh nastává za situace, kdy jsou jednotliví dopravci majetkově odčleněni od samotného provozu infrastruktury a konkurují si mezi sebou poskytováním svých služeb

při přepravách na takovéto infrastruktuře. Konkurenční boj poté směřuje k získání poskytnuté kapacity dopravní cesty nebo k získání provozní subvence od státu, což je také případ i ČR a železniční sítě SŽDC.

Profil a ekonomická podoba sítě, jak nám ukazuje historie, se vytváří na základě hospodářských podmínek a stavu konkurence při jejím vzniku. Někdy se zdá, že stav konkurence na vznikajícím železničním trhu (hlavně budování paralelních tratí), byl z dnešního pohledu kontraproduktivní, avšak v současnosti se naznačuje možnost lepšího využití takové sítě, hlavně v úsecích se zvýšenou dopravou, zejména pro odlehčení přeprav, a větší využití kapacit dopravní cesty v jednom směru.

Intermodální a intramodální konkurence

Důležitým činitelem, jak uvádí Kvizda (2006, s. 16), je dopravní síť u tzv. intermodální konkurence v segmentu všech dopravních druhů. U tzv. intramodální vzájemné konkurence železničních dopravců mezi sebou, ovšem není síť významná, za předpokladu, že mají dopravci stejné podmínky na infrastruktuře. Směrování a vedení trasy, napojení destinací a technické charakteristiky ovšem určují bariéry konkurenčního boje jednotlivých druhů doprav. Význam státu při tom vyplývá z role vlastníka ŽDC. Kvalita ŽDC podstatně ovlivňuje konkurenci o trh. Vybrané dopravce, zejména v osobní dopravě, podporuje stát dotacemi, kterými jim hradí prodělek vznikající při zajištění dopravní obslužnosti. Dopravci tak soutěží o podporu na principu konkurence o trh.

Role státní správy pak spočívá v regulaci podmínek konkurence o trh a ve stanovení intermodální konkurence, která je ovlivněna společenskými a ekonomickými parametry. Stát stanovuje kritéria pro intermodální konkurenci a tím rozhoduje o společenské i ekonomické účinnosti takovýchto služeb různých druhů doprav. Důležitým faktorem při této volbě je profil a vlastnosti ŽDC.

Prostředek hospodářské politiky státu

V procesu rozhodování státního aparátu lze objevit další formát konkurence jakožto aktivního nástroje dopravní politiky státu a dosažení zamýšlené účinnosti poskytovaných dopravních služeb. Problémem je fakt, že na rozdíl od jiných dopravních služeb i běžných služeb, tržní konkurence nemůže být na železnici funkční. Železniční doprava, ve srovnání s jinými druhy doprav, je v tomto odlišná a, tato specifčnost je dána právě její infrastrukturou. Společnosti v počátcích železnice stavěli tratě jako konkurenční alternativu vůči jiným. Následkem takovýchto postojů byla realizace mnoha paralelních drah, které však neměly ekonomické opodstatnění. Působením takovéto konkurence a mnoha dalších

faktorů vznikala neefektivní síť železnice postavená na nevhodných státních intervencích a nevhodném využití železniční dopravy.

Jiné okolnosti nastaly, pokud byla infrastruktura budována na základě ústředního plánu a poté se stala předmětem konkurenčního boje. ŽDC byla vlastnický oddělena od jejího provozování a nebyla tudíž při budování ovlivněna konkurencí. Tento přístup měl zabránit stavbě souběžných tratí a naklonit podobu železnice k úspěšnému uskutečnění výnosů z hustoty provozu. Podstatou centrálního plánování docházelo k různým omezením, korupci a projevům politických zájmů před ekonomickými. Vývoj regionů zase přispěl ke změně okolností výstavby infrastruktury. Ani ústřední plány tudíž nezaručily vznik efektivní sítě železnic.

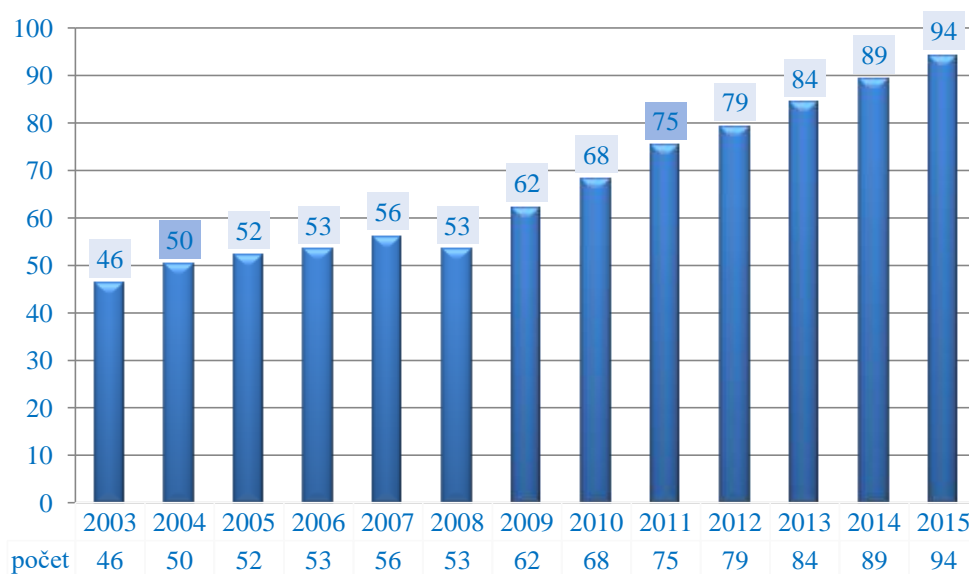
Přes všechny zmíněné problémy musí stát regulovat konkurenci a zajišťovat jí svou dotační politikou. Revitalizace ŽDC je proto důležitým kritériem v otázce konkurence dopravních druhů. Dopravci svádějí svůj konkurenční boj na základě ekonomických aspektů, zejména výše státní dotace, a společenských aspektů a obstarávají tak následně i ekonomickou a společenskou účinnost provozu celé železniční sítě.

4 Vlastní práce

4.1 Profilové ukazatele SŽDC, s. o.

Železniční síť ve správě SŽDC je dostupná všem dopravcům, kteří splní podmínky stanovené zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, zejména platnost licence, osvědčení o způsobilosti, způsobilost finanční nebo platné pojištění odpovědnosti za škody. Od doby, kdy byla zpřístupněna infrastruktura všem dopravcům, jejich počet v osobní či nákladní dopravě stále roste, jak ukazuje následující graf 1. V roce 2015 mělo platnou (nově udělenou nebo prodlouženo) licenci k provozování drážní dopravy dohromady 94 dopravců. To je více než dvojnásobný počet proti roku 2003, kdy jich na síti fungovalo pouze 46 dopravců. Průměrné tempo ročního růstu jejich počtu tak činí přesně 4 dopravce za rok. Celkový počet dopravců zahrnuje dopravce v osobní i nákladní dopravě, i dopravce nabízející své dopravní služby během celého kalendářního roku, nebo jen sezónně či namátkově.

Graf 1 Vývoj počtu dopravců na síti SŽDC v letech 2003 - 2015



Zdroj: vlastní zpracování, MD ČR a SŽDC (2016)

Vývoj počtu dopravců, vlastních licencí k provozu na síti SŽDC, má již mnoho let postupně zvyšující tendenci, což ukazuje na nemalé podnikatelské možnosti v oblasti železniční dopravy, v oblasti spolupráce s ostatními dopravci i v oblasti kooperace mezi

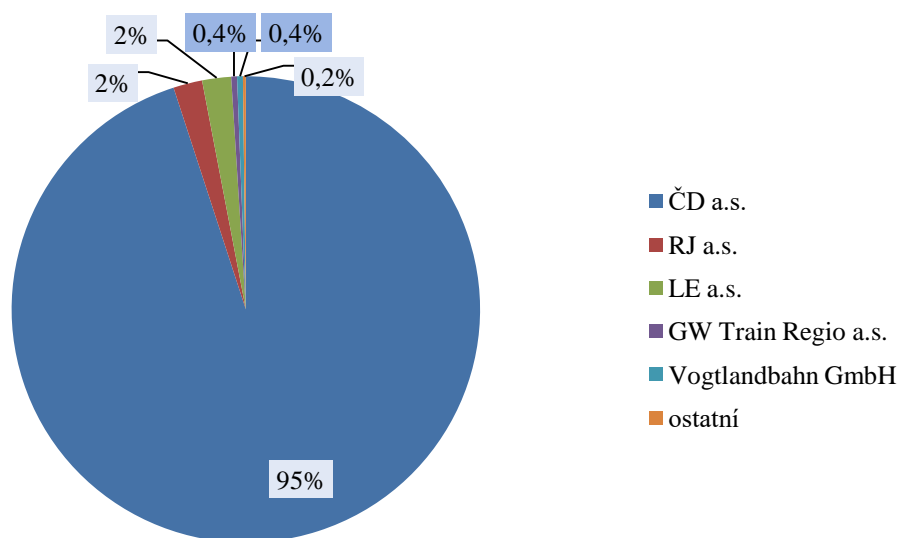
jednotlivými druhy doprav. V posledních letech se právě zvyšuje množství úspěšných projektů spolupráce dopravců z jiných módů dopravy, a to jak v osobní (železniční a autobusová doprava), tak i v nákladní dopravě (železniční a kamionová nebo námořní doprava). Počet dopravců je ovlivněn také faktem, kdy byt' se někteří dopravci seskupují do větší hospodářských celků, každý z nich si ponechává svou licenci k eventuálnímu případnému využití, a to z důvodu větší provozní operativnosti.

Kompletní seznam všech dopravců vlastnících platnou licenci k provozování železniční osobní i nákladní dopravy je uveden v Přílohách v tabulce 7.

4.1.1 Výkony dopravců v osobní a nákladní dopravě

Graf 2 ukazuje zcela jednoznačnou dominanci státního dopravce České dráhy v segmentu dopravců v osobní dopravě, která je dána jednak jeho historickým postavením jakožto jediného dopravce a existencí dlouholetých smluv mezi ním a státem v objednávce dálkové dopravy a trváním desetiletých smluv mezi ČD a jednotlivými kraji ve věci objednávky a zabezpečení rozsahu regionální dopravy a dopravní obslužnosti na územích všech krajů v ČR.

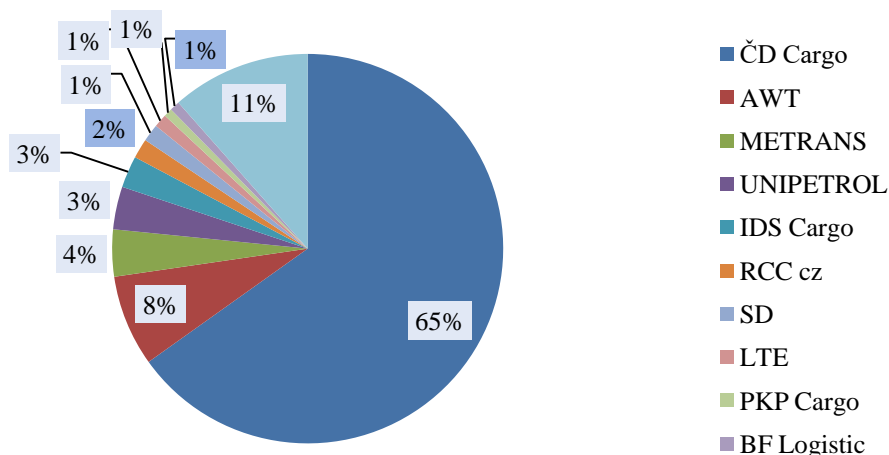
Graf 2 Podíl dopravců v osobní dopravě na síti SŽDC dle vlkm (v %)



Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Dalším důležitým faktorem dominantního postavení ČD v rozsahu osobní dopravy je pozdní nástup a velmi pomalý postup liberalizace trhu s dálkovou osobní dopravou vnitrostátní i mezinárodní, způsobený zejména nevyjasněnou částí dopravní politiky státu, a tím pádem notně opatrným a liknavým postojem zadavatele, tedy MD ČR. Tomu se i přes všechny jeho proklamace v této oblasti, dlouhodobě nedaří zajistit alespoň částečnou liberalizaci trhu s dálkovými spoji a neustále odkládá výběrová řízení na alespoň část dálkových linek. První téměř vysoutěženou dálkovou linkou je, od platnosti GVD 2016/2017, relace Most – Plzeň, kde MD ČR přistoupilo k přímému zadání dopravci GW Train Regio poté, co Úřad pro ochranu hospodářské soutěže pravomocně zrušil již ukončené výběrové řízení, které vyhrál právě dopravce GW Train Regio s nejuvhodnější nabídkou. Problémem, který neustále komplikuje úspěšnost podobných soutěží, je neexistence úřadu drážního regulátora, následkem čehož je fakt, že stát spolu se všemi dopravci stále nebyl schopen uzavřít dohodu o vzájemném uznávání a následném vyúčtování jízdních dokladů a režijních průkazů, což poskytuje jednotlivým dopravcům možnost napadat výsledky podobných soutěží, a zejména ČD tohoto argumentu, v podobě narušení konkurenceschopnosti své nabídky, využívají k blokování většího rozsahu liberalizace trhu s osobní dopravou. Další dva dopravci, tedy Regio Jet a Leo Express, provozují své spoje na trase Praha – Ostrava na své podnikatelské riziko bez objednávky státu, a tudíž bez kompenzace ztráty v osobní dopravě. Pouze dopravce Vogtlandbahn pak uspěl v soutěži Libereckého kraje na provoz části linek v česko-německo-polském pomezí.

