

# ***NÁRODOHOSPODÁŘSKÝ OBZOR 4 – 2005 ROČ. V***

**Jiří Dukát**

**Co s brněnským železničním uzlem?**

**What does with rail junction in Brno?**

**Summary:**

The entry is focused on analysis of rail transport in the city Brno and the modernization of main railway station in Brno. I start with history of the main station. I analyse historical consequences of the main stations projects. Then I continue the analyses with the present project versions of the main station's construction. I am mentioning advantages and disadvantages of the main station in roll out place and propounding as a option the project of the „Severojižní diametr“. It is going about rail subway between north and south part of Brno.

**Anotace:**

Začátek se zaměřuje na analýzu železniční dopravy v městě Brně a modernizace hlavní železničního nádraží v Brně. Začínám historií hlavního nádraží. Analyzuji historické následky projektů hlavního nádraží. Dále pokračuji analýzou nynějších verzí projektů na přestavbu hlavního nádraží. Zmiňuji výhody a nevýhody přesunutí hlavního nádraží a předkládám možnost projektu „Severojižní diametr“. Jde o podzemní železnici mezi severní a jižní částí Brna.

**Marcel Hornák**

**Pokračujúca transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regiony**

**Continued transformation of railway transport in Slovakia and some of its impacts on regions**

**Summary:**

The operational rationalization of railway passengers transport in Slovakia brought the suspension of twenty railway transport regional lines during the year 2003. This restriction of transport of passengers touched also some regions that had been suffering from low quality of traffic infrastructure and unfavorable traffic location compared with important transport lines. Although in more from these lines the operation of passengers transport was in various degrees gradually reinstate, the most successful were these regions which are situated on the important railroad lines near cities (large centers).

**Anotace:**

Operativní racionalizace osobní železniční dopravy na Slovensku přinesla zrušení dvaceti regionálních dopravních linek během roku 2003. Toto omezení osobní dopravy zasáhlo také regiony trpící nízkou kvalitou dopravní infrastruktury a nepříznivou dopravní polohou oprati důležitým dopravním linkám. Ačkoli ve většině z těchto linek operacionalizace osobní dopravy byla v nejrůznějších stupních obnovena, nejvíce úspěšné byly regiony situované na důležitých dopravních železničních tazích blízko měst ( velkých center).

**Josef Kunc, Věra Krylová**

**Železniční doprava a regionální rozvoj v ČR – minulost či skutečnost?**

**Railway transport and regional development in CR – history or reality?**

**Summary:**

Historical aspects of development and progress of railway transportation within the area of Czech Republic brings on light some interesting facts. These facts could be put together as a spatio-temporal mosaic that leads as far as the contemporary state is. It is worth making a look back to make a regressive comparison. Historical retrospective is particularly useful for evaluating the impact of railway on either progression or retrogression of regions. In the beginning of its “golden age” the railway had a tendency to moderate the regional disparities – it influenced positively redistribution of raw materials, goods, agricultural products, labor force within the region, and it also had an impact on consolidating of inner and outer market.

During the time were naturally preferred the most frequented lines and centrums connected by them grew in population and acquired bigger economical and administrative importance. Quantitative and qualitative growth of centrums invoked feedback in form of modernization and further preferring of these lines. Final result of such preferences is increase of differences between regions positioned on preferred lines (cities, metropolitan areas) and the others. Nevertheless during 20<sup>th</sup> century the role of railway transportation decreased in its importance from both economical and social point of view.

At the turn of 21<sup>st</sup> century become the situation of railway transportation in Czech Republic even more complicated. A complete transformation and huge reduction is an up to date issue. Necessity of cutting down some railroad lines involves primarily less frequented lines along with less economically profitable regional and local lines. Would it be possible at all to save these lines from operational shutting down or even from complete liquidation? I suppose not, in spite of the fact that some possibilities of redemption for some lines could be found.

**Anotace:**

Historické aspekty rozvoje a vývoje železniční dopravy na území České republiky přináší některé zajímavá fakta. Tyto fakta můžou být shrnuta jako časoprostorová mozaika, která zasahuje stejně daleko jako současný stát. Je těžké ohlednout se zpět a udělat zpětné srovnání. Historická retrospektiva je částečně užitečná pro eventuální dopad železnic na vývoj a úpadek regionů. Na začátku „zlatého věku“ měla železnice tendenci mírnit regionální rozdílnosti-pozitivně ovlivňovala redistribuci surovin, zboží, zemědělských produktů, pracovní síly uvnitř regionů a také měla vliv na scelení vnitřního a vnějšího trhu.

