
DOPRAVNI POLITIKA

European transport policy

- “What is needed, therefore, is a veritable cultural revolution to make rail transport, once again, competitive enough to remain one of the leading players in the transport system in the enlarged Europe.”
- „The growth in road and air traffic must therefore be brought under control, and rail and other environmentally friendly modes given the means to become competitive alternatives.”
- “Objectives by 2020: for rail to increase its market share of passenger traffic from 6 to 10 % and of goods traffic from 8 to 15 %”

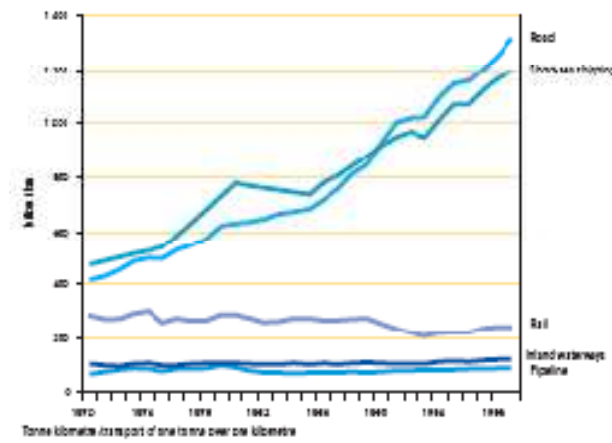
(EC White Book on Transport Policy)

Bringing back market shares

EC (2001):

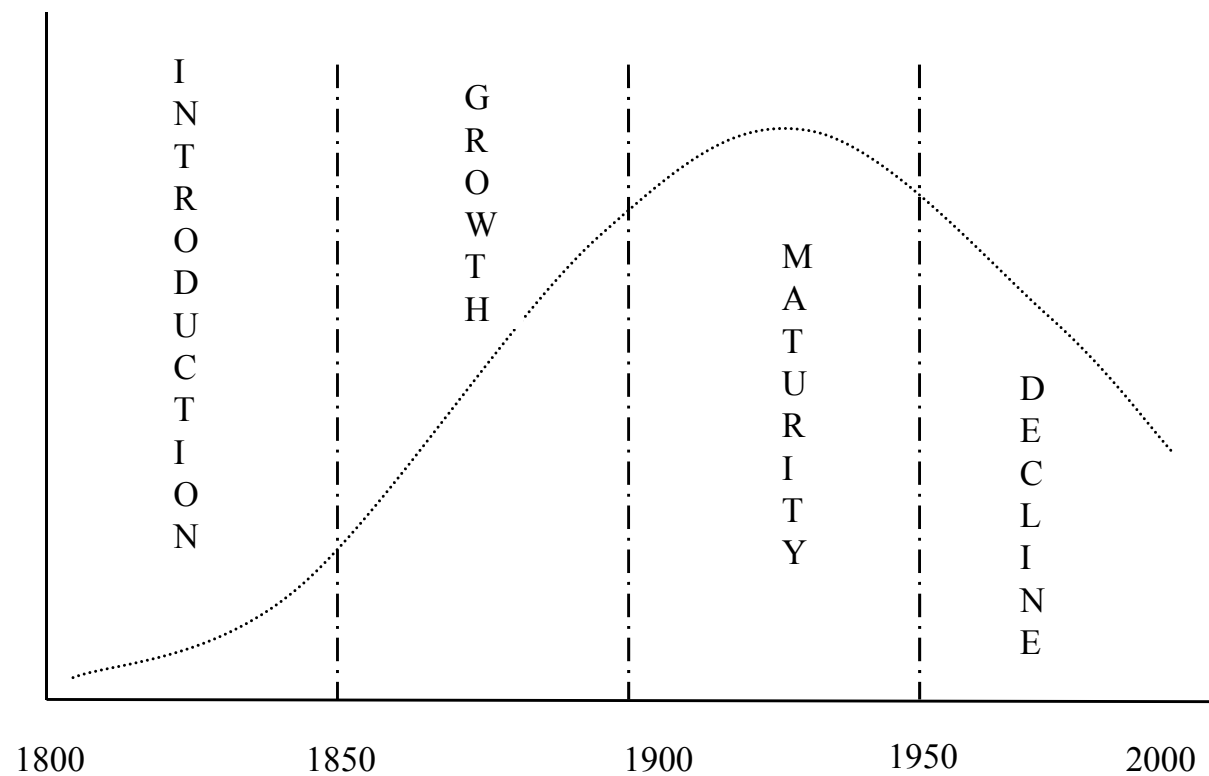
- ❑ Increasing market shares = attracting new customers
- ❑ Why have railways lost their customers?
- ❑ Is there any chance of trend reversion?
- ❑ Are there any new market segments?

Fig. 2 — Goods transport — Growth of traffic by mode of transport, EU-15: 1970–20