Graf 3 Podíly dopravců v nákladní dopravě na síti SŽDC dle vlkm (v %)



Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

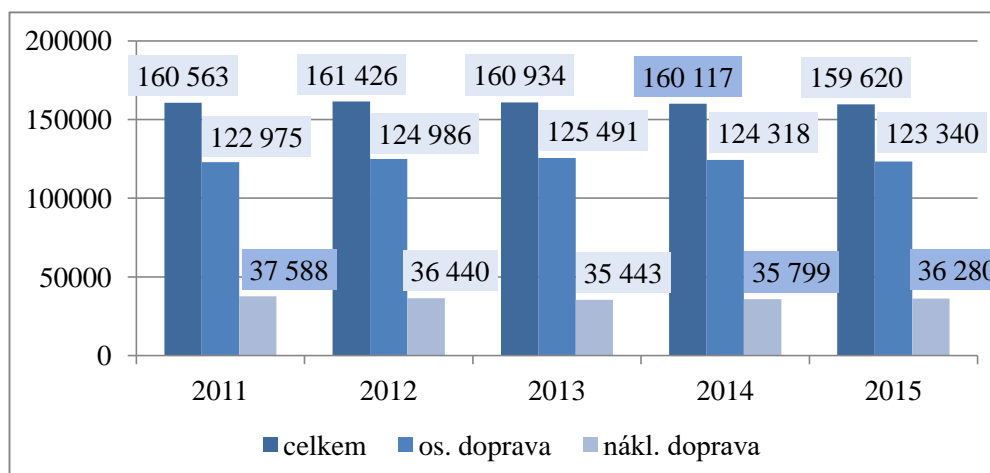
Graf 3 ukazuje jednoznačně větší roztržitost ve spektru dopravců v segmentu nákladní dopravy způsobenou jednak větším počtem dopravců, ale také jejich zaměřením na jednotlivé specializace doprav a v neposlední řadě větší možností jejich vzájemné hospodářské spolupráce, která není omezena, jako v segmentu osobní dopravy, nutností dalších dohod, ale je založena pouze na ekonomických činitelích. Zejména v posledních pěti letech došlo ke znatelnému navýšení počtu dopravců v nákladní dopravě, což mělo za následek postupné snížení podílu, do té doby jednoznačně dominantního, dopravce ČD-Cargo. Dalšími dopravci v pořadí, podle výkonu přepravených vlkm, jsou AWT, METRANS, UNIPETROL, IDS Cargo, RCC Cz, SD, LTE, PKP Cargo a BF Logistic. Část těchto nových dopravců vzešla z tuzemských subjektů, které získaly potřebnou licenci, a další část tvoří již zavedení zahraniční dopravci ze států, sousedících s ČR, kteří získali licenci k dopravě na síti SŽDC, jako např. polský PKP-Cargo, německý ARRIVA DB, rakouský RCC a slovenští PSŽ, SDŽS, EXPRES Group, LTE Slovakia.

4.1.2 Podíl výkonů z osobní a nákladní dopravy

Vlakový kilometr (vlkm) je výkonová jednotka, která udává ujetou vzdálenost jednoho vlaku v kilometrech.

Hrubý tunový kilometr (hrtkm) je výkonová jednotka určená součinem mezi hrubou hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů a jiných vozidel na vlastních kolech) zařazených do vlaku a ujetou vzdáleností v kilometrech.

Graf 4 Výkony doprav na síti SŽDC letech 2011-2015 v tis. vlkm

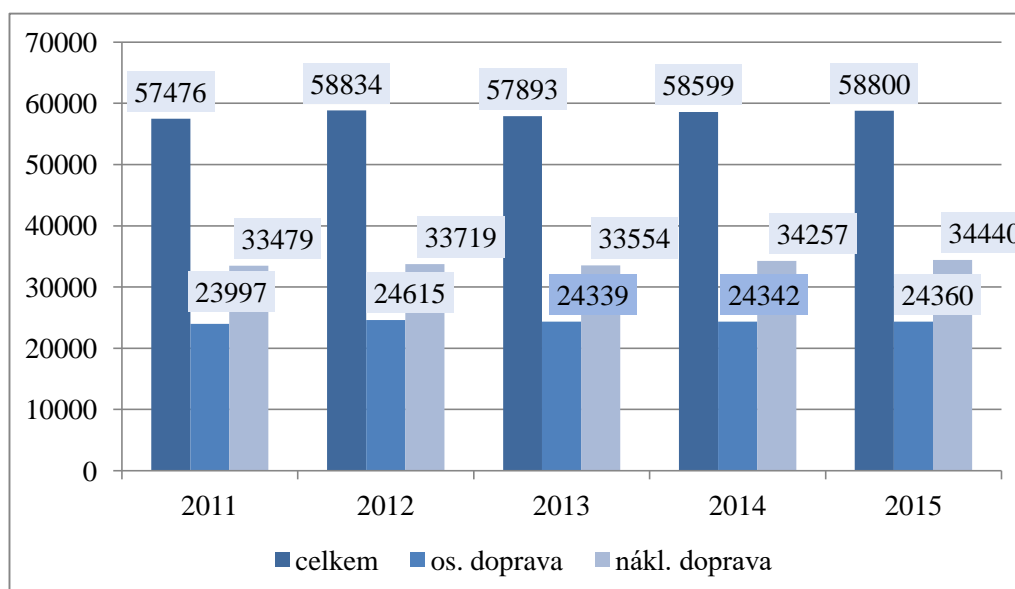


Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Výkony dopravců v osobní dopravě v roce 2015 oproti roku 2014 mírně poklesly co do počtu vlkm (0,8 %). Tento pokles odpovídá také poklesu podílu tržeb z osobní dopravy. Rozhodující výkonový podíl na v osobní dopravě si nadále udržuje dopravce České dráhy, a.s., s 95,0 % (vlkm), i když tento podíl meziročně mírně klesá. Výkony ostatních osobních dopravců (RegioJet a.s. a LEO Express a.s.) mírně vzrostly a tím i jejich podíl na celkových výkonech os. dopravy.

V letech 2014 a 2015 se podařilo zastavit klesající trend výkonů v nákladní dopravě a došlo dokonce k mírnému nárůstu oproti roku 2014. Trvalý pokles výkonů vlkm však stále zaznamenává největší dopravce ČD Cargo, jehož podíl na celkových výkonech se opět snížil. Tento pokles však výkonově vynahradili zbylí dopravci, jejichž celkový podíl výkonů vlkm vzhledem k roku 2014 vzrostl. Největší nárůst výkonů vlkm zaznamenal v nákladní dopravě dopravce METRANS Rail.

Graf 5 Výkony doprav na síti SŽDC v letech 2011-2015 v mil. hrtkm



Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Výkony hrubých tunových kilometrů dopravců v osobní dopravě v letech 2011 až 2015 zůstaly na stejné úrovni. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si i tomto ukazateli udržuje dopravce České dráhy s podílem 92,7 % hrtkm.

V nákladní dopravě se v letech 2014-2015 podařilo dosáhnout mírného zvýšení výkonů hrtkm. I v tomto ukazateli zaznamenal největší pokles výkonů největší dopravce ČD-Cargo, který je stejně jako u ukazatele vlkm nahrazen výkony zbylých dopravců v nákladní dopravě.

Tabulka 1 Provozovatelé drah v ČR v roce 2015

| Provozovatel | Km |
|-----------------|------|
| SŽDC | 9458 |
| JHMD | 79 |
| PDV Railway | 104 |
| Železnice Desná | 22 |
| AWT | 20 |
| KŽC Doprava | 5 |

Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Srovnání provozovatelů drah celostátních a drah regionálních podle délky provozovaných tratí k 31. 12. 2014 ukazuje na jednoznačně výlučné postavení SŽDC na poli provozovatelů železničních drah na území ČR. Schéma všech tratí a jejich provozovatelů je uvedeno na obrázku 3 v Přílohách. Tato dominance je dána správou všech tratí v majetku státu, který si ze strategického důvodu ponechává rozhodující slovo v oblasti rozvoje a využití železniční sítě. Rozvoj sítě SŽDC je dán její dnešní podobou, která už neodpovídá územnímu rozdělení krajů podle NUT3, což v praxi znamená, že určitá železniční trať probíhá i několika kraji, což způsobuje nemalé problémy při objednávce regionální osobní dopavy, její praktické realizaci i při jejím vyúčtování, protože jednotlivé kraje sledují své vlastní požadavky a cíle, a nemíní proplácet úhrady za jízdy vlaků na jiném území. Tam, kde se pak nepodaří vyjednat často složité dohody o náhradách mezi objednavateli a dopravcem, mnohdy dochází k ukončení jízdy spoje na hranici kraje, třeba v půli trati, a neobsloužení zbytku trasy. V krajních případech pak dochází k přesunu dopravní obsluhy daného území do jiného dopravního modu, tedy autobusové dopravy nebo odlivu k individuální silniční dopravě. Takový stav má následně vliv na kvalitu a výkonnost spoje i celé dopravní obslužnosti daného území, na stav životního prostředí a v neposlední řadě mnohdy vede až k zastavení provozu na určitém úseku železniční trati nebo trati celé, což všechny aspekty znásobuje.

Tabulky 1, 2 a 3 informují, o kvalitativních změnách v základních parametrech, technické a technologické vybavenosti železniční sítě a o součástech infrastruktury ve správě SŽDC.

Tabulka 2 Základní charakteristika sítě SŽDC v roce 2015

| Ukazatel | Měrná jednotka | Množství |
|---------------------------------|----------------|----------|
| Délka tratí celkem | km | 9467 |
| Délka elektrifikovaných tratí | km | 3218 |
| Délka tratí normálního rozchodu | km | 9444 |
| Délka úzkorozchodných tratí | km | 23 |
| Délka jednokolejných tratí | km | 7503 |
| Délka 2 a více kolej. tratí | km | 1964 |
| Stavební délka kolejí celkem | km | 15467 |

Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Údaje z tabulek 1, 2 a 3 nemají kvantitativní hodnotu, protože hodnoty se proměňují velmi pozvolna a řádech jednotek, to vše v návaznosti na probíhající modernizační a rekonstrukční procedury optimalizace a racionalizace, které odpovídají současným rostoucím nárokům a trendům na zvyšování efektivnosti, výkonnosti, šetrnosti, rychlosti a bezpečnosti železniční dopravy, a to zejména ve prospěch ukazatelů elektrifikovaných tratí a dvoukolejných tratí. Zmíněné procesy obnovy a modernizace ovlivňují také techniku sdělovacích, zabezpečovacích a přejezdových zařízení a jejich technologické objekty spolu s objekty elektrických a energetických zařízení. Všechny uváděné prvky jsou součástí výstavby tranzitních koridorů uvedených na obrázku 6 v Přílohách. Tyto projekty jsou pro svou specifickou finančně velmi náročné a mají svá přesně stanovená specifika. Všechny vývojové stupně totiž dále zvyšují finanční hodnotu a možnosti využití majetku ve správě SŽDC.

Tabulka 3 Náležitosti infrastruktury SŽDC v roce 2015

| Ukazatel | Jednotka | Množství |
|-----------------------------|----------|----------|
| Počet výhybkových jednotek | v.j. | 23575 |
| Počet mostů | ks | 6792 |
| Počet tunelů | ks | 164 |
| Celková délka mostů | m | 153783 |
| Celková délka tunelů | m | 45732 |
| Počet železničních přejezdů | ks | 7969 |

Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Z tabulky 3 je zřejmá náročnost činností prováděných při údržbě a opravách stavebních prvků infrastruktury (železniční svršek a stavby železničního spodku) ve správě SŽDC, která je způsobena krajinným reliéfem ČR, kde je mnoho tratí vedeno v náročném terénu, a proto vyžaduje širokou škálu železničních staveb k překonání takového výškového i směrového profilu tratí. Jejich údržba a provoz pak vyžadují, kromě odborných znalostí, také nemalé investiční náklady. Proto je z důvodu omezených vlastních příjmů SŽDC využívá možnosti čerpání prostředků z fondů EU prostřednictvím MD ČR a zejména Státního fondu dopravní infrastruktury.

4.2 Výsledky hospodaření za rok 2015

Za účetní období roku 2015 dosáhla SŽDC s. o. hospodářského výsledku v podobě účetní ztráty -1 056 mil. Kč. Tato ztráta je ovlivněna úrovní účetních odpisů a výnosem z titulu prominutí závazků SŽDC, neboli tzv. oddlužením. Výše zaúčtovaných odpisů přesahuje oddlužení v roce 2015 a předpokládá se, že ho bude převyšovat i v dalších letech. Tyto položky jsou účetními operacemi, bez vlivu na bilanci příjmů a výdajů.

Finanční ukazatel EBITDA představuje rozdíl mezi výnosy a náklady, do kterých není započteno zdanění, úroky a odpisy, neboli hrubý provozní zisk. Zároveň je indikátorem, který ukazuje provozní výkonnost určité společnosti. V roce 2015 SŽDC dosáhla jeho kladné výše 3 203 mil. Kč.

Za rok 2014 bylo u SŽDC dosaženo hodnoty finančního ukazatele EBITBA -2364 mil. Kč, v roce 2013 byla jeho hodnota -2201 mil. Kč, v roce 2012 byla jeho hodnota 75 mil. Kč a v roce 2011 byla jeho hodnota 834 mil. Kč. Propad za účetní období let 2013 a 2014 byl způsoben schválením a účinností novely zákona č. 77/202 Sb., kterou SŽDC převzala funkci provozovatele dráhy.

Výsledky hospodaření roku 2015, ve spojitosti s hospodářskými výsledky roků předchozích, utvářejí obraz o přiměřeném nastavení vnitřních i vnějších hospodářských procesů i účinnosti legislativních opatření.

Hospodářským cílem SŽDC je každoročně stabilizace peněžních příjmů a výdajů vyplývajících z hospodaření organizace tak, aby bylo dosaženo vyrovnaného salda peněžních toků v provozní oblasti.

Tabulka 4 znázorňuje výsledky hospodaření SŽDC za rok 2015 a dále jsou popsány jednotlivé položky hospodaření obsažené v tabulce 4.