Postupem času byly přirozeně preferovány více frekventované tahy a centra jimi spojované rostly a získávaly větší ekonomickou a administrativní důležitost. Kvantitativní a kvalitativní růst center vyvolával zpětnou vazbu na formu modernizace a budoucí preferování těchto tahů. Konečný výsledek těchto preferencí jsou vzrůstající rozdíly mezi regiony ležících na preferovaných tazích( města, metropolitní oblasti) a těmi ostatními. Přesto během 20. století role železniční dopravy poklesl její význam pro obě oblasti zájmu - ekonomickou i sociální.

Na začátku 21. století se nachází situace v České republice více komplikovaná. Celková transformace a velká redukce je na pořadu den. Nezbytnost zrušit některé železniční cesty zahrnuje nejdříve méně frekventované tahy s méně ekonomicky ziskovými regiony a místními spoji. Bude možné všeobecně zachránit tyto tahy od jejich uzavření nebo od jejich likvidace? Já předpokládám že ne, přestože nějaké možnosti záchrany pro některé tahy mohou být nalezeny.

**Stanislav Kutáček**  
**Externí náklady železniční dopravy**  
**Externally cost of railway transport**

**Summary:**

The rail has increasingly become interesting as a means of transport thanks its relatively low impacts on the environment. Long term decline in importance of rail transport might get a new momentum, at least in some transport markets. This paper is focused on discussion of total external costs of rail transport, namely noise, air pollution and accidents. There are remarks on up to date issues in valuation of externalities in transport. In rail transport, the most appealing issue of today's research seems to be noise impacts, partly due to recent EU directive on environmental noise.

**Anotace:**

Železnice se pomalu stává zajímavou jako prostředek dopravy díky jejímu relativnímu nízkému dopadu na životní prostředí. Dlouhotrvající úpadek důležitosti železniční dopravy může získat nový impuls, minimálně na některých dopravních trzích. Tento článek se zaměřuje na debatu o celkových externích nákladech železniční dopravy, jmenovitě hluku, znečištění ovzduší a nehod. Jsou tu poznámky o aktuálním hodnocení externalit v dopravě. V železniční dopravě nejvíce diskutované téma dnešního výzkumu je dopad hluku, částečně kvůli EU nařízením ohledně hluku.

**Martin Kvizda**  
**Problémy železniční dopravy v historické perspektivě**  
**Problems of railway transport in historical perspective**

**Summary:**

The article identifies problems of railway transportation comparing both current and historical point of view. The historical method is applied to show a historical delusion and connected dangers as for railways reforms' strategy. The application of historical method onto railway transportation is explained in the first part; the railway problems as well as troubles of its identification are clarified in the second part; typical examples of selected railway problems and application of historical method are shown in the third part.

**Anotace:**

Článek odhaluje problémy železniční dopravy porovnáním současného a historického pohledu. Historické metody zkouší ukázat historické omyly a spojená nebezpečí tak, aby se dali využít pro strategii železniční reformy. Aplikace historických metod na železniční dopravu je popsána v první části; problémy se železnicí stejně jako potíže s jejich identifikací jsou objasněny v druhé části; typické příklady vybraných železničních problémů a aplikace historických metod jsou ukázány v třetí části.

**Antonín Peltrám**  
**Jak je to s železnicemi**  
**What is the situation in railways?**

**Summary:**

The first part of the article analyses economy of the Czech railways, the joint stock company, and the Railway Infrastructure Administration, the state organization. As the main problem of bad economic outcome is shown the insufficient labour productivity, which is very low in comparison with other rail companies in Europe. The second part of this paper focuses on the competitiveness of the railway transportation. The solution of this problem is seen in the

highway toll, but its implementation and the setting of appropriate rate will mostly depend on the political interest.

**Anotace:**

První část článku analyzuje ekonomii Českých drah a.s. a Správa železniční dopravní cesty, státního podniku. Jako hlavní problém špatné ekonomického výstupu se ukazuje nedostatečná pracovní produktivita, která je velice nízká v porovnání s ostatními železničními společnostmi v Evropě. Druhá část se zaměřuje na konkurenceschopnost železniční dopravy. Řešení tohoto problému je viděn v dálničních poplatcích, ale jejich zavedení a nastavení přiměřené výše poplatků závisí na politickém zájmu.