Hlavní vnější faktor – sílící konkurence silniční dopravy

Graf: Životní cyklus železniční dopravy

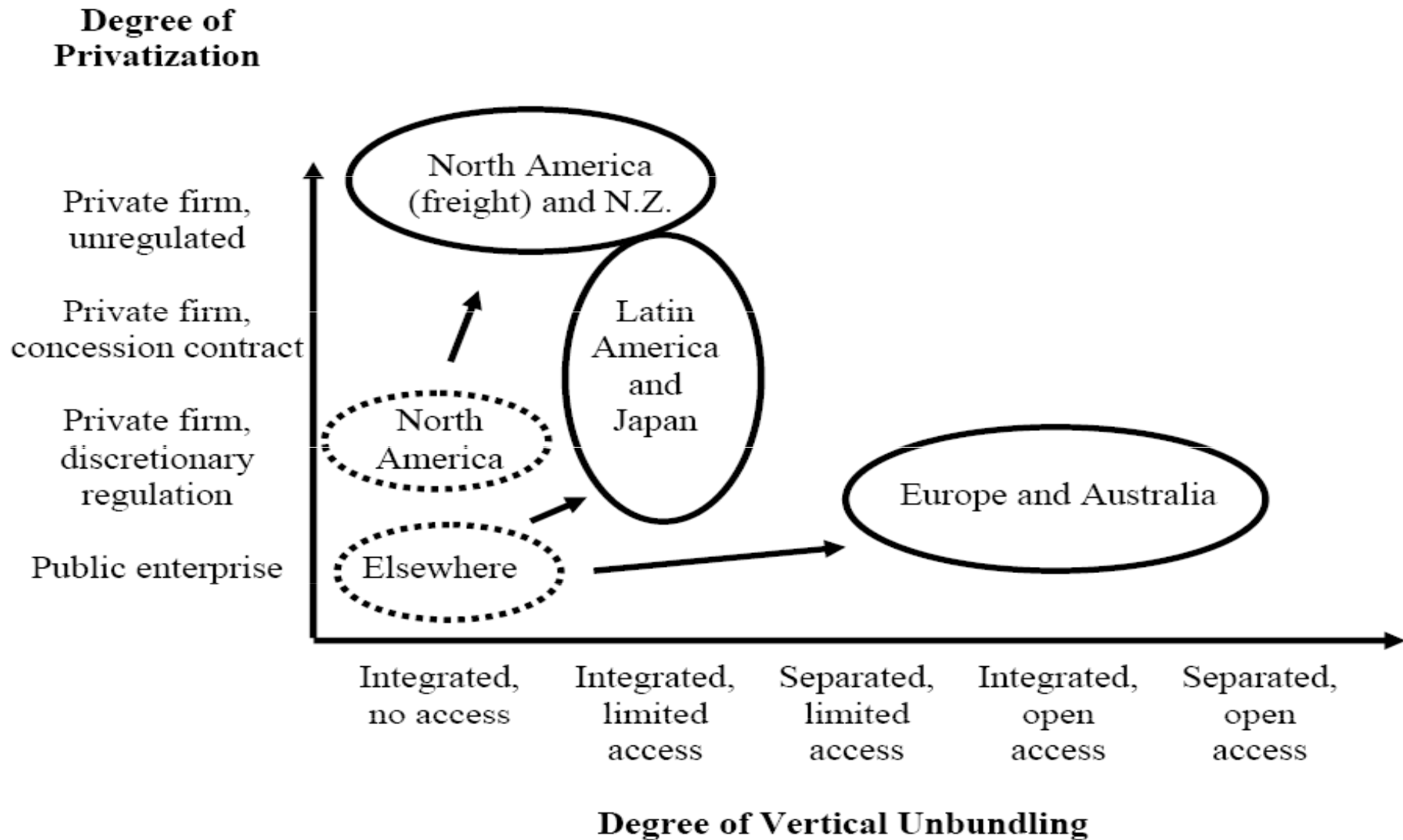


Possible solutions

- **Combating inefficiency and inflexibility** of European railways operators → *introduction and promotion of competition.*
- **European-wide market** → *removing obstacles to the internal market*
- **Public subsidy** → *optimum use of infrastructure, modernization of services*

Rozdělení x privatizace

(zdroj grafu: Ibanez 2004)



One European market.....

EC(2001):



DiPietroantonio-Pelkmans 2004, p. 4):

EU railway market shortcomings

- Weak reliability and punctuality of shipments
- Limited flexibility in trans-shipments
- Fragmented cross-border services with delays at the frontiers (lack of interoperability)
- Absence of cross border cabotage
- Lack of service integrators for optimised logistical chains
- Traffic priorities allocated to passengers (unclear slot allocation management)
- Lack of one-stop-shop in path allocation, cargo tracing and handling
- Non transparent cost structure on international corridors

(

Public policy....

Table: Revenue/costs ratio:

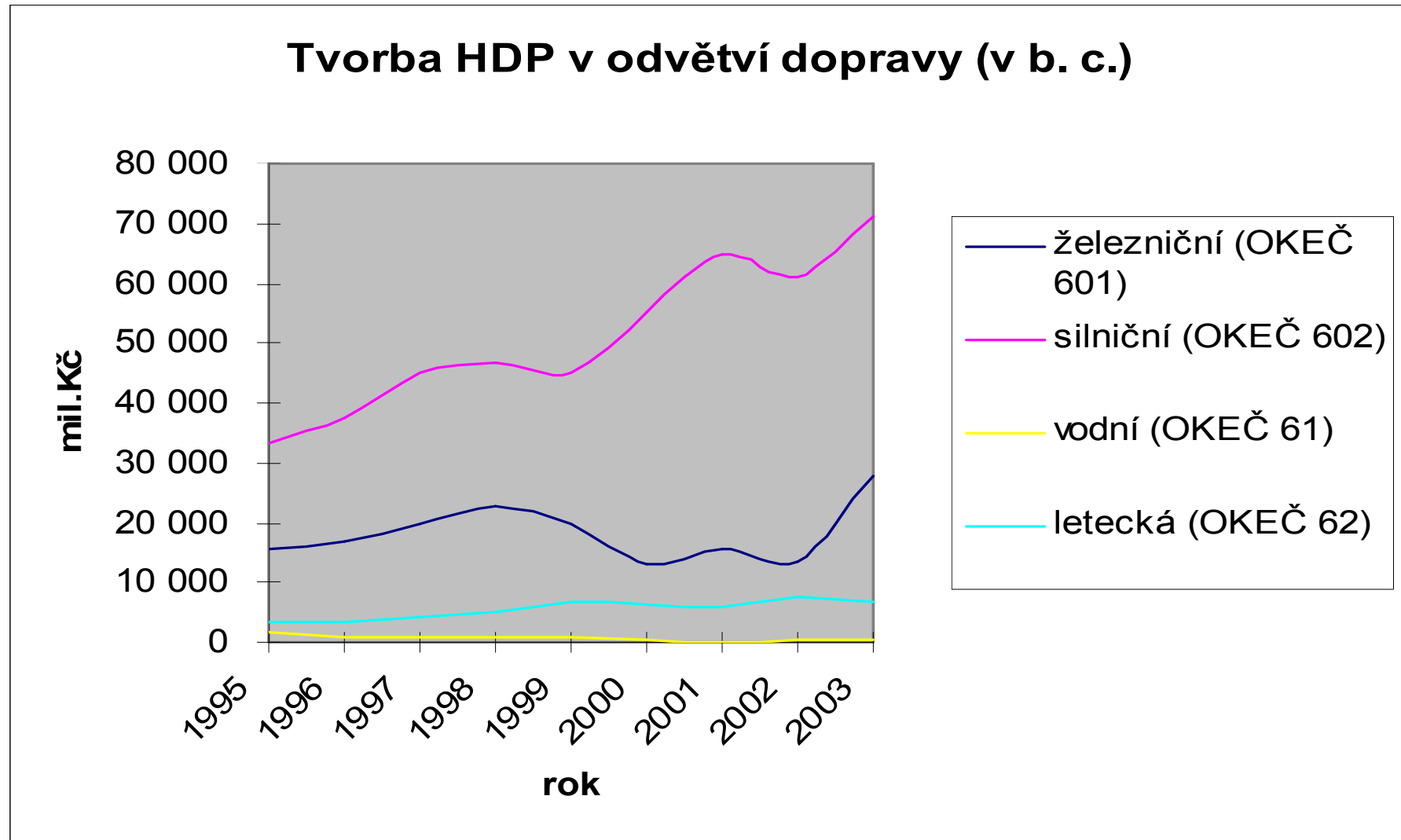
| | |
|----------|------|
| UK (98) | 0,57 |
| GER (98) | 0,43 |
| SWE (98) | 0,41 |
| FRA (98) | 0,62 |
| CZ (04) | 0,37 |

2. KONKURENCE NA ŽELEZNICI

Která konkurence?