Tabulka 4 Výsledky hospodaření SŽDC za rok 2015 v mil. Kč

| Položka | Hodnota |
|--|--------------|
| Tržby za použití ŽDC | 4219 |
| Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC | 102 |
| Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI | 1979 |
| Dotace ze SFDI na opravy a údržby | 1114 |
| Dotace ze SFDI na opravy a údržbu po povodních z června 2013 | 39 |
| Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD | 6779 |
| Ostatní dotace | 46 |
| Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005 | 1727 |
| Nákup a prodej energie a distribučních služeb | 338 |
| Materiál, vlastní spotřeba energie a služby | -15242 |
| Osobní náklady | -8982 |
| Účetní odpisy | -4064 |
| Ostatní provozní výnosy a náklady | 993 |
| Provozní výsledek hospodaření | -952 |
| Výnosové úroky | 1 |
| Nákladové úroky | -195 |
| Kurzové rozdíly | 95 |
| Ostatní finanční výnosy a náklady | -5 |
| Finanční výsledek hospodaření | -104 |
| Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění | -1056 |
| EBITDA | 3203 |

Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Tržby za použití ŽDC jsou úhradou za využívání železniční dopravní cesty dopravci. Pro SŽDC je to významná výnosová položka představující příjem finančních prostředků na pokrytí nákladů spojených s obsluhou dráhy a organizováním drážní dopravy.

Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC jsou na základě právní úpravy o dráhách, která stanovuje, že přidělcem kapacity je SŽDC. Podrobnosti k přidělení kapacity stanovuje Prohlášení o dráze celostátní a regionální.

Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI je příspěvek z Ministerstva dopravy ČR, který je poskytnut za účelem úhrady nákladů souvisejících s provozováním železniční

dopravní cesty, jež nejsou pokryty z ostatních příjmů SŽDC a na které nelze použít ani dotace ze SFDI.

Dotace ze SFDI na opravy a údržby je nejvýznamnější výnosovou a zároveň příjmovou položkou SŽDC na pokrytí nákladů na zajištění provozuschopnosti ŽDC. SFDI poskytuje na základě smlouvy neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu, se kterými hospodaří SŽDC.

Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD byla v roce 2015 využita na opravy tratí. Realizace oprav tratí navazuje na projektovou přípravu oprav probíhající v roce 2014 a 2015. Dokončení oprav tratí bude probíhat v roce 2016 z národních zdrojů SFDI.

Ostatní dotace tvoří zejména dotace z OPD (refundace mezd – oddělení fondů EU), provozně účelové dotace ze SFDI na studie, dotace z OPŽP předfinancovaná ze SFDI na obnovu funkčních biotopů podél drážních těles a drobná neinvestiční dotace pro stavební správy. Položkou významně ovlivňující výnosy SŽDC je **výnos z titulu prominutí závazků** SŽDC (tzv. oddlužení). Na SŽDC byly při jejím vzniku převedeny mimo jiné závazky Českých drah, státní organizace, z titulu úvěrových smluv na financování koridorů. Úhradu těchto závazků vůči bankám provádí, na základě státních garancí poskytnutých ČD, s. o., Ministerstvo financí ČR. V roce 2005 bylo, jako výsledek jednání mezi SŽDC, Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem financí ČR, přijato Usnesení vlády ČR č. 1553 ze dne 30. 11. 2005, které tuto situaci řešilo formou účetního oddlužování SŽDC. Oddlužení se realizuje smluvně s Ministerstvem financí ČR a představuje pro SŽDC pouze účetní výnosovou položku bez příjmu finančních prostředků, tj. bez nároku na další finanční prostředky státního rozpočtu.

Nákup a prodej energie a distribučních služeb zahrnuje náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny (předávací místa kategorie NN a VN mimo elektrickou trakci pro zajištění interní spotřeby SŽDC a pro dodávky elektřiny externím zákazníkům připojeným k lokální distribuční soustavě železnice) a náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny pro odběrná a předávací místa elektrické trakce. Zároveň jde o tržby z prodeje distribučních služeb a silové elektřiny a tržby z prodeje distribučních služeb pro elektrickou trakci.

Nejvýznamnější nákladovou položku představují provozní náklady na spotřebu, tj. **spotřebu materiálu**, vlastní spotřebu energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady související se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty vynaložené na externí opravy a udržování a náklady na akce hrazené z dotace ze SFDI spolufinancované z OPD.

Osobní náklady zaměstnanců SŽDC zahrnují mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a sociální náklady.

Významným provozním nákladem jsou účetní odpisy, jedná se o účetní promítnutí amortizace dlouhodobého majetku do nákladů.

V **ostatních provozních výnosech a nákladech** SŽDC jsou zahrnuty ostatní výnosové a nákladové položky, např. úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy dle Prohlášení o dráze, tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu. Jedná se i o změnu stavu ostatních rezerv a opravných položek, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu, náklady na pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky či členské příspěvky organizacím, daně a poplatky. Dále jde o náhradu škody vůči ČEZ Prodej, s.r.o., za neodebranou elektřinu v roce 2010 a úroky z prodlení dle rozsudku soudu včetně nákladů řízení. Zároveň s tím se čerpala příslušná rezerva, která byla vytvořena na tento spor s ČEZ.

Nákladové úroky vyplývají zejména z bankovních úvěrů na investiční výstavbu, převzatých po bývalé státní organizaci ČD, s. o. Jak je uvedeno v příloze účetní závěrky, úroky bankovním ústavům hradí za SŽDC Ministerstvo financí ČR. Pouze u úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a.s., který je určený na racionalizační akce na železniční dopravní cestě, hradí SŽDC všechny náklady související s úvěrovou smlouvou (včetně úroků) z vlastních zdrojů.

Kurzové rozdíly vyplývají z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2015. Úvěry převzaté po bývalé státní organizaci ČD, s. o., jsou nyní denominovány už jen v eurech. V roce 2015 došlo k posílení koruny vůči euru, a proto se snížila korunová hodnota těchto závazků. Příslušný rozdíl byl v souladu s platnými předpisy zúčtován jako výnos.

4.3 Investiční dotace

Dotační investiční prostředky ze SFDI určené na výstavbu a modernizaci dopravní cesty obsahují finanční prostředky z Operačního programu Doprava a dotace poskytnuté ze SFDI na projekty financované z národních zdrojů. SŽDC má za sebou náročné období posledních tří let, ve kterém zvládla proinvestovat necelých 53 miliard Kč nejen z fondů Evropské unie, které přineslo zlepšení parametrů české železniční infrastruktury. Zejména rok 2015 byl z hlediska správce této infrastruktury opravdu náročný, jen tento rok činil objem investic přes 31 miliard Kč a železnice dostala velmi potřebné prostředky zejména

z Operačního programu Doprava, které umožnili vylepšit její technický stav. S touto rekordní investicí finančních prostředků ovšem souvisela i mimořádná stavební a výluková činnost, a přestože se SŽDC snažila snížit vliv zhotovitelných prací na běžný provoz, podstatnou část roku se infrastruktura pohybovala v různých stupních omezení.

Tabulka 5 Přijaté investiční dotace SŽDC za roky 2013-015 v tis. Kč

| Položky | 2013 | 2014 | 2015 |
|---------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| SFDI, nár. podíl, OPD, | 8 677 669 | 12 376 110 | 31 096 926 |
| Předfinancování | 20 264 | 67 744 | 143 240 |
| Investiční dotace ze SFDI | | | |
| +předfinancování | 8 697 933 | 12 443 854 | 31 240 166 |
| Fondy EU | 50 084 | 202 787 | 139 635 |
| Příspěvky od měst, obcí, krajů | 2 700 | - | 28 319 |
| Státní fond životního prostředí | 528 | 2 668 | 5 041 |
| Investiční dotace celkem | 8 751 245 | 12 649 309 | 31 413 161 |

Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

SŽDC má i pro rok 2017 smluvně zajištěno financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 43 498 706 tis. Kč a od Ministerstva dopravy na neinvestiční činnosti ve výši 550 000 tis. Kč. SŽDC věří, že takovýto objem finančních prostředků dovolí organizaci poskytovat činnosti zhruba v stejném rozsahu jako v letech předchozích.

4.4 Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

Veškeré výnosy SŽDC byly v uplynulých letech realizovány výhradně v tuzemsku. Výnosy za osobní dopravu v letech 2013 až 2015 u rozhodujícího dopravce ČD mírně porostly a tento růst byl podpořen nárůstem výnosů u ostatních osobních dopravců, zejména u RegioJet a.s. a LEO Express a.s.. Výnosy za osobní dopravu tak v součtu porostly pouze mezi léty 2013 a 2014 a v následujícím roce 2015 už stagnovaly.

V nákladní dopravě se v roce 2015 podařilo zastavit klesající trend výnosů z let 2013 a 2014. Opět klesaly v uvedeném období výnosy u hlavního nákladního dopravce ČD Cargo, ale každoročně byly kompenzovány nárůstem výnosů u jiných nákladních dopravců, zejména dopravcem METRANS. Celkově výnosy z nákladní dopravy zaznamenaly mírný nárůst.

Tabulka 6 Tržby SŽDC za prodej výrobků a služeb v letech 2013-2015 (v tis. Kč)

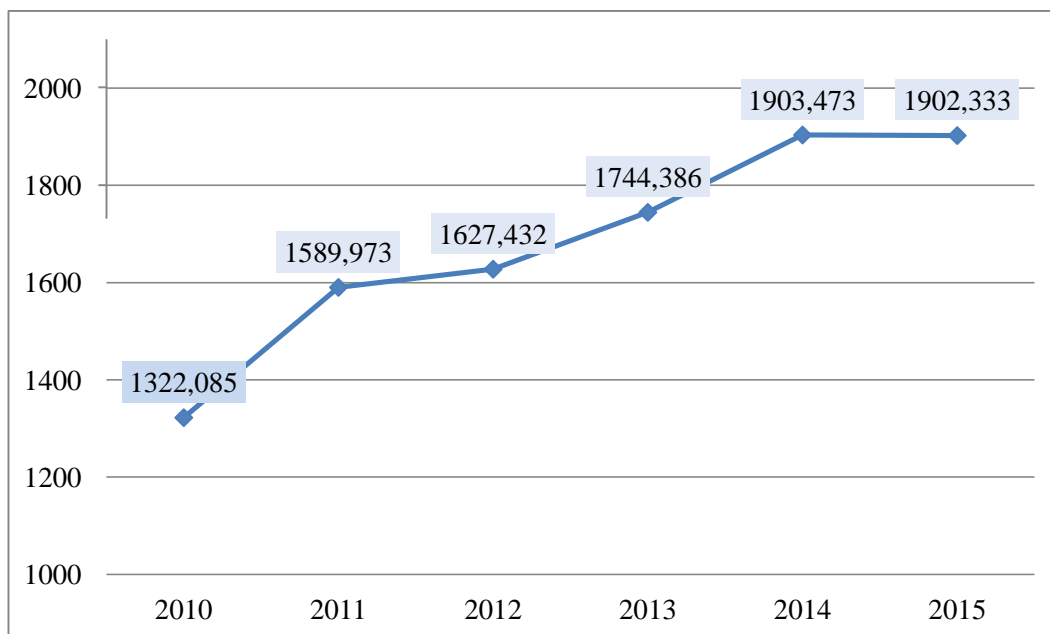
| Položky (v tis. Kč) | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Výnosy z použití dopravní cesty | | | |
| ČD – nákladní doprava | 34 538 | 33 877 | 38 234 |
| Výnosy z použití dopravní cesty | | | |
| ČD – osobní doprava | 1 652 148 | 1 784 869 | 1 770 086 |
| Výnosy z použití dopravní cesty | | | |
| ČD Cargo, a.s. | 1 791 625 | 1 481 260 | 1 467 050 |
| Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava | 641 426 | 774 716 | 811 728 |
| Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava | 92 238 | 118 604 | 132 247 |
| Výnosy za přidělenou kapacitu ad-hoc | 86 630 | 91 122 | 102 616 |
| Tržby za nájmy | 234 503 | 233 326 | 230 334 |
| Tržby za ostatní externí služby | 415 896 | 452 337 | 485 656 |
| Tržby za elektrickou energii | 1 853 610 | 1 620 116 | 1 609 022 |
| Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (MZ apod.) | 2 363 | 2 539 | 2 875 |
| Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb | 6 804 977 | 6 592 766 | 6 649 848 |

Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

4.5 Tržby za použití dopravní cesty

Počet dopravců, kteří uzavřeli se SŽDC Smlouvu o provozování drážní dopravy neustále roste, jak ukázal graf 1. Všichni tito dopravci ovšem nerealizují své výkony na ŽDC každodenně v průběhu kalendářního roku. V průměru své výkony realizovalo 55 dopravců během každého kalendářního měsíce v roce, a 74 dopravců realizovalo své výkony alespoň v jednom kalendářním měsíci za rok.

Graf 6 Tržby SŽDC za použití dopravní cesty v osobní dopravě (v tis. Kč)

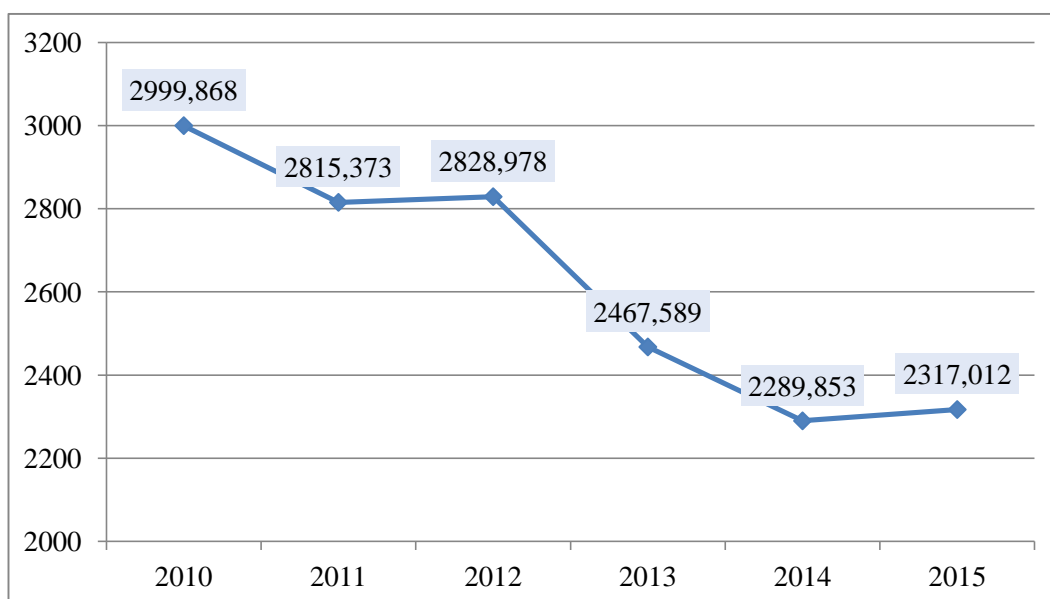


Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Vývoj tržeb za použití dopravní cesty v osobní dopravě, na rozdíl od dopravy nákladní, měl v minulých letech zvyšující tendenci, která byla zapříčiněná nárůstem osobní dopravy v posledním období a také částečnou liberalizací přístupu na dopravní cestu v oblasti dálkové dopravy, spojenou s nástupem dalších dopravců (RegioJet a.s., LeoExpress a.s., GW Train Regio a.s.) na hlavních tratích, zejména v relaci Praha – Ostrava.