**Tomáš Pospíšil, Zdeněk Tomeš**

**Kvantifikace objemu státních dotací do železniční dopravy v ČR**

**Quantification of government cost volume to railway transport in Czech Republic**

**Summary:**

We are trying to quantify all relevant costs connected with the railways operation in the Czech Republic. We start with the direct costs of railway operation present in the accounting of the rail operator Czech Rails. Then we continue the analyses with the more hidden costs of railways present in the accounting of rail track operator, State Fund of Transport Infrastructure and directly in the state budget. We sort subsidies into two parts: direct and indirect railway's subsidies in the Czech Republic. We are trying to evaluate the total costs of railway transport for public budgets and formulate recommendation for public policy in the railway sector.

**Anotace:**

Snažíme se kvantifikovat všechny relevantní náklady spojené s činností železnic v České republice. Začínáme s přímými náklady činnosti železnic uváděnými v účetnictví železniční obsluhy Českých drah. Pokračujeme analýzou více skrytých nákladů železnic ukázaných v účetnictví operátora železničních tratí, Státního fondu dopravní infrastruktury, a přímo ve státním rozpočtu. Roztřídili jsme dotace do dvou částí: přímé a nepřímé železniční dotace v České republice. Snažíme se ohodnotit celkové náklady železniční dopravy ve veřejném rozpočtu a formulovat doporučení pro veřejnou politiku železničního sektoru.

**Daniel Seidenglanz**

**Vývoj železniční dopravy v Evropě a její pozice v evropské dopravní politice**

**Development in railway transportation in Europe and its position in European transportation policy**

**Summary:**

Passenger and freight railway transport, with the exception of high-speed trains, suffered a relative decline in transport performance in Europe after 1970. The decline in the importance of railway is explained by the influence of various factors. This is mainly because railway developed in a relatively limited environment of national states and because of different patterns of spatial behaviour at the start of many European railways. Other reasons are the nationalization and monopolization of railway and many others. On the other hand there are factors, which make railway advantageous and imply it is meaningful to support railway because of its environmental and social friendliness. The above mentioned context is a foundation for the argumentation of the European Union whose aim in the common transport policy is a balanced development of each type of transport which combined with the support of competitiveness of railway transport should lead to permanent sustainability of the European transport system. Although the European transport policy can be criticised from various points

of view, it represents a document, which will influence the future form of the European transport market to a large degree.

**Anotace:**

Osobní a nákladní železniční doprava, s výjimkou vysokorychlostních vlaků, zaznamenala relativní úpadek v dopravním výkonu v Evropě po 1970. Úpadek u železnic je vysvětlen vlivem různých faktorů. To je hlavně kvůli železničnímu vývoji v relativně omezeném prostředí národních států a různých vzorců územního chování na začátku většiny evropských drah. Další důvody jsou nacionalizace a monopolizace železnic a mnoho dalších. Na druhé straně jsou tu faktory, které dělají železnice výhodnými a naznačují, že je smysluplné podporovat železnice kvůli životnímu prostředí a jejich sociální vstřícnosti. Výše uvedený kontext je základem pro argumentaci Evropské unie, jejíž pomoc v běžné dopravní politice je vyvážený rozvoj každého typu dopravy, který je kombinovaný s podporou konkurenceschopnosti železniční dopravy a může vést k udržení evropského dopravního systému. Ačkoli evropská dopravní politika může být kritizována z mnoha úhlů pohledů, reprezentuje dokument, který může velice ovlivnit budoucí formu evropského dopravního trhu.

**Emanuel Šíp**

**Promarněné příležitosti Českých drah  
Wasted opportunity for Czech railways**

**Summary:**

The article describes the development of reforms of the Czech railways. There are shown the main mistakes, which were done during the transformation, reorganization and restructuring of the Czech railways. As the principal trespassers of current dismal state are presented in part the recent managements and in part the bad conception of reforms. As the only solution how to make railway function effectively, is suggested to make some fundamental changes of companies' structures, and finally to make from the Czech railways, the state company, fully private company.

**Anotace:**

Článek popisuje vývoj reformy Českých drah. Jsou tu ukázány hlavní chyby, které byly udělány během transformace, reorganizace a restrukturalizace Českých drah. Jako základní důvody nynějšího neutěšeného stavu jsou presentovány zčásti nynější management a zčásti špatná koncepce reformy. Jako jediné východisko, jak zefektivnit funkci železnic, je navrhováno udělat významné změny v struktuře společnosti a nakonec z Českých drah, státního podniku, plně soukromou společnost.