- 1) Intermodální konkurence
(železnice x silnice)
- 2) Intramodální konkurence
(ČD x Viamont)

1) Intermodální (Železnice x silnice)



Handicapovaná železnice?

„Naopak v nákladní dopravě, vystavené ostré konkurenci silniční dopravy a soukromých železničních podniků, se nám plán splnit nepodařilo. Přepravili jsme více než 80 milionů tun zboží, tj. přibližně o 5 milionů tun méně než v roce předchozím. Tento trend je nicméně z části pochopitelný a odůvodnitelný řadou objektivních skutečností. Hlavní příčinu tohoto vývoje je zapotřebí hledat především v nerovných podmínkách a v deformovaném prostředí trhu, kde naše silniční konkurence nemusí hradit tak vysoké náklady za použití dopravní cesty. Přestože jsme schopni nabídnout přepravní služby tzv. just-in-time, srovnatelnou rychlost a další servis jako naše železniční i silniční konkurence, je velmi obtížné konkurovat v situaci, kdy se v jejich nákladech téměř neobjevují položky související s využíváním dopravní cesty a s úhradou externích nákladů. V zájmu rovných pravidel na dopravním trhu, ale také v zájmu ochrany životního prostředí a ekonomických zájmů daňových poplatníků, považuji za nutné co nejrychleji zavést adekvátní zpoplatnění veřejně přístupných komunikací pro všechny dopravce a jejich rovné zatížení náklady na údržbu a provoz infrastruktury a úhradu externích nákladů dopravy.“

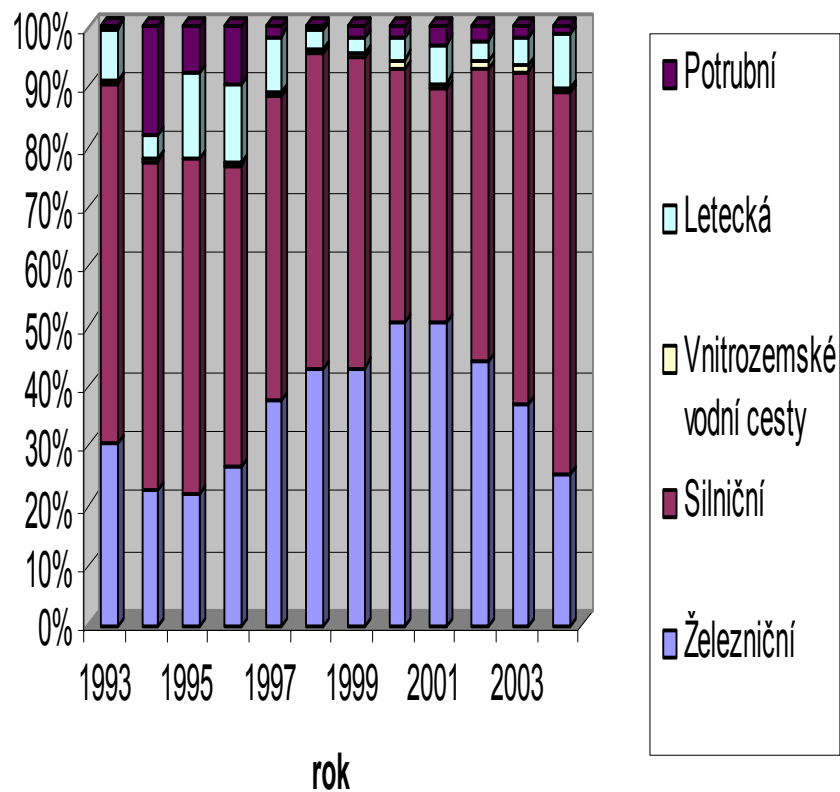
(Ing. Jan Bazala, Generální ředitel ČD, Výroční zpráva ČD 2004)

Ale...

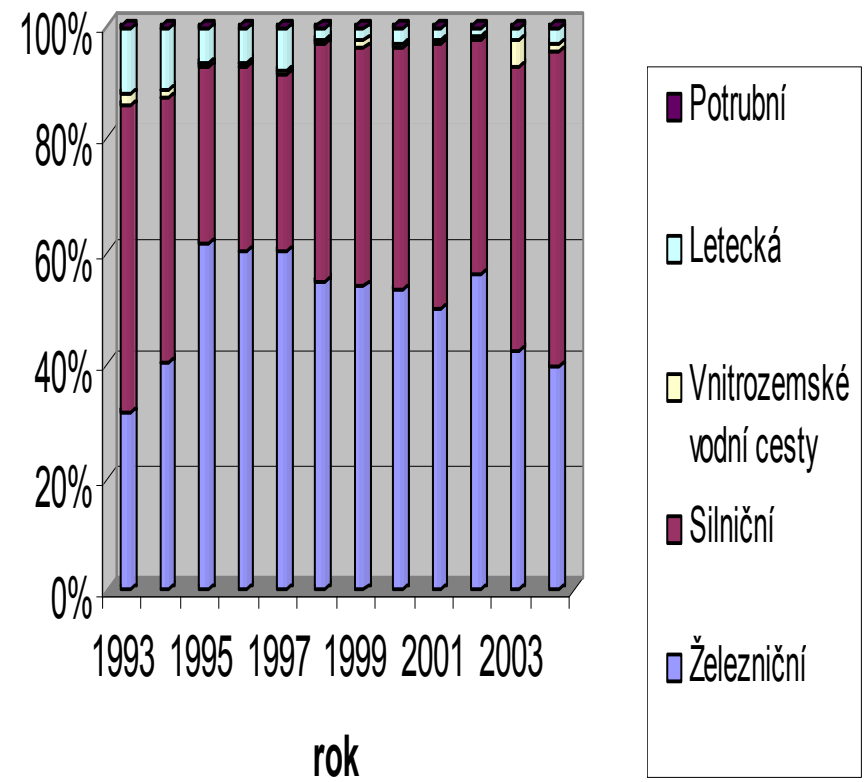
- Hlavními příjmy SFDI je silniční daň a podíl výnosu spotřební daně na benzín, naftu a dálniční známky.
- Silniční dopravní cesta má daleko vyšší výkony a je volně využívána pro individuální automobilovou dopravu, což je na železnici nerealizovatelné
- Teze, že ČD platí náklady za používání dopravní cesty je fikcí. Celý mechanismus funguje tak že SŽDC fakturuje ČD 5,8 miliard za použití dopravní cesty a ČD fakturuje SŽDC 11,4 miliard za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty. Jedná se o účetní operaci, kdy rozdíl je dorovnáván z dotace na provoz.
- Dotace do osobní dopravy provozované na drahách v období 2000 – 2004 byly 2 - 3krát vyšší než u dotace do autobusové dopravy.
- Je opravdu železniční doprava ekologická?