Jak vykresluje graf 6, meziročně se tento trend v segmentu tržeb za použití dopravní cesty v osobní dopravě zastavil, a i do budoucna se v tomto segmentu nedá očekávat výraznější zvýšení. Toto je způsobeno dosažením téměř maximálního vytížením kapacity dopravní cesty v denních hodinách na hlavních směrech a tratích, které neumožňuje zavedení a vypravení dalších, zejména expresních a dálkových, vlaků osobní přepravy. Volná kapacita dopravní cesty v nočních hodinách zase není zajímavá pro dopravce v osobní dopravě. Toto kapacitní zaplnění páteřní sítě tak neumožňuje ani vozbu vlaků nákladní dopravy, které tak nemůžou přispívat na těchto tratích ke zvýšení tržeb za použitou dopravní cestu. Volnou kapacitu v nočních hodinách dopravci nepreferují z důvodu zvýšených nákladů na dopravu, které se jim poté promítají do vyšší ceny celé přepravy.

Graf 7 Tržby SŽDC za použití dopravní cesty v nákladní dopravě (v tis. Kč)



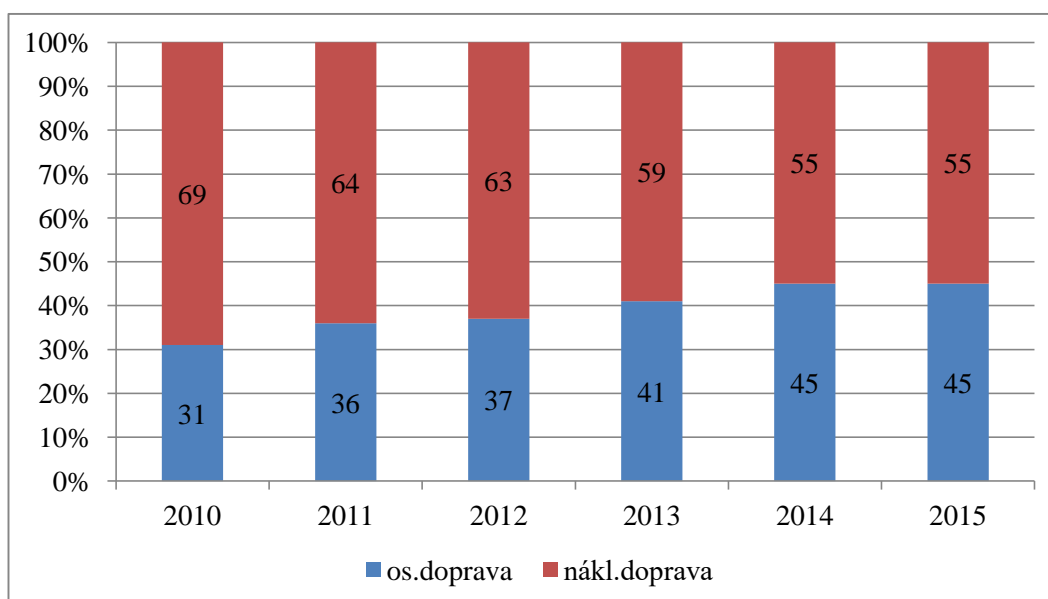
Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Postupný pokles tržeb za použití dopravní cesty v nákladní dopravě, jak znázorňuje graf 7, je zapříčiněn, i přes nárůst výkonů i počtů dopravců v nákladní dopravě, poklesem ceny určené státní dopravní politikou, pomocí které se stát snaží snížit konečnou cenu železniční přepravy nákladů dodatečnými kalkulacemi, které mají vliv na konečnou cenu takovéto přepravy, a udělat ji tak konkurenceschopnou vzhledem k dopravě silniční, která i přes zavedení mýta na dálnicích a vybraných úsecích silnic I.třídy, nedosahuje k úrovni poplatků za použití železniční dopravní cesty.

Mírný nárůst tržeb za použití dopravní cesty v nákladní dopravě je způsoben také zvýšená kooperace dopravců v nákladní dopravě, která se nedá plánovat v časovém horizontu celého GVD, a která se řeší právě funkcionalitou žádosti a schválením ad-hoc kapacity dopravní cesty nejpozději do 72 hodin od jejího podání.

Z následujícího grafu 8 je patrná postupná proměna vzájemného procentuálního podílu tržeb z osobní a nákladní dopravy na celkových tržbách, která způsobena jednak zastavením výkonů osobní dopravy a nárůstem výkonů té nákladní, ale zejména výše popsanou dopravní politikou státu.

Graf 8 Podíl tržeb z osobní a nákladní dopravy na celkových tržbách v %



Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Východiskem k eventuálnímu celkovému navýšení tržeb za použití dopravní cesty se tak jeví, vzhledem k popsáním problémům osobní dopravy v denních hodinách a přístupu státu ke zpoplatnění nákladní dopravy, pouze navýšení kapacity železniční dopravní cesty, a to zejména na hlavních tratích.

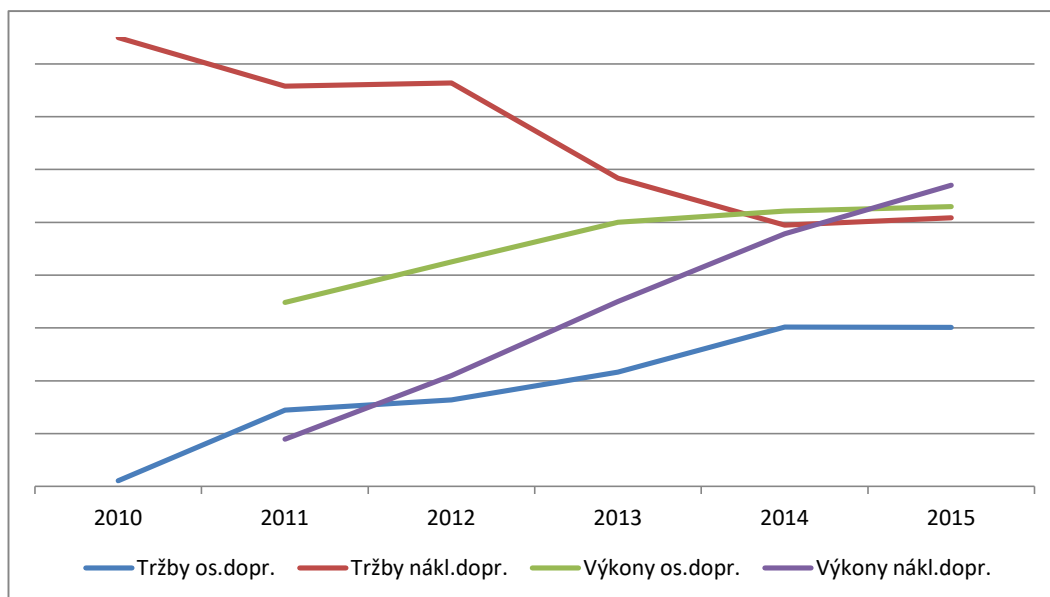
4.6 Vztah výkonů a tržeb

V grafu 9 jsou uvedeny hodnoty vývoje tržeb za použití ŽDC v letech 2010 až 2015, a to jak v osobní tak i v nákladní dopravě. Je vidět rostoucí tendence tržeb z osobní dopravy, která se ovšem za poslední rok 2015 zastavila. Naopak klesající tendence u tržeb z dopravy nákladní se rovněž v posledním roce 2015 zastavila a dokonce tyto tržby mírně porostly.

Z grafu 9 také vyplývá vztah mezi výkony osobní a nákladní dopravy a tržbami SŽDC plynoucích z těchto výkonů v letech 2010-2015, který je produktem dopravní politiky praktikované státem. Zatímco výkony v osobní dopravě v uvedeném období spíše stagnují, tak tržby z osobní dopravy naproti tomu stoupají.

Naopak výkony v nákladní dopravě za dané období stoupaly a tržby z nákladní dopravy klesají. Výkony nákladní dopravy se zvyšují do té míry, že v současnosti už převyšují ty z osobní dopravy.

Graf 9 Vztah mezi výkony a tržbami z os. a nákl. dopravy v letech 2010-2015



Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Je zde viditelný vliv aplikování postupů dopravní politiky státu, která jasně definuje snahu státu podpořit přepravu nákladů železniční dopravou tím, že poplatky za kapacitu a použití ŽDC, čímž podporuje železniční dopravce k snížení konečné ceny přepravy, které jsou tyto poplatky součástí. Konečná cena přepravy po železnici se tak může stát konkurenceschopnější vůči dopravě silniční.

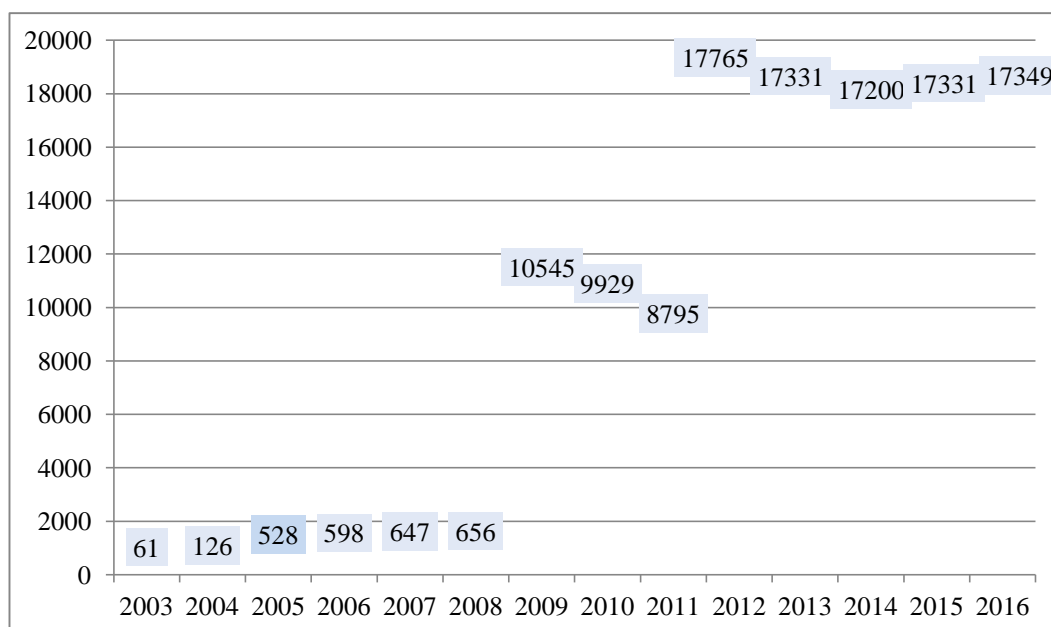
4.7 Zaměstnanci SŽDC, s. o.

K 1. 1. 2016 bylo u SŽDC zaměstnáno 17 349 zaměstnanců pracujících ve 203 profesích a v 17 organizačních jednotkách, působících v jednotlivých regionech ČR a na Generálním ředitelství. SŽDC v současnosti nemá žádnou organizační jednotku v zahraničí. Po vývoji v letech 2003 až 2015, kdy SŽDC zahajovala svou činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se postupem času stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a největším zaměstnavatelem v segmentu železniční dopravy. Pokračoval také nábor nových zaměstnanců pro dosažení optimálního počtu provozních stavů v odborných správách infrastruktury, který na základě závěru správní rady ze dne 5. 9. 2014 pokračoval i v roce 2015, a nově bylo přijato 436 zaměstnanců, což je 93 % plánovaného počtu, bude dokončen v roce 2016. Pro zajištění investiční činnosti, projektové přípravy a z důvodu

naplnění tematických podmínek pro OPD 2014-2020 došlo také k posílení stavu zaměstnanců úseku modernizace dráhy, který byl vyvážen procesem racionalizace a optimalizace, v jehož důsledku se průběžně snížil počet provozních zaměstnanců řízení provozu o 315 osob.

Pro sociální politiku SŽDC je prioritou zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel se ji snaží zajistit spoluprací se všemi devíti odborovými organizacemi, a to jak multiprofesními, tak zastupujícími pouze profesní skupiny zaměstnanců. Probíhají pravidelná setkání zaměstnavatele se zástupci odborových centrál, v rámci kterých jsou sociálním partnerům předávány a projednávány informace v souladu s platným Zákoníkem práce a Podnikovou kolektivní smlouvou.

Graf 10 Vývoj počtu zaměstnanců SŽDC v letech 2003-2016



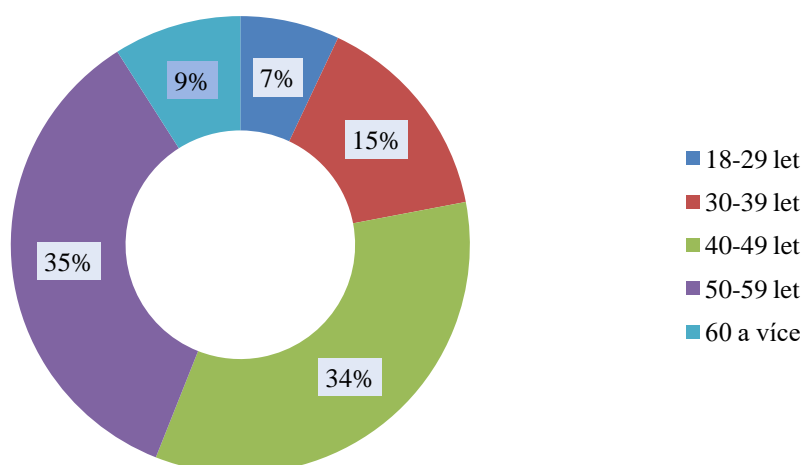
Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Vývoj počtu zaměstnanců SŽDC je poznamenán dvěma legislativními událostmi, které měly zásadní vliv na podobu a fungování SŽDC, a tím pádem i na počet zaměstnanců potřebných k jejich zajištění.

Na grafu 10 je vidět, že v letech 2003-2008 byl počet zaměstnanců SŽDC velmi nízký, a byl určen spíše administrativní formou organizace a základním vedením organizace. Zásadní posun nastal ke dni 1. 7. 2008, kdy podle novelizace právní úpravy o transformaci přešla funkce provozovatele dráhy spolu, s přesunem zaměstnanců zajišťujících chod infrastruktury, z ČD a. s. na SŽDC s. o..

K dalšímu skokovému navýšení počtu zaměstnanců došlo v roce 2011, vlivem pokračující transformace ČD a.s. a na základě Usnesení Vlády ČR č. 486, k převedení zaměstnanců obsluhy dráhy, tj. řízení železničního provozu, opět od ČD a.s. do s.o. SŽDC. Od této doby se počet zaměstnanců dramaticky nemění, má ale mírnou sestupnou tendenci z důvodu snižování tohoto počtu, zapříčiněného zejména modernizací zabezpečovacího zařízení a automatizací procesů řízení provozu. Dalším faktorem mírného poklesu počtu zaměstnanců je jejich zvyšující věkový průměr. Struktura zaměstnanců podle věku se meziročně výrazně nezměnila, k 31. 12. 2015 činil průměrný věk zaměstnance SŽDC 47,45 let, což činí meziroční nárůst oproti roku 2014 (47,36 let) o 0,2 %, přičemž v roce 2013 činil průměrný věk zaměstnance jen 46,53 let a zde byl meziroční nárůst 2 %.

Graf 11 Věková struktura zaměstnanců SŽDC v roce 2015 v %

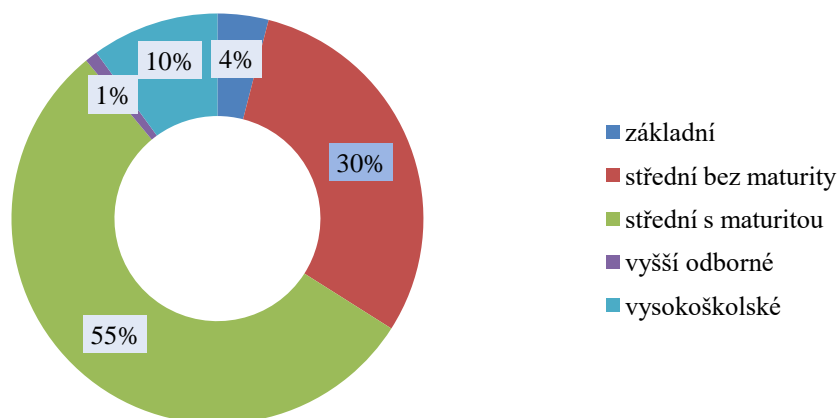


Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Průměrný věk zaměstnanců se v posledních letech zvyšuje vlivem minimálních nástupů absolventů středních škol do pracovního poměru u SŽDC. Věková struktura zaměstnanců SŽDC podle grafu 9 je mj. zapříčiněná i situací z minulých let, kdy střední školy ještě stále vychovávaly množství potenciálních odborně vzdělaných zaměstnanců v oboru železniční dopravy, ale podniky schopné zaměstnat tyto odborníky, zejména ČD s. o. a její následnické subjekty, neměli vůli a ani ekonomické možnosti přijmout je do svých stavů, zejména pro pokračující modernizaci provozních technologií a z toho pramenící

nadbytek svých vlastních zaměstnanců. Tím se stalo zdělávání v tomto oboru nepopulární. Špatná součinnost v tomto směru pak měla za následek nesoulad mezi těmito proměnnými na trhu práce v současnosti, které je navíc spojen s vysokými znalostními i zdravotními nároky na zařazení do provozních profesí. Zdravotní způsobilost fyzického i psychického rázu, podle státní zdravotnické vyhláška č.101/1995 a zákona č. 262/2006, vyžadovaná pro vstup do provozované ŽDC, jakékoliv větší omezení zdravotního stavu, až na minimum výjimek, nepřipouští. Spolu s nemotivujícími platovými podmínkami spojenými s prací v nepřetržitém směnném provozu nebo s prací fyzicky náročnou, jsou pak dohromady zjevnou příčinou výpadku nástupu mladých a perspektivních zaměstnanců.

Graf 12 Struktura zaměstnanců SŽDC v roce 2015 podle dosaženého vzdělání v %

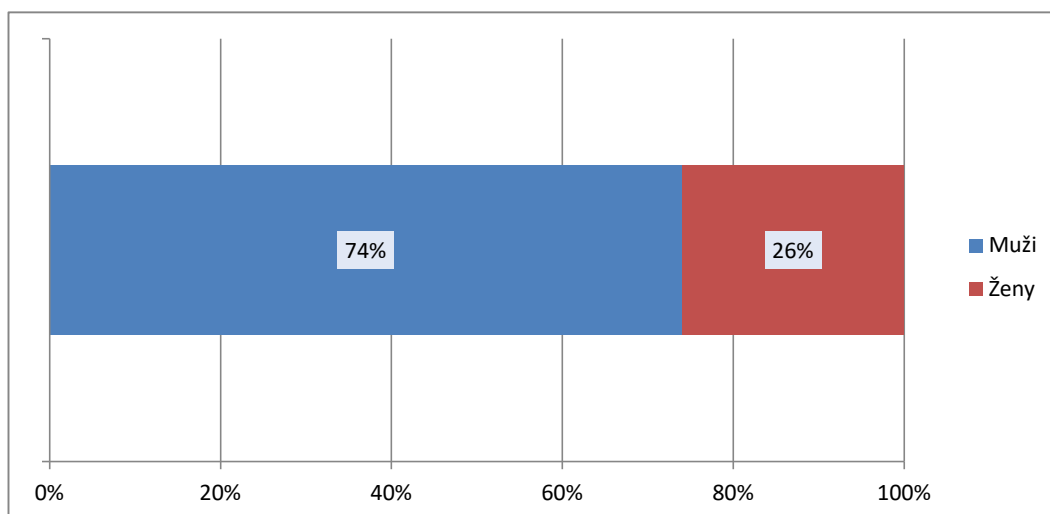


Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Z následujícího grafu 12 je patrné, že pro spoustu funkcí v nižším a středním stupni řízení, zejména v segmentu řízení provozu, je Katalogem prací SŽDC požadováno středoškolské vzdělání s maturitou a naopak není požadováno vzdělání vysokoškolské. Bohužel, výsledkem zaniklé spolupráce se středními školami, je narůstající nedostatek kvalifikovaných pracovníků, zejména v segmentu řízení provozu. A byť se SŽDC snaží takovou spoluprací se středními školami obnovit, došlo již za posledních 20 let k výpadku nástupu kvalifikovaných sil, o čemž svědčí i vysoký věkový průměr zaměstnanců SŽDC, který činí 47 let. V roce 2015 se kvalifikační struktura zaměstnanců SŽDC oproti rokům 2013 a 2014 vůbec nezměnila.

Genderová struktura zaměstnanců SŽDC, zobrazená následným grafem 13, odpovídá hlavním segmentům, jednak manuální a jednak technické práci v oboru železniční údržby a provozu. Zaměření obou hlavních segmentů bohužel nedovoluje zaměstnávat větší počty žen, zejména z důvodu namáhavé manuální práce, která je ženám přímo zakázána příslušnými zdravotními a pracovněprávními normami. Ženy se tak uplatňují zejména v oblasti administrativy a převážně ve funkcích nižších a středních vedoucích zaměstnanců.

Graf 13 Genderová struktura zaměstnanců SŽDC v roce 2015 v %



Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužskodominantní sektory. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů, který k 31. 12. 2015 činil 74 %, stejně jako v roce předchozím a roce 2013 činil 73 %. Genderová struktura je tak v posledních letech stabilní.

4.8 Mzdové náklady

SŽDC zaměstnávala k 31. 12. 2015 celkem 17 349 zaměstnanců v 17 organizačních jednotkách podle náplně činnosti a regionů a na generálním ředitelství, které zajišťuje strategickou a organizační roli v organizaci. Oproti stavu z předchozích dvou let, kdy bylo zaměstnáno u SŽDC 17 331 a 17 200 zaměstnanců, tak došlo k nárůstu o pouhých 18 a 149 zaměstnanců, což představuje roční nárůst o 0,1% a 0,9%. Mzdové náklady v roce 2015 činili 6 387 795 000 Kč, stejný ukazatel v roce 2014 činil 6 004 242 000 Kč a v roce 2013 to bylo 5 954 089, což představuje nárůst zhruba o 6%, respektive 1% a odpovídá nárůstu mezd vyjednaných Podnikovou kolektivní smlouvou.

Během roku 2015 nedošlo k žádným zásadním změnám v organizační struktuře SŽDC. Podle rozhodnutí Správní rady SŽDC k dosažení optimálního počtu provozních zaměstnanců, pokračoval nábor nových zaměstnanců do odborných funkcí správ tratí, elektrotechniky a energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky.

Tabulka 7 Mzdové náklady SŽDC za roky 2013-2015

| Položka | 2013 | 2014 | 2015 |
|-------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Počet zaměstnanců | 17 200 | 17 331 | 17 349 |
| Mzdové náklady | 5 954 089 | 6 004 242 | 6 387 795 |
| Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění | 1 998 573 | 2 014 853 | 2 143 300 |
| Ostatní náklady | 452 978 | 440 608 | 451 248 |
| Celkem | 8 405 640 | 8 459 703 | 8 982 343 |

Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Z celkového počtu 469 zaměstnanců schválených k přijetí, jich bylo k 31. 12. 2015 přijato 93 %. V průběhu roku 2015 bylo vyplaceno 194 zaměstnancům odstupné.

4.9 Spolufinancování z OP Doprava

Operační program Doprava je největší operační program v České republice. Připadá na něj 5 821 490 363 EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2014-2020. Ministerstvo dopravy vykonává prostřednictvím Odboru fondů EU pro tento operační program roli Řídícího orgánu.

Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní stavby hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava sleduje realizaci priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž se doplňuje s projekty v rámci Regionálních operačních programů. OP Doprava se zároveň zaměřuje na realizaci hlavních cílů zadaných Dopravní politikou ČR pro období 2014-2020 a dalšími strategickými dokumenty. Při naplňování všech zmíněných priorit je v rámci OPD jsou respektovány zásady trvale udržitelného rozvoje.

SŽDC využívá podporu z Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti na železniční infrastrukturu v rámci prioritních os:

Prioritní osa 1 - Modernizace železniční sítě TEN-T (z Fondu soudržnosti vyčleněno 2,190 mld. €) a v rámci těchto oblastí podpory:

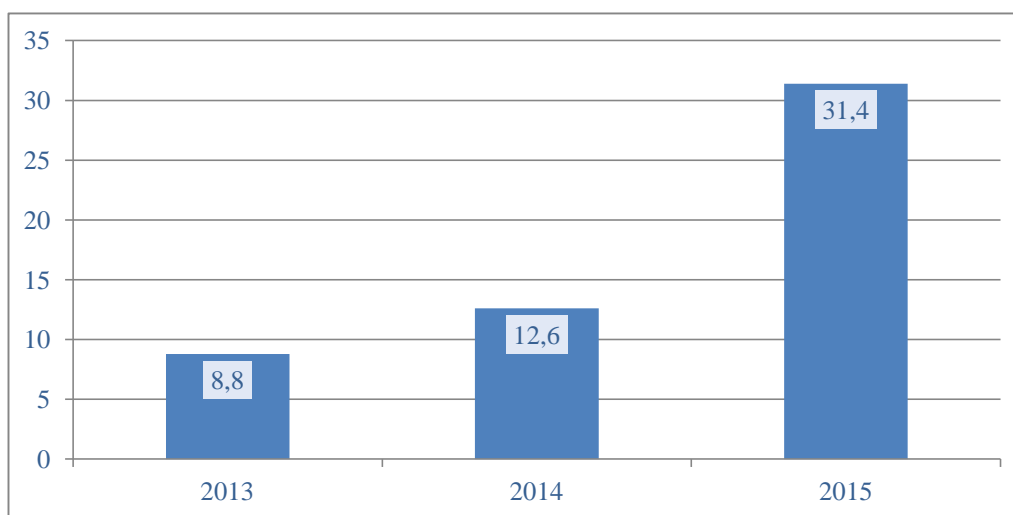
1.1. Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů.

1.2. Zajištění interoperability na stávajících tratích, zajištění souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů.

Prioritní osa 3 - Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T (z Fondu soudržnosti vyčleněno 0,393 mld. €) a v rámci této oblasti podpory:

3.1. Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T.

Graf 14 Investice do infrastruktury SŽDC v letech 2013 - 2015 (v mld. Kč)



Zdroj: vlastní zpracování, SŽDC (2016)

Nárůst investic v posledních letech, jak ukazuje graf 14, byl zapříčiněn dočerpáním investičních prostředků z OP Doprava programového období 2007-2013, kdy se ČR, prostřednictvím MD ČR, snažila využít nejvyšší možný objem investic, který v něm byly alokovány. Z důvodu ukončení tohoto OPD 2007-2013 došlo za rok 2015 k navýšení čerpání dotací ze SFDI v celkové výši 31 240 166 tis. Kč. SŽDC využila těchto dotačních prostředků k financování projektů zvyšujících technickou a kapacitní hodnotu železniční sítě v její správě. Všechny plánované projekty se podařilo zrealizovat, a to i přes významná omezení provozu a zvýšenou výlukovou činnost, spojených s jejich realizací.