Investice a údržba....

Investice do dopravní infrastruktury v ČR (v mil. Kč)

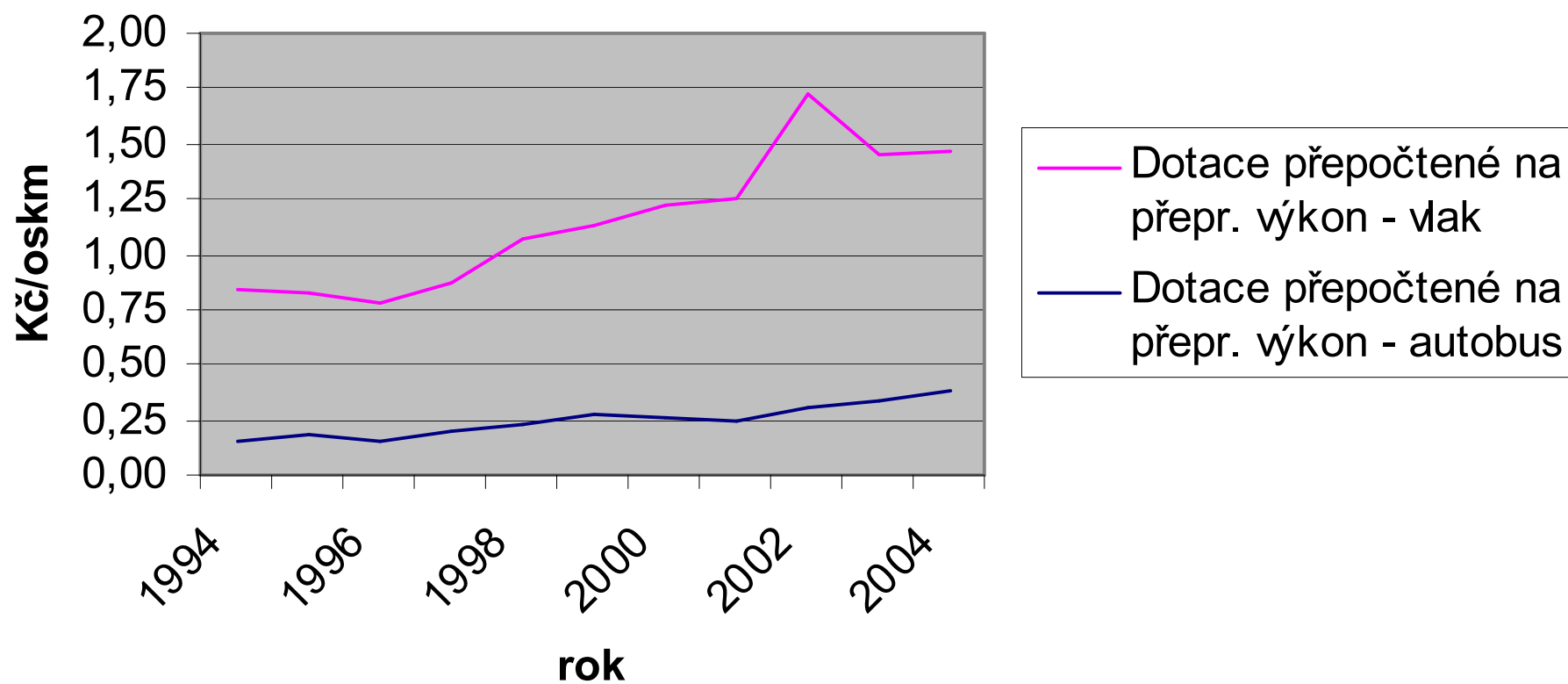


Celk. výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v b.c.) (v mil. Kč)



Dotace na osobní dopravu.....

Vývoj dotací do osobní dopravy



Otázka č. 1

Proč stát dotuje železniční dopravu, když stejné dopravní služby by byla schopna silniční doprava zajistit výrazně levněji?

2) Konkurence na železnici

....ale opět která konkurence?

a) Vertikální (Jedna síť, více přepravců)

b) Horizontální (Více sítí, jeden nebo více přepravců)