Investiční dotace ze SFDI určené na výstavbu a modernizaci ŽDC obsahují prostředky z OP Doprava a dotační prostředky ze SFDI určené na projekty placené z národních zdrojů. Evropskou část dotací předfinancovává SFDI ze svých prostředků a rovněž se i z části na financování sám podílí. V roce 2015 byly prostřednictvím SFDI

poskytnuty finanční prostředky z OP Doprava ve výši 24 259 522 tis. Kč a v roce 2014 ve výši 6 553 495 tis. Kč. Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2015 činily 143 240 tis. Kč, v roce 2014 činily 67 744 tis. Kč a v roce 2013 to bylo jen 20 264 tis. Kč.

Prostředky z fondů EU ve výši 139 635 tis. Kč zahrnují v roce 2015 dotaci na OPŽP ve výši 85 690 tis. Kč a dotaci na OPD ve výši 53 945 tis. Kč.

5 Výsledky a diskuse

Současná železniční síť v České republice, která je v majetku státu, je ve správě státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Její dnešní podoba je výsledkem historického vývoje, který ji ve svých jednotlivých etapách ovlivňoval, a udával tak její dnešní podobu. V průběhu 19. století byla železniční síť tvarována mnohdy až překotným vývojem, který často pramenil z nadšení a zápalu pro novou technickou vymoženost a její možnosti, ale mnohdy nebyl brán ve zřetel ekonomický faktor udržitelnosti takového rozsahu. Už od samotných počátků byla realizace stavby tratí postižena četností a nestálostí dotací na jejich podporu. Budování nových tratí bylo často vedeno snahou o předstížení konkurence v oblasti množství a rozsahu. Role jednotlivých států a správ na tomto poli také nebyla prozíravá, když se snažili od svých sousedů odlišit a uzavřít tratě a sítě pro svou potřebu. S těmito problémy a důsledky se potýká dnešní železniční doprava, která se naopak snaží odbourat bariéry mezi jednotlivými státy a oblastmi, a učinit tak železnici konkurenceschopnou vůči dalším druhům dopravy, zejména silniční a letecké. Tyto nevhodné vlivy na podobu železniční sítě byly během 20. století nahrazeny vlivy politickými, které jednak přispívaly k technické a technologické rozrůzněnosti mezi státy, a které rovněž zasáhli do tvaru železniční sítě přerušením nebo úplným zrušením některých vzorně fungujících tratí, zejména vedeny snahou o izolaci a vojenskou obranu dané oblasti. Mezi tyto politické vlivy můžeme zařadit vznik samostatné ČR spojené se změnou trasování hlavních tahů ze severojižního na západovýchodní směr. Dalšími neblahými vlivy byly události spojené s podpisem Mnichovské dohody a pozdější okupace našeho území. Po Únorovém puči v roce 1948 a další změně politického vedení došlo k postupné izolaci železniční sítě a značnému technickému i technologickému propadu. Po roce 1989 zase řešilo nové vedení státu palčivější ekonomické problémy, zděděné po minulém režimu, a tak zájem státu o řešení problémů kvalitní železniční infrastrukturu přišel až s počátkem tohoto století. S důsledky všech těchto popsanych vlivů na podobu železniční sítě ČR, se musí současná SŽDC vyrovnávat a jednou z jejích důležitých rolí je přeměna železniční sítě na kvalitní a fungující infrastrukturu, umožňující provozovat konkurenceschopnou železniční dopravu podle platných pravidel hospodářské soutěže.

Svou geografickou polohou a členstvím ČR v EU je posílena role SŽDC při rekonstrukci a modernizaci české železniční sítě, která ovšem musí vykazovat znaky otevřeného hospodářského systému ve středu Evropy. Tomu musí samozřejmě odpovídat i legislativní zajištění, které se samozřejmě opírá jak o národní, tak i o unijní strategické

dokumenty. Z národních směrnic je nutno zmínit zejména zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, který určuje všeobecně pravidla v drážním sektoru na území ČR, a zákon o transformaci ČD s. o. č. 77/2002 Sb., který určuje vznik SŽDC, její postavení a roli v železniční dopravě na území ČR. Na unijní úrovni to pak je Směrnice EP a Rady 2012/34/EU, která představuje hospodářská pravidla v železničním sektoru EU a dokument Bílá kniha 2011 – Vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru, jenž je vizí budoucího vývoje železniční dopravy v rámci EU.

ČR ve svém dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 poukazuje na to, že neřešení nebo podcenění problémů v oblasti dopravy může vést k přímým i nepřímým celospolečenským ztrátám. Veškerá opatření v oblasti dopravy musí být přijímaná s vědomím, že konkrétní segmenty dopravy tvoří jeden integrální celek. Znamená to, že i oblasti, které potřebují veřejnou podporu, jako např. železniční doprava, jsou důležité pro organizaci celého dopravního systému státu, a nelze je separovat od sektorů, které jsou z pohledu veřejného rozpočtu přispěvatelem. Zánik systému dopravní obslužnosti v důsledku plošných škrtů by se nepříznivě projevil v ostatních fungujících oblastech dopravy ve formě jejich zvýšeného zatížení, nárůstu nehodovosti či zvětšení jiných externalit, tak i v ostatních celospolečenských oblastech. Již v současné době lze vysledovat negativní odezvu úpadku železničního systému vozových zásilek, který je bez dotační podpory nekonkurenceschopný, ovšem jeho důsledkem je přesun těchto přeprav do segmentu kamionové dopravy, čímž stoupá hustota, náročnost, nehodovost silniční dopravy i ekologické zatížení okolní krajiny.

Dne 1. 1. 2003 došlo ke vzniku SŽDC s. o. na základě zmíněného zákona č. 77/2002 Sb. a nastavení její role a funkce, jakožto vlastníka ŽDC ve vlastnictví státu. Bylo jí nařízeno řádné hospodaření s tímto svěřeným státním majetkem a také přidělování kapacity dopravní cesty. SŽDC byla přiřazena role garanta provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železničních tratí v majetku státu. Byly jí rovněž svěřeny činnosti spojené s distribucí a obchodem s trakční elektřinou, sestavování jízdních řádů a kontrolou užívání ŽDC. Získala i důležitou roli, danou předmětným zákonem, v oblasti hospodařením se zbytkovým majetkem a závazky i pohledávkami za zrušenou s. o. ČD.

SŽDC zajišťuje všem dopravcům k využití ŽDC ve veřejném zájmu za úředně stanovenou cenu v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy z úhrad této ceny za používání ŽDC však nepostačují na krytí nákladů spojených s jejím provozem, údržbou i dalším rozvojem. Financování používání železniční dopravní cesty ze strany SŽDC je tedy zcela závislé na státních dotacích, přicházejících jednak přímo z MD ČR

anebo prostřednictvím SFDI, případně jiných dotací dalších subjektů. Vedoucím pracovníkům managementu i provozním zaměstnancům v takovém případě chybí motivační složka hospodaření společnosti. Tyto skutečnosti znamenají pro SŽDC výraznou hospodářskou, ale i existenční nejistotu, která se projevuje i při sjednávání sociálního smíru ve společnosti. SŽDC má v současnosti smluvně zabezpečeno financování použití železniční dopravní cesty. Vedení SŽDC, i přes pokles těchto finančních prostředků, zastává názor, že takový rozsah umožní SŽDC zajišťovat služby v rozsahu obdobném jako v předchozích letech.

Přístup státu k plně funkční železniční dopravě by měl směřovat k podpoře zmíněné nákladní přepravy, např. formou snížení poplatku za použití dopravní infrastruktury, a tím pádem ke zlevnění ceny takových přeprav. Tento postup by dal použít v osobní dopravě, jelikož někteří dopravci také zdůvodňují zvýšení ceny jízdného nárůstem poplatku za použití dopravní infrastruktury. To by se samozřejmě projevilo snížením takovýchto tržeb u SŽDC, jež by měly být naopak kompenzovány zvýšením státního příspěvku ze státního rozpočtu. Toto zvýšení by mohlo být vynahrazeno snížením státních výdajů na řešení problémů spojených s nárůstem silniční dopravy, např. opravy a rekonstrukce silnic, a snížením výdajů na řešení ekologických problémů, které nárůst silniční dopravy doprovázejí. Dalším řešením je možnost státu zvýšit nebo zefektivnit výběr výkonového zpoplatnění nákladních automobilů, neboli mýtného, což by se mohlo stát vhodným nástrojem dopravní politiky pro přesun výkonů tranzitní silniční nákladní dopravy na železniční infrastrukturu.

A právě ekologické hledisko by mělo hrát důležitou roli v přístupu státu k železniční dopravě. Důmyslný a propracovaný dopravní systém, spolu s podporou ekologičtější železniční dopravy na úkor neekologické silniční dopravy, je řešením, které přináší výhody pro stát i jeho občany, a podpoří například růst příjmů z turistického ruchu. ČR by neměla odkládat investici státních prostředků do kvalitní a výkonné železniční infrastruktury, která přispěla nemalou měrou k podpoře jejího hospodářského růstu a cestovního ruchu. Vrcholným záměrem státní dopravní politiky by se měla stát efektivní a udržitelná doprava, jejímž základem je dostupná, bezpečná a ekologicky šetrná železniční infrastruktura ve správě SŽDC.

6 Závěr

V úvodu byl popsán historický vývoj drážní dopravy se zaměřením na vliv státu v tomto odvětví. Záměrem této kapitoly bylo zdůraznění významu státního vlivu na železnici. Na historických meznících bylo ukázáno, že železniční doprava nebyla nikdy v minulosti schopna fungovat bez dotační podpory státu, a že tedy není reálné domnívat se, že by v současnosti mohlo dojít k zásadnímu obratu. Nikde ve světě se nesetkáme s příkladem fungujícího systému, ve kterém je podnik spravující železniční infrastrukturu a řídicí provoz na ní pro osobní i nákladní dopravu natolik ekonomicky silný a soběstačný, aby si vystačil bez finanční podpory státní správy. A Česká republika spolu se svou státní organizací SŽDC bohužel není výjimkou.

Odvětví železniční dopravy jako celek se bez státní podpory neobejde. Pokud by se totiž snažil správce a provozovatel infrastruktury dosáhnout ekonomického zisku, platby za služby by dosáhli takových částek, které kdyby dopravci promítli do svých tarifů, staly by se jejich služby drahé a nekonkurenceschopné vůči ostatním druhům dopravy a zanikl by zájem o ně. A protože největším konkurentem železnice je silniční doprava, dostáváme se opět k ekologickému hledisku. Stát má možnost, pomocí administrativních a ekonomických nástrojů, zatížit použití silniční dopravy anebo naopak zvýhodnit dopravu železniční a ulevit tak silniční infrastruktuře, zejména dálnicím a silnicím I. třídy, a přispět tak k přesunu části dálkových přeprav na železniční síť. Otázkou dopravní politiky státu je pak, s jakým společenským efektem a především za jakou cenu, by se měl případně podporovat segment železniční dopravy. Není důvod pochybovat, že kvalitní, výkonná a bezpečná železniční infrastruktura by se mohla stát páteří dopravního systému, přičemž právě její kapacitní a ekologický aspekt by měl zcela jednoznačně vyznít v její prospěch. V současnosti je, zejména vzhledem k těmto aspektům, železniční doprava často páteří všech regionálních integrovaných dopravních systémů, a to i přesto, že tvar a hustota její sítě zcela nesplňuje představy ekonomicky a společensky výhodné dopravy. K tomu, aby tyto představy železnice splňovala, zejména po dokončení rekonstrukce a modernizace tranzitních koridorů, zavazuje SŽDC její předmět činnosti i její priority.

Snahou SŽDC, jejímž hlavním úkolem je správa infrastruktury a řízení provozu na železniční dopravní cestě, spolu s kontrolní činností a dozorem nad provozovanou dopravou na její síti, je dosáhnout ve spolupráci s příslušnými aktéry státní správy, zejména MD ČR a SFDI, vyrovnaného hospodaření v oblasti příjmů a výdajů a nezatěžovat tak státní rozpočet. Tato snaha je ovšem omezena Dopravní politikou ČR

a samotná SŽDC na ni nemá větší vliv. Je potřeba poukázat, že na straně výdajů SŽDC zůstává neblahé dědictví v podobě podudržované infrastruktury, což je důsledkem přístupu státu k železniční dopravě v minulých obdobích. I přes velkou snahu a nemalé prostředky je na mnoha místech, zejména na regionálních tratích, poznat mnoho let nedostatečné údržby a minimální modernizace. Výsledkem je pak stav, kdy se prostředky určené na rozvoj a modernizace, používají k zachování samotné provozuschopnosti. S podporou prostředků z EU se tento stav daří pomalým tempem zlepšovat, ale k dosažení cílem, kterým by měla být moderní, dostupná a bezpečná infrastruktura, bude potřeba ještě několik let, protože tyto nedostatky nelze odstranit v krátkém časovém horizontu. Tyto souvislosti by si měli uvědomit zejména představitelé státu rozhodující o alokaci prostředků státního rozpočtu a řídit se vizí Dopravní politiky ČR.

Zdroje SŽDC jsou i vzhledem k přístupu státu a státní dopravní politice značně omezené, přesto musí každoročně plně pokrývat všechny provozní výdaje organizace. Omezujícím faktorem je především nízká výše přidělené neinvestiční dotace ze strany SFDI a cenová politika poplatku za použití železniční dopravní cesty. Hospodaření SŽDC je pod pravidelným dohledem a podléhá regulérním kontrolám s úkolem udržet ekonomickou a finanční stabilitu celé organizace. Na úrovni všech organizačních složek se uskutečňuje pečlivá kontrola s cílem nepřekročit naplánované celkové náklady SŽDC. Cílem organizace jako celku je pak efektivní vynaložení všech svěřených prostředků a snaha o zabezpečení a provozování výkonné a spolehlivé železniční infrastruktury, na které lze realizovat moderní a bezpečnou osobní i nákladní železniční dopravu.

7 Seznam použitých zdrojů

Tištěné zdroje

ADAMEC, Vladimír, 2010. *Železniční doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM. 194 s. ISBN 978-80-7204-727-7.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana, 2009. *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

ČORNEJ, Petr, 2001. *Kdy, kde, proč & jak se to stalo v českých dějinách*. Praha: Reader's Digest. 480 s. ISBN 978-80-8619-633-6.

EISLER, Jan, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.

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

JAKUBEC, Ivan, JINDRA, Zdeněk, 2007. *Dějiny hospodářství českých zemí*. Praha: Karolinum. 471 s. ISBN 978-80-246-1035-1.

KAMAS, Daniel a kol., 2012. *60 let zkušeností v dopravě a logistice*. Ostrava: Advanced World Transport. 60 s. ISBN 978-80-260-3603-6.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela, 2011. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR. 223 s. ISBN 978-80-7357-662-2.

KRAUS, Ivo, 2001. *Dějiny evropských objevů a vynálezů: od Homéra k Einsteinovi*. Praha: Academia. 330 s. ISBN 978-80-2000-905-0.

KREJČÍŘÍK, Mojmír, 1991. *Po stopách našich železnic*. Praha: NADAS. 279 s. ISBN 80-7030-061-2.

KUTÁČEK, Stanislav, 2005. Externí náklady železniční dopravy. *Národohospodářský obzor*. 4/2005, s. 45-51

KVIZDA, Martin, 2006. *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky*. Brno: Masarykova univerzita. 84 s. ISBN 80-210-4219-2.

KYNCL, Jan a kol., 2006. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.

PAVLÍČEK, Stanislav, 2002. *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán. 156 s. ISBN 80-86569-13-6.

PIETRANTONIO, Loris DI, PELKMANS, Jacques, 2004. *The Economics of EU Railway Reform*. Bruges European Economic Policy Briefings, Bruges: College of Europe, 47 str.

- PELTRÁM, Antonín, 2005. Jak je to s železnicemi?. *Národohospodářský obzor*. 4/2005, s. 68-80
- PERNICA, Petr a kol., 2001. *Doprava a zasílatelství*. 1. vyd. Praha: ASPI Publishing. 480 s. ISBN 80-86395-13-8.
- SOUŠEK, Jaroslav, STEHLÍK, Miroslav, 2007. *Zákon o drahách a železniční legislativa Evropských společenství*. Praha: ANAG. 215 s. ISBN 80-7263-293-0.
- SCHREIER, Pavel, 2009. *Příběhy z dějin našich drah*. Praha: Mladá fronta. 208 s. ISBN 978-80-204-1505-9.
- SCHREIER, Pavel, 2010. *Naše dráhy ve 20. století*. Praha: Mladá fronta. 176 s. ISBN 978-80-204-2312-2.
- SCHREIER, Pavel, 2012. *Velké postavy našich železnic*. Praha: Mladá fronta. 152 s. ISBN 978-80-204-2485-3.
- SCHREIER, Pavel, 2005. *Poutavý svět kolejí*. Praha: Baset. 160 s. ISBN 80-7340-078-2.
- SCHREIER, Pavel, 2004. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Baset. 294 s. ISBN 80-7340-034-0.
- SCHREIER, Pavel, 2013. *České železnice*. Praha: Mladá fronta. 248 s. ISBN 978-80-204-2790-8.
- ŠLEGR, Petr a kol., 2012. *Rychlá železnice i v České republice*. Praha: CEDOP. 256 s. ISBN 978-80-905005-0-1.
- ŠTŮSEK, Jaromír, 2007. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck. 227 str. ISBN 978- 80-7179-534-6.
- TOUŠEK, Radek, 2009. *Management dopravy*. 1. vyd. České Budějovice: Jihočeská univerzita. 125 str. ISBN 9788073941727.
- VANĚČEK, Drahoš, 2008. *Logistika*. České Budějovice: Jihočeská univerzita. 178 str. ISBN 978-80-7394-085-0.
- WETZEL, Heike, GROWITSCH, Christian, 2006. *Economies of Scope in European Railways: An Efficiency Analysis*. IWH-Discussion Paper 5, Halle: Intitut für Wirtschaftsforschung Halle, 27 str.

Internetové zdroje

ARRIVA MORAVA, 2016. *Povinně zveřejňované informace*. [online]. Ostrava: ARRIVA MORAVA. [cit. 2016-10-1]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/zeleznicni-doprava/>

AWT, 2016. *Železniční doprava*. [online]. Ostrava: AWT. [cit. 2016-10-1]. Dostupné z: <http://www.awt.eu/cs/zeleznicni-doprava/zeleznicni-doprava>

ČECH, Radek, VARADINOV, Petr. Signál pro mobilní telefony pomáhá také na železnici. *Moderní železnice*. [online]. 2013, č. 1, s. 34. [cit.2016-10-16]. Dostupné online z: <http://www.szdc.cz/o-nas/casopisy/mz-201301.pdf>.

ČESKÉ DRÁHY. *Výroční zpráva skupiny České dráhy 2008*. [online]. Praha: České dráhy, 2009. 64 s. [cit.2016-10-27]. Dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/vz_cd_2008_cz.pdf.

ERA. *Organizační struktura. European Railway Agency*. [online]. Valenciennes, ERA, 2016. [cit. 2016-11-22]. Dostupné z: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/ERA-Organisation%20Chart%2029-01-2016.pdf>

EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha EU-Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel: Evropská komise, 2011. 32 s. [cit. 2016-11-20]. Dostupné z www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

EVROPSKÁ UNIE. *Směrnice EP a Rady č. 2012/34/EU*. [online]. Brusel: Evropská unie, 2012. 46 s. [cit. 2016-11-20]. Dostupné z www: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012L0034&from=CS>

GW Train Regio, 2016. *Povinně informace o společnosti*. [online]. Ústí nad Labem: GW Train Regio [cit. 2016-10-1]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/o-spolecnosti/povinne-informace-o-spolecnosti>

HARÁK, Martin. Trendy transformace železnic. *Týdeník ČD – Železničář*. [online]. 2008, č. 8, s. 24. [cit.2016-09-27]. Dostupné online z WWW: http://www.cd.cz/old/TCD2008/8_45tran.htm.

KUBÁČEK, Jiří. Stručný vývoj železnic na území Slovenska. *ZSSK Cargo Business*. [online]. 2009, č. 2, str. 36-37. [cit.2016-10-4]. Dostupné online z WWW: <http://www.zscargo.sk/files/Cargo-business/2009/CARGO-BUSINESS-2-09www.pdf>.

KŽC, 2016. *Kontakty skupina KŽC*. [online]. Praha: KŽC. [cit. 2016-10-1]. Dostupné z: <http://www.kzc.cz/o-nas-kontakty/kontakty-skupiny-kzc>

LIBÝ, Vladimír, ŠLÉGR, Petr. Vysokorychlostní tratě: sen nebo nutnost? *Techmagazín*. [online]. 2010, č. 2, str. 36-37. [cit.2016-10-19]. Dostupné online z: http://www.techmagazin.cz/ke_stazeni/TM022010.pdf.

MD ČR. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020*. [online]. Praha: MD ČR, 2013. 89 s. [cit.2016-10-2]. Dostupné z: <<http://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%93-2020.pdf.aspx>>

MD ČR. *Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách*. [online]. Praha: MD ČR, 2016. [cit. 2016-10-29]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-94-k_1-4-2017-uplzneni.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

MD ČR, 2017. *Železniční infrastruktura*. [online]. Praha: MD ČR. [cit. 2017-02-19]. Dostupné z: <<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Koncepce-prechodu-na-jednotnou-napajeci-soustavu-n>>

MV ČR. *Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty*. [online]. Praha: MV ČR, 2002. 33 s. [cit. 2016-09-28]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirkazakonu/SearchResult.aspx?q=77/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>

PETR, Miroslav. Sedmdesát let německého vrcholu. *Týdeník ČD – Železničář*. [online]. 2006/6. [cit.2016-10-02]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/old/TCD2006/6_20neme.htm>.

SŽDC. *Výroční zpráva 2011*. [online]. Praha: SŽDC, 2012. 98 s. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2011-szdc-vz-cz.pdf>>

SŽDC. *Výroční zpráva 2012*. [online]. Praha: SŽDC, 2013. 102 s. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2012-szdc-vz-cz.pdf>>

SŽDC. *Výroční zpráva 2013*. [online]. Praha: SŽDC, 2014. 110 s. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2013-szdc-vz-cz.pdf>>

SŽDC. *Výroční zpráva 2014*. [online]. Praha: SŽDC, 2015. 114 s. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2014-szdc-vz-cz.pdf>>

SŽDC. *Výroční zpráva 2015*. [online]. Praha: SŽDC, 2016. 80 s. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2015-szdc-vz-cz.pdf>>

SŽDC, 2016a. *Spolufinancování projektů z EU*. [online]. Praha: SŽDC. [cit. 2016-09-28]. Dostupné z www: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu.html>>

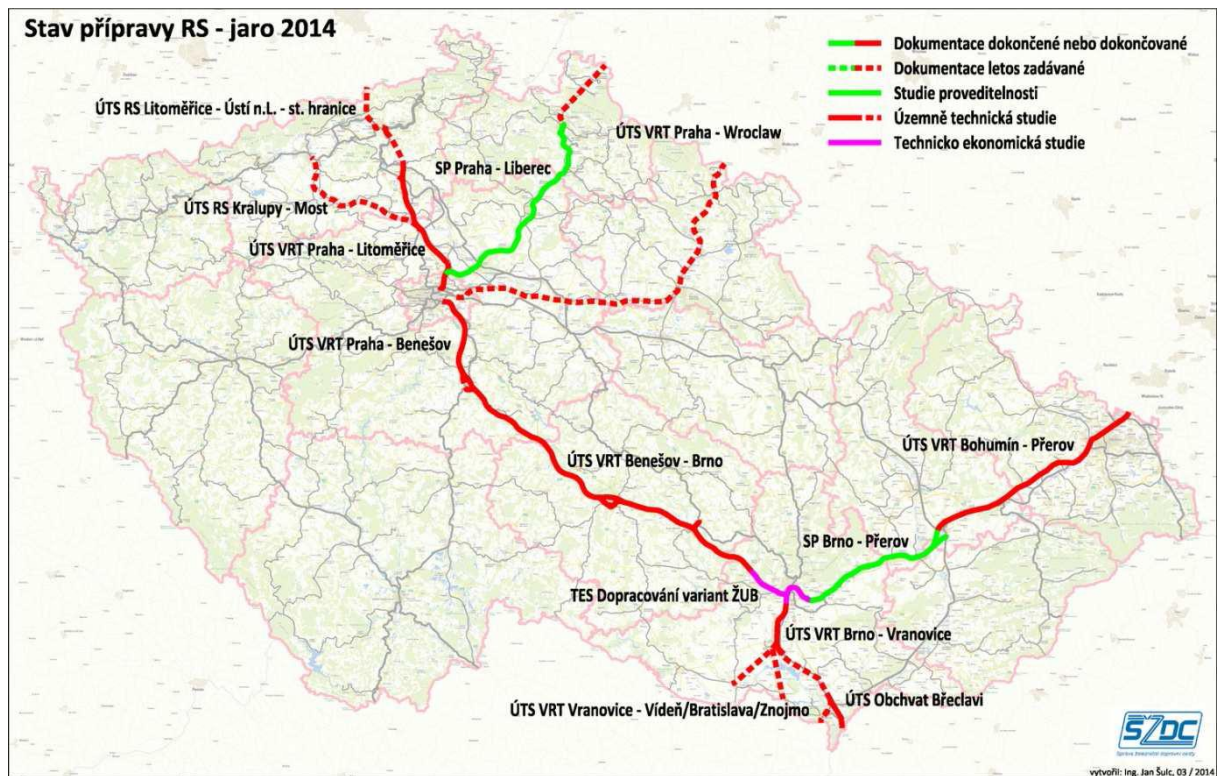
SŽDC, 2016b. *Zásady modernizace ŽDC*. [online]. Praha: SŽDC. [cit. 2016-09-28]. Dostupné z www: <<http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/zasady-modernizace.html>>

SŽDC, 2016c. *Vznik SŽDC*. [online]. Praha: SŽDC. [cit. 2016-10-9]. Dostupné z www: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vznik-szdc.html>>

8 Přílohy

| | |
|--|-----|
| Obrázek 1 Průběh přípravy VRT v ČR..... | i |
| Obrázek 2 Organizační struktura SŽDC, s.o. | ii |
| Obrázek 3 Kategorie drah a jejich provozovatelé..... | iii |
| Obrázek 4 Počty traťových kolejí, proudové systémy a označení dle jízdního řádu..... | iv |
| Obrázek 5 Největší traťové rychlosti..... | v |
| Obrázek 6 Tranzitní koridory | vi |