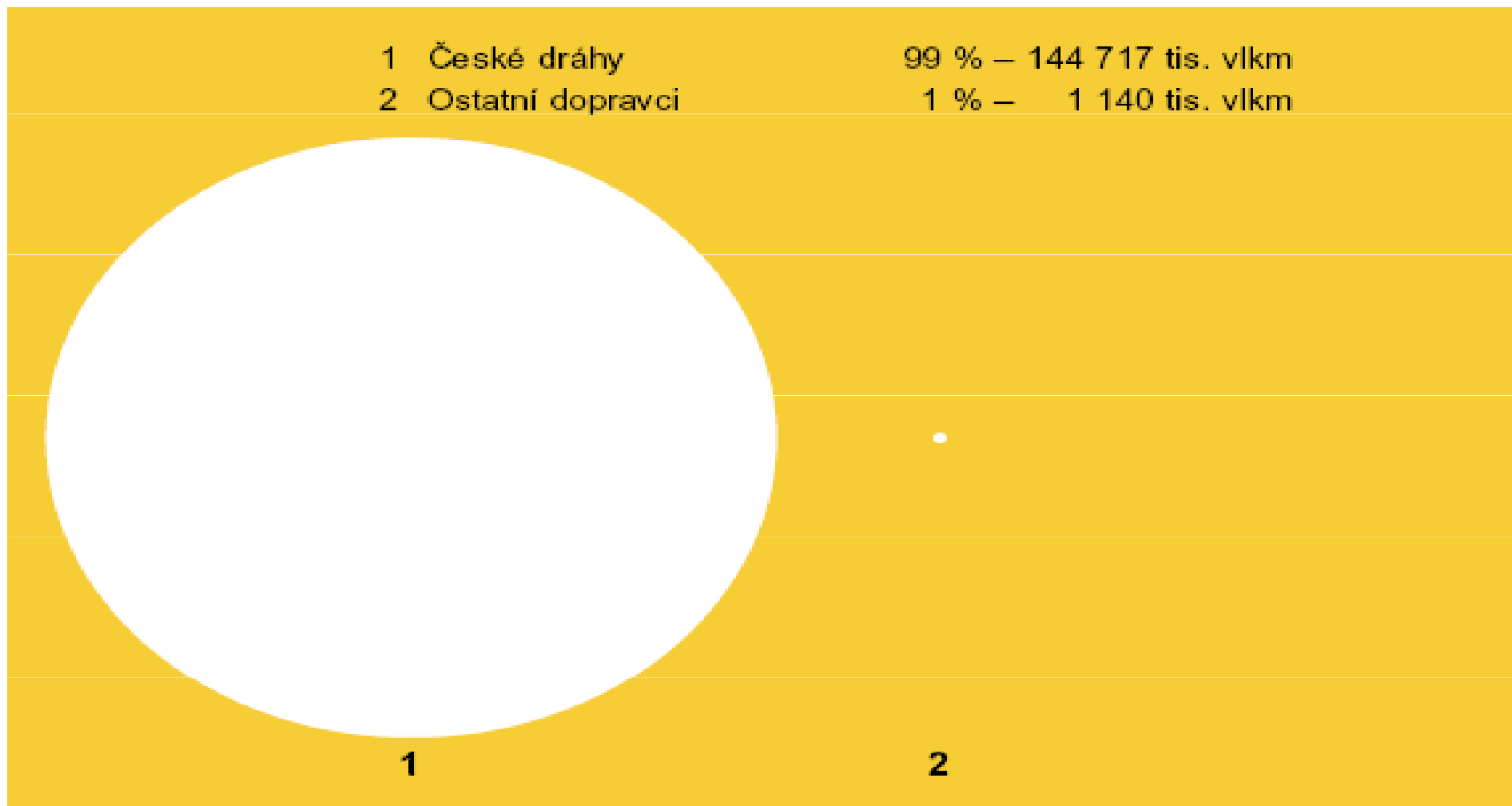
Ekonomická teorie

Působení konkurence na trhu za účelem zvýšení výkonnosti má několik předpokladů:

- ❑ Konkurence probíhá na trhu
- ❑ Subjekty musí mít stejné postavení
- ❑ Neexistence bariér vstupu do odvětví
- ❑ Podnikání za účelem zisku
- ❑ Firmy nesou plné náklady podnikání
- ❑ Neexistence přirozeného monopolu

Podíl dopravců na vlakových výkonech na tratích smluvně provozovaných ČD.

| | |
|--------------------|--------------------------|
| 1 České dráhy | 99 % – 144 717 tis. vlkm |
| 2 Ostatní dopravci | 1 % – 1 140 tis. vlkm |



Alternativy

Sloučit opět ČD a SŽDC a rozdělit je na několik menších regionálních společností, které si budou vzájemně konkurovat.

Ponechat ČD a SŽDC jako státní podniky a zafixovat objem státních dotací do železniční dopravy

Otázka č. 2

....Konkurence nevzniká, ztráty ani dotace neklesají, služby se nelepší.....

**K čemu bylo dobré rozdělení
ČD a SŽDC?**

DOTACE DO ŽD

A. Přímé dotace (=přímé platby ČD, SŽDC)

1) dotace na investice

2) dotace na provoz

3) dotace na úhradu ztrát OD

B. Nepřímé dotace (=úhrada železničních závazků státem)

1. INVESTIČNÍ DOTACE

| | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|------------|--------|--------|--------|-------|-------|
| ČD | 1.150 | 1.053 | 10.784 | 5.822 | 6.195 |
| SŽDC | 10.581 | 9.630 | | | |
| CELKE M | 11.731 | 10.683 | 10.784 | 5.822 | 6.195 |

2. DOTACE NA PROVOZ

| | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|---------------------------|-------|-------|------|------|------|
| Dotace na opravy a údržbu | 5 400 | 5 400 | | | |
| Ostatní provozní dotace | 984 | 1420 | 3213 | 3071 | 825 |
| Celkem provozní dotace | 6384 | 6820 | 3213 | 3071 | 825 |

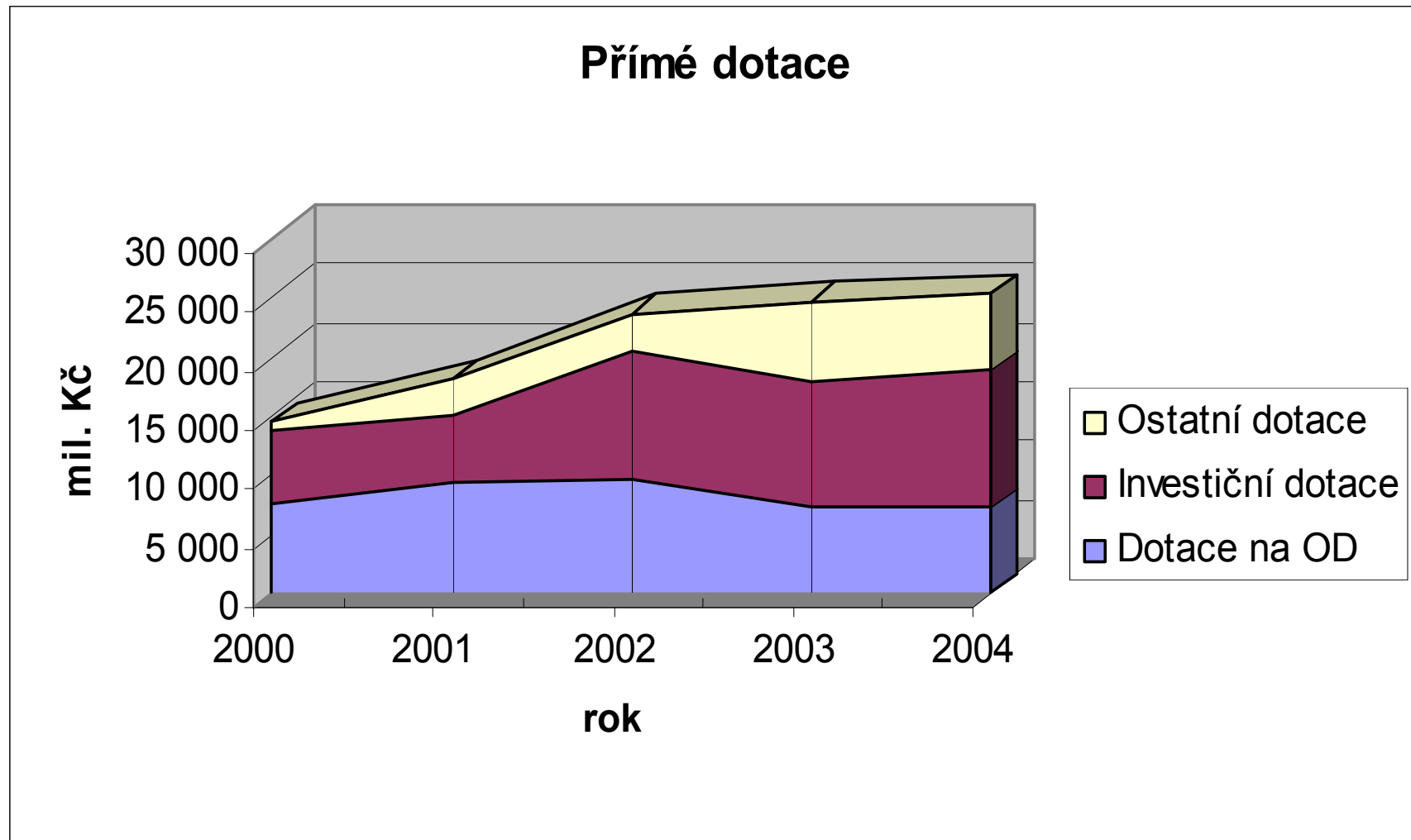
Celkové provozní dotace v letech 2000 – 2002 představují účelové dotace do nákladní dopravy. Dotace na opravy a údržbu tvořily součást dotací do OD.

Ostatní provozní v letech 2003 – 2004 tvoří účelové neinvestiční dotace do SŽDC a účelové dotace do nákladní dopravy v režii ČD.

3. DOTACE NA ÚHRADU ZTRÁT OSOBNÍ DOPRAVY ČD

| 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|
| 7.178 | 7.243 | 9.683 | 9.273 | 7.541 |

GRAF PŘÍMÉ DOTACE



B. NEPŘÍME DOTACE

I přes vysoké přímé dotace není cash-flow SŽDC a ČD vyrovnané a na zaplacení všech závazků tržby a přímé dotace nedostačují. Proto dochází k růstu jejich závazků, které stát garantuje a posléze je nucen je uhradit ze státní pokladny.

Nepřímá dotace

| | 2004 | 2000 - 2004 |
|---|--------------|---------------|
| Úhrada úvěrů ČD státem z. 77/2002 Sb. | 4 468 | 9 716 |
| Úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů | 1 369 | 5 351 |
| Úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů | 3 085 | 7 721 |
| Nepřímé dotace celkem | 8 923 | 22 789 |

STÁTNÍ DOTACE

| | 2004 |
|--------------------------|--------|
| ŽELEZNICE-přímá dotace | 25.293 |
| ŽELEZNICE-nepřímá dotace | 8.923 |
| ŽELEZNICE-celkem | 34.216 |
| POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI | 15.133 |
| VYSOKÉ ŠKOLY | 22.243 |
| ARMÁDA | 42.535 |
| ZEMĚDĚLSTVÍ | 30.332 |

Růst pasiv SŽDC a ČD

| | SŽDC 2004 | SŽDC 2003 | ČD 2004 | ČD 2003 |
|--------------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|
| PASIVA CELKEM | 105.492 | 97.696 | 47.301 | 45.290 |
| VLASTNÍ JMĚNÍ | 38.335 | 36.222 | 37.576 | 38.316 |
| CIZÍ ZDROJE | 65.701 | 60.477 | 9.604 | 6.831 |

ZÁVAZKY ŽD

31.12.2003: 65.289

31.12.2004: 74.463

Skladba 31.12.2004:

| | |
|--|--------|
| Dluhopisy SŽDC (úhrada krátkodobých závazků ČD)..... | 7.000 |
| Úvěry SŽDC (1. koridor)..... | 12.332 |
| Úvěry SŽDC (2. koridor)..... | 12.200 |
| Ostatní závazky a úvěry SŽDC..... | 6.052 |
| Závazky SŽDC vůči státu..... | 27.459 |
| Závazky ČD vůči státu..... | 254 |
| Úvěry ČD..... | 801 |
| Ostatní závazky ČD..... | 8365 |

Příjmy a výdaje ŽD

| Příjmy ŽD₂₀₀₄ | 68.525 | | Výdaje ŽD₂₀₀₄ | 68.525 |
|---------------------------------|---------------|---|---------------------------------|---------------|
| Tržby nákladní | 17.679 | x | Osobní náklady | 23.706 |
| Tržby osobní | 5.301 | x | Provozní náklady | 14.377 |
| Tržby ostatní | 2.155 | x | Investiční náklady | 17.495 |
| Investiční dotace | 11.731 | x | Splátky úvěrů a úroků | 10.941 |
| Dotace ztrát OD | 7.178 | x | Ostatní | 2.456 |
| Provozní dotace | 6.384 | x | | |
| Růst cizích zdrojů | 9.174 | x | | |
| Úhrada úvěrů a úroků státem | 8.923 | x | | |

Skladba příjmů ŽD

| Příjmy ŽD 2004 | 68.525 | 68.525 | 100% | Příjmy ŽD 2004 |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|
| Tržby nákladní | 17.679 | | | |
| Tržby osobní | 5.301 | | | |
| Tržby ostatní | 2.155 | 25.135 | 36,7 % | TRŽBY |
| Investiční dotace | 11.731 | | | |
| Dotace ztrát OD | 7.178 | | | |
| Provozní dotace | 6.384 | 25.293 | 36,9% | PŘÍMÁ DOTACE |
| Růst cizích zdrojů | 9.174 | | 13,4% | STÁTNÍ ZÁRUKA |
| Splátky úvěrů a úroků | 8.923 | | 13,0% | NEPŘÍMÁ DOTACE |

Dotace a cizí zdroje

Závazky ŽD očištěné o závazky vůči státu

31.12.2003: $65.289 - 19.966 = 45.323$

31.12.2004: $74.463 - 27.714 = 46.749$

Z toho vyplývá, že ani přímá dotace 25.293 plus nepřímá dotace 8.923, dohromady **34.216** neumožňuje udržovat vyrovnané hospodaření ŽD vůči nestátním subjektům (=stagnuje objem cizích zdrojů vůči nestátním subjektům). Aby alespoň nedocházelo k nárůstu zadlužení ŽD vůči nestátním subjektům, musely by být přímé a nepřímé dotace v roce 2004 vyšší o takřka 1,5 mld. Kč. Ještě větší dotace by umožnila snížení dluhů, nižší dotace by je zvyšovala.

Děkujeme za pozornost







3. Vývoj konkurence a regulace na britských železnicích

Struktura

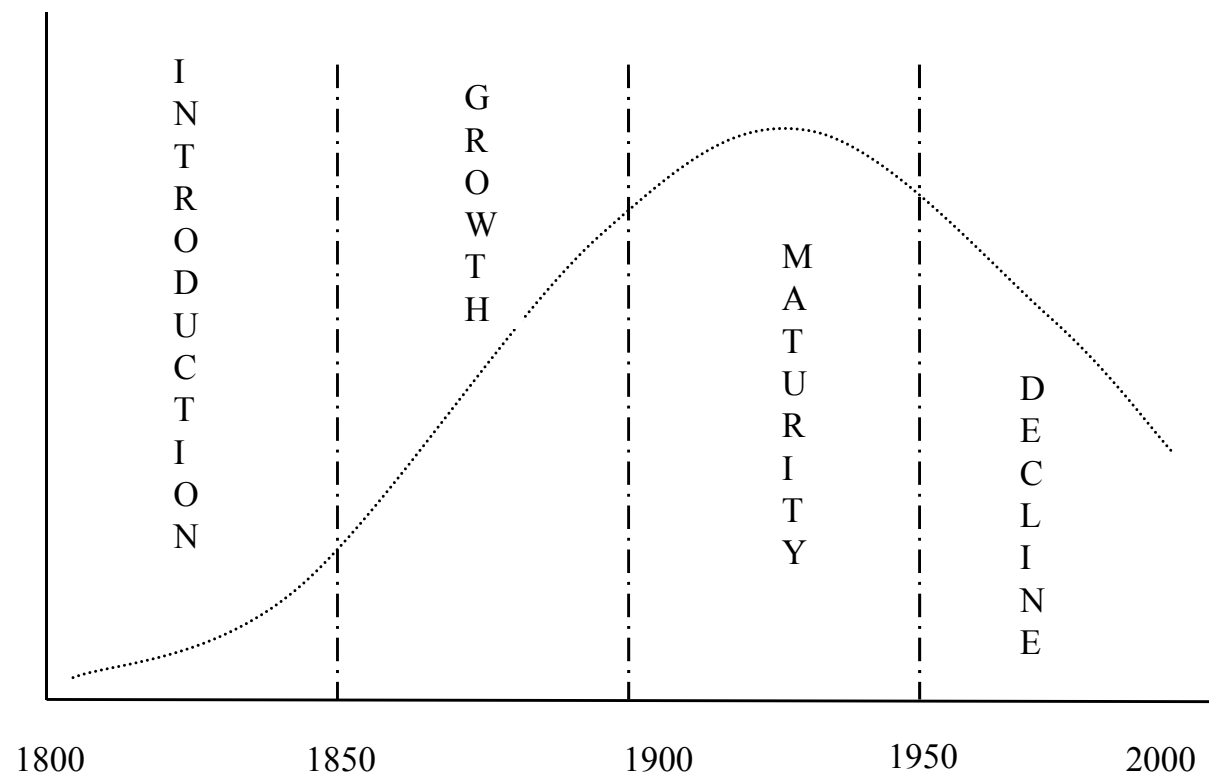
1. Vznik a výstavba (1825-1860)
2. Zlatý věk (1860-1913)
3. Problémy a otřesy (1913-1947)
4. Státní vlastnictví (1947-1994)
5. Privatizace (1994-2008)

Parametry

1. Vertikální integrace x separace
2. Konkurence x monopol
3. Soukromé x veřejné vlastnictví
4. Slabá x silná regulace (hlavně cenová)
5. Komerční zisk x veřejné dotace

Hlavní vnější faktor – sílící konkurence silniční dopravy

Graf: Životní cyklus železniční dopravy



1. Vznik a výstavba

- Liberální přístup hospodářské politiky
- Nekoordinovaná a neplánovaná výstavba
- Živelná konkurence na vznikajících tratích
- Vznik dynamického sektoru soukromých železnic
- Lokální monopoly na dílčích tratích

2. Zlatý věk

Tabulka č. 1: Železniční doprava v Velké Británii 1870 - 1912

| | Délka sítě (mile) | Osobní (mil. osob) | Nákladní (mil. tun) | Splacený kapitál (mil. £) | Hrubé výnosy (mil. £) | Provozní náklady (mil. £) | Zisk (mil. £) | Výnosnost kapitálu (%) | % podíl nákladů k tržbám |
|------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------|---------------|------------------------|--------------------------|
| 1870 | 13.565 | 322,2 | 166,5 | 502,7 | 42,9 | 20,6 | 22,3 | 4,44 | 48,1 |
| 1880 | 15.563 | 596,6 | 231,7 | 694,6 | 62,8 | 32,1 | 30,7 | 4,41 | 51,1 |
| 1890 | 17.281 | 796,3 | 298,8 | 860,2 | 76,8 | 41,4 | 35,4 | 4,12 | 53,9 |
| 1900 | 18.680 | 1114,6 | 419,8 | 1136,2 | 101,0 | 62,5 | 38,5 | 3,40 | 61,9 |
| 1912 | 20.038 | 1265,2 | 513,6 | 1289,6 | 124,0 | 78,4 | 45,6 | 3,54 | 63,2 |

Zdroj: Railways Returns in Aldcroft (1968)

3. Problémy a otřesy

Tabulka č. 2: Meziválečné výkony železniční dopravy:

| | Tunomíle (miliony) | Osobomíle (miliony) | Tržby (mil. £) | Náklady (mil. £) | Zisky (mil. £) |
|------|-----------------------|------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| 1920 | 19.173 | 19.214 | 238,9 | 232,0 | 7,0 |
| 1925 | 18.332 | 18.927 | 199,7 | 165,0 | 34,6 |
| 1930 | 17.784 | 18.263 | 177,7 | 143,3 | 34,4 |
| 1935 | 16.402 | 19.217 | 157,7 | 127,4 | 30,3 |
| 1938 | 16.673 | 20.009 | 164,7 | 137,7 | 27,1 |

Zdroj: Railways Returns in Aldcroft (1968)

4. Státní vlastnictví

Tabulka č. 3: Hospodářské výsledky British Railways (mil. £)

| | 1948 | 1952 | 1956 | 1960 | 1962 | 1964 | 1966 | 1968 | 1970 |
|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Tržby | 346,3 | 416,3 | 481,0 | 478,6 | 465,1 | 474,1 | 470,4 | 463,7 | 571,5 |
| Ztráta | -8,1 | +3,6 | -57,7 | -112,9 | -156,1 | -123,3 | -135,5 | -147,4 | 9,5 |

Zdroj: Annual Reports and Accounts of the British Transport Commission in Aldcroft (1968)

Tabulka č. 4: Výkonost železnic 1975-1994

| | Platby za veřejnou službu (PVS; b.c.; mil. £) | Podíl PVS na příjmech osob. dopravy (%) | Zisk (mil. £) | Hrubé investice (mil. £) | Osobomíle (000mil) | Tunomíle (000 tonmiles) |
|---------|---|---|---------------|--------------------------|--------------------|-------------------------|
| 1975 | 324,1 | 43 | 5,5 | 232 | 18.8 | 13,0 |
| 1980 | 633,6 | 40 | -59,8 | 459 | 18.8 | 10,9 |
| 1984/85 | 942,1 | 44 | -301,3 | 462 | 18.5 | 7,33 |
| 1989/90 | 586,8 | 24 | 269,8 | 892 | 20.9 | 10,38 |
| 1993/94 | 1035,4 | 32 | -108,4 | 1165 | 18.9 | 8,58 |

Zdroj: Gourvish (2002)

Poznámka: 1980..stávka ocelářů, 1984/85 uhelná stávka

5. Privatizace

Tabulka č. 5: Růst výkonů britské železniční dopravy 1995-2005

| Osobní (bn. pkm) | | | Nákladní (1000 bn. tkm) | | |
|------------------|------|------|-------------------------|------|------|
| 1995 | 2000 | 2005 | 1995 | 2000 | 2005 |
| 30,3 | 38,4 | 42,8 | 13,3 | 18,1 | 22,1 |

Zdroj: UIC Statistical Yearbook 2006

Závěr

Mění se intenzita konkurence železničních dopravců a intenzita regulace ze strany státu.

Vysoký podíl zapuštěných nákladů v infrastruktuře způsobuje, že výstavba paralelních železničních linek mezi jednotlivými centry ekonomické aktivity není příliš efektivní.

Vzniká tedy situace, kdy železniční trať a její provozování mezi dvěma centry ekonomické aktivity může vykazovat znaky přirozeného monopolu.

Ovšem pouze za situace, kdy tato pozice není pod intenzivním konkurenčním tlakem jiného typu dopravy, což je zásadní rozdíl mezi železniční konkurenční pozicí století devatenáctého a dvacátého.

4. COMPETITION LIMITS IN THE RAILWAY INDUSTRY

Railway economics

Costly infrastructure: *1 km of new railway track in Europe is costing between €6 million and €10 million and the total costs of infrastructure, including maintenance and renewals is about €30 billion annually. Infrastructure costs represent a substantial part of the total costs of the industry. The share has been guessed like 50% (Di Pietrantonio-Pelkmans 2004).*

Unprofitability: *The share of revenues to costs is 0,57 (UK 1998); 0,43 (Germany 1998); 0,41 (Sweden 1998); 0,62 (France 1998). (Nash 2002)*

The Idea of Unbundling

- ❑ The typical European railway enterprise in 80's was a big monolithic structure with low responses to customer needs and generating huge losses covered by public subsidies.
- ❑ This unsatisfactory situation led to widespread calls for a reform.
- ❑ The policy response has been unbundling. The policy was firstly tested in Sweden and the UK. The same recipe was later applied to other European railways.
- ❑ The idea behind the unbundling is to introduce competition in railway business and to promote efficiency in the industry.
- ❑ Directives of 440/1991, 18/1995 and 14-16/2001 of the European Commission.

Advantages

1. Efficiency improvement

- ❑ *Holvald (2003) estimated the growth of productivity in five European countries and he concluded that the reforms do have a positive effect on productivity.*
- ❑ *Friebel (2006) estimates the increases of productivity in 11 European countries in the period of 1980-2003 and results are about 0,5 percent increase of productivity per year after the start of reforms.*
- ❑ *As a consequence of market reforms the number of employees decreased in Sweden (1987-1993) from 29.000 to 14.000 and in Germany (1993-1996) from 350.000 to 250.000 (Quinet-Vickerman 2004).*

2. Weakening the relationship between railways and the state.

Disadvantages

1. Increase in transaction costs

The vertical separation leads to market coordination of activities that used to be performed in one firm. There are strong links in the field of operational and safety management in the railway business. Separation is introducing substantial transaction costs to coordination of such activities.

2. Infrastructure and investment misallocation

The vertical unbundling strategy targets primarily operational costs of railways undertakings through competition pressures. But a very important aspect of railways economics is costs of infrastructure. The unintentional consequence of railway reform was that infrastructure manager in many countries emerged as a public company with few incentives to profit behaviour.

Disadvantages II

3. Regulation failure risks

The vertical unbundling process requires establishing the regulator who supervise the allocation of slots on fair principle. Regulators may find very hard to stay objective and to minimize arbitrariness in their decision making.

4. Different countries

The vertical unbundling strategy is prescribed universally to all European countries. But European countries are very different in the scale of the market. Some national market may be too small to be able to support competitive operators (Friebel et al 2006).

Policy options

The policy of horizontal separation *of railways into a few vertically integrated railway companies. They can be divided alongside regional borders and as such to compete with each other on the fringe of the market or indirectly. This solution has been applied in Latin America and Japan.*

Privatisation: *In the UK, US and many countries of Latin America railway companies were licensed or privatised. Such policy seems to be closer to the goal of efficient, competitive and self-supporting railways.*

Conclusions

An evaluation of vertical unbundling strategy is not straightforward. On the positive side there are clear indications that introduction of reforms has improved efficiency. But it is evident that power of competition has significant limits in the railway industry due to numerous specifics of this unique industry. Whether the unbundling policy has more advantages than disadvantages is subject to debate but there are strong indications that there are also other possible ways of combating inefficiencies in the railway sector.

Outside Europe the monopolistic structure of the industry has been reduced by horizontal separation and inefficiency of public ownership has been targeted by privatization. European model that is lacking both demonopolization and privatization is left only with the possibility of open access to the existing network.

5. EUROPEAN RAILWAY RESTRUCTURING: BRITAIN, GERMANY, FRANCE