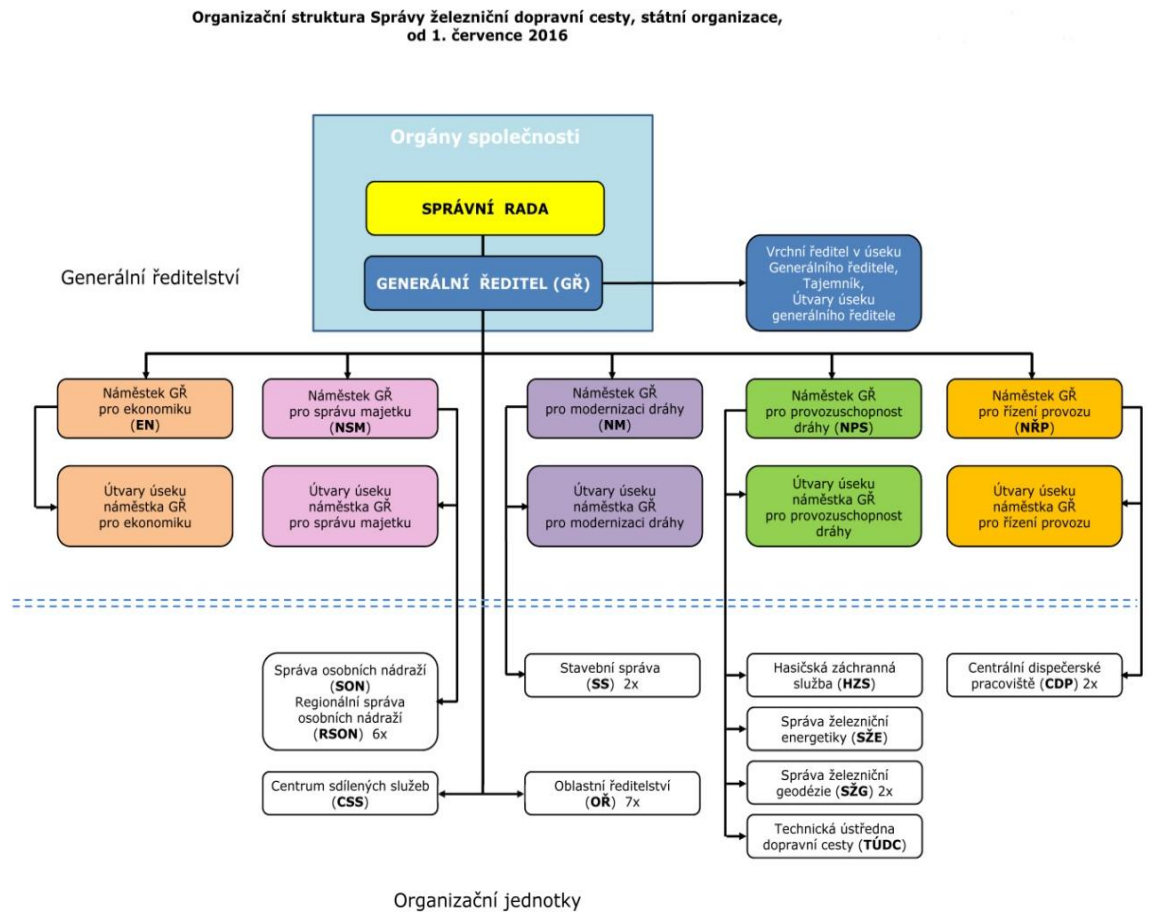
Obrázek 1 Mapa s aktuálním průběhem přípravy VRT v ČR



Zdroj: SZDC 2014

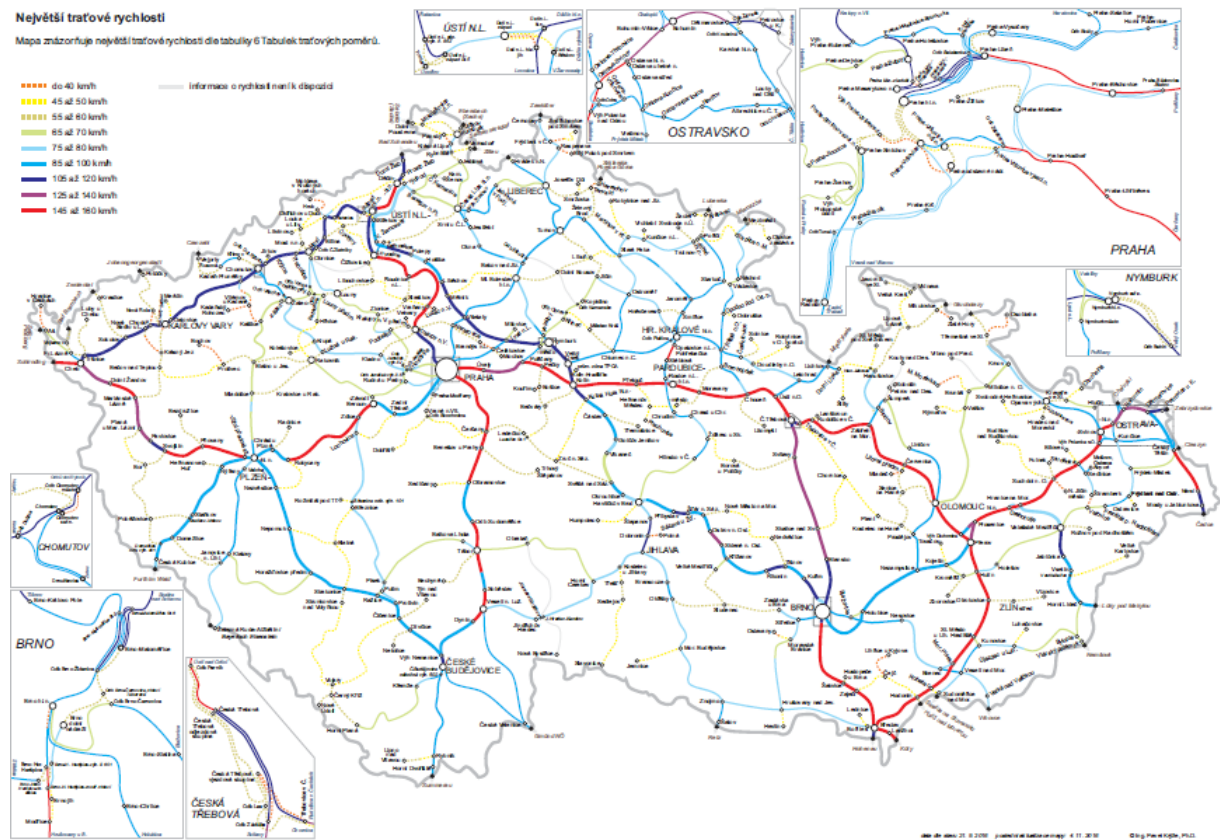
Obrázek 2 Organizační struktura SŽDC, s.o.

SŽDC, s.o. je zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384, IČ 70 99 42 34, DIČ CZ70994234.



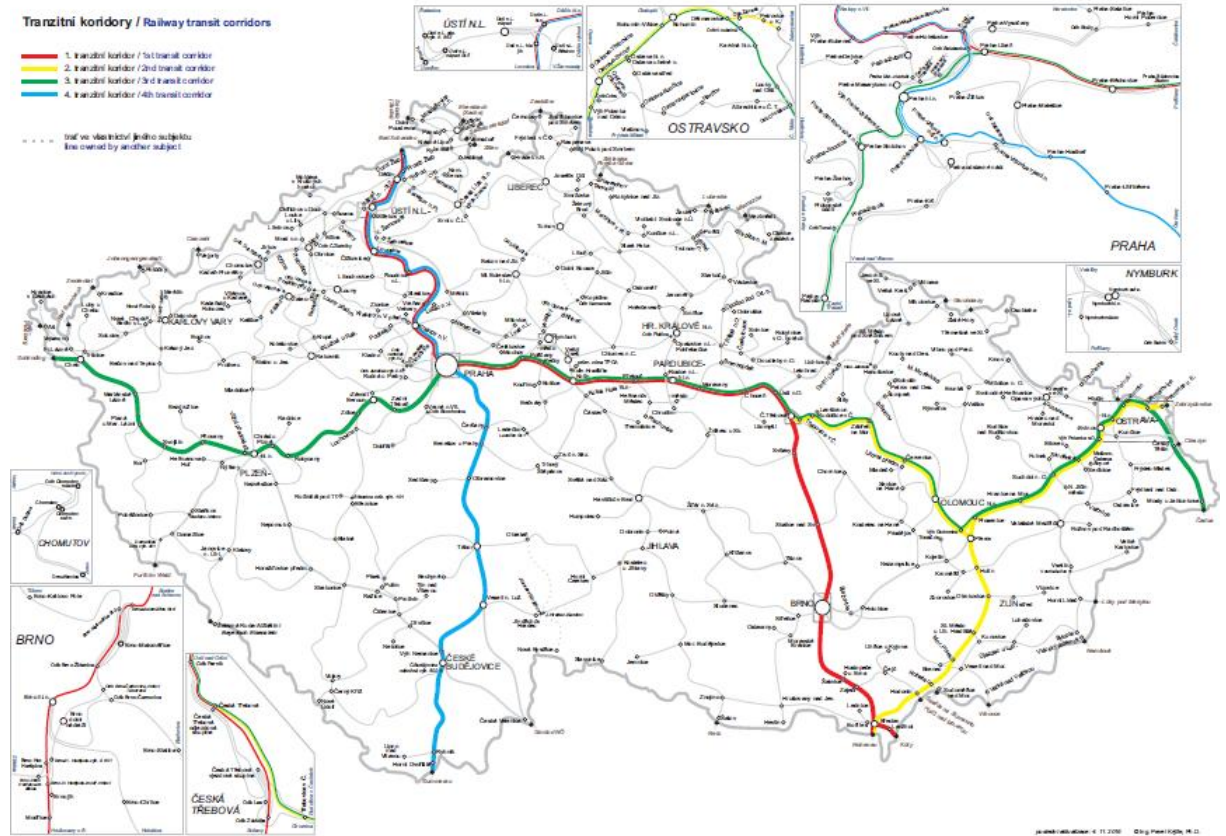
Zdroj: SŽDC 2017

Obrázek 5 Největší traťové rychlosti



Zdroj: SŽDC 2017

Obrázek 6 Tranzitní koridory



Zdroj: SŽDC 2017

Tabulka 8 Seznam dopravců působících na síti SŽDC, s.o. k 12. 12. 2016

| dopravce | Rozsah licence |
|---|-----------------------|
| 1. Advanced World Transport a.s. | O+N |
| 2. ARRIVA MORAVA a.s | O+N |
| 3. ARRIVA vlaky s.r.o. | O+N |
| 4. AŽD Praha s.r.o. | N |
| 5. BF Logistics s.r.o. | N |
| 6. BULK TRANSSHIPMENT SK, a. s. | N |
| 7. CityRail, a.s. | O+N |
| 8. CZ Logistics, s.r.o. | N |
| 9. České dráhy, a.s. | O+N |
| 10. ČD Cargo, a.s. | O+N |
| 11. D B V - I T L, s.r.o. | N |
| 12. Die Länderbahn GmbH DLB | O+N |
| 13. DRAKEM, s.r.o. | N |
| 14. EDIKT a.s. | N |
| 15. EUROVIA CS, a.s. | N |
| 16. Express Group, a. s. | N |
| 17. Elektrizace železnic Praha a.s. | N |
| 18. EP Cargo a.s. | N |
| 19. FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. | N |
| 20. GJW Praha spol. s r.o. | N |
| 21. GW Train Regio a.s. | O+N |
| 22. Hroší stavby Morava a.s | N |
| 23. Chládek & Tintěra, a.s. | N |
| 24. Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s. | N |
| 25. Chládek a Tintěra, Pardubice a.s. | N |
| 26. IDS Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s. | N |
| 27. IDS CARGO a.s. | N |
| 28. INTERPORT spedition, s.r.o. | N |
| 29. JARO Česká Skalice, s.r.o. | N |
| 30. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. | O+N |
| 31. KK - provoz a opravy lok. s.r.o. | N |
| 32. Kladenská dopravní a strojní s.r.o. | O+N |
| 33. KŽC Doprava, s.r.o. | O+N |
| 34. LEO Express a.s. | O+N |
| 35. Lokálka Group, spolek | O+N |
| 36. LOKO TRANS s.r.o | N |
| 37. LOKORAIL, a.s. | N |
| 38. LokoTrain s.r.o. | N |
| 39. LOKOTRANS SERVIS s.r.o. | N |
| 40. LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o. | N |
| 41. LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o. | N |
| 42. MBM rail s. r. o. | O+N |
| 43. METRANS, a.s. | N |
| 44. METRANS Rail s.r.o. | O+N |
| 45. NOR a.s. | N |
| 46. N+N Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o. | N |
| 47. OHL ŽS, a.s. | N |
| 48. OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o. | O+N |
| 49. Ostravská dopravní společnost, a.s. | N |

| | |
|---|-----|
| 50. PEDASTA dopravní stavby,s.r.o. | N |
| 51. Petrolsped Slovakia s.r.o. | N |
| 52. Pirell s.r.o. | N |
| 53. PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA | N |
| 54. Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť | N |
| 55. Puš s.r.o. | O+N |
| 56. Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o. | N |
| 57. Rail system s.r.o. | O+N |
| 58. Railway Capital a.s. | O+N |
| 59. Railtrans International, a.s. | N |
| 60. RegioJet a.s. | O+N |
| 61. REKOP s.r.o. | N |
| 62. RETROLOK s.r.o., | O+N |
| 63. RM LINES, a.s. | N |
| 64. RPKM s.r.o. | N |
| 65. RTS Rail Transport Service GmbH | N |
| 66. RUTR, spol. s r.o. | N |
| 67. SANRE, spol. s r.o. | N |
| 68. SART-stavby a rekonstrukce a.s. | N |
| 69. SD - Kolejová doprava, a.s. | N |
| 70. SEŽEV-REKO, a.s | N |
| 71. SGJW Hradec Králové spol. s r.o. | N |
| 72. Slezské zemské dráhy, o.p.s. | O+N |
| 73. SLEZSKOMORAVSKÁ DRAHA a.s. | N |
| 74. Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s. | N |
| 75. Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s. | N |
| 76. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace | O+N |
| 77. Stavební firma CARDA-MÜLLER s.r.o. | N |
| 78. STRABAG Rail a.s. | N |
| 79. S u b t e r r a a.s. | N |
| 80. TCHAS ŽD s.r.o | N |
| 81. TOMI-REMONT a.s. | N |
| 82. TONCUR s.r.o. | N |
| 83. TORAMOS, s.r.o | N |
| 84. TRAIL Servis a.s. | N |
| 85. TrainGo s.r.o. | O+N |
| 86. Trakce, a.s. | N |
| 87. TRAMO RAIL, a.s. | N |
| 88. Traťová strojní společnost, a.s. | N |
| 89. TSS Cargo a.s | N |
| 90. TSS GRADE, a.s. | N |
| 91. UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. | N |
| 92. VIALTE s. r. o. | O+N |
| 93. VÍTKOVICE Doprava, a.s. | N |
| 94. Výzkumný Ústav Železniční, a.s. | O+N |
| 95. ZABABA, s.r.o. | O+N |
| 96. Železničné stavby, a.s. Košice | N |

Zdroj: SŽDC 2017

Obrázek 7 Logo SŽDC



Správa železniční dopravní cesty

Zdroj: SŽDC 2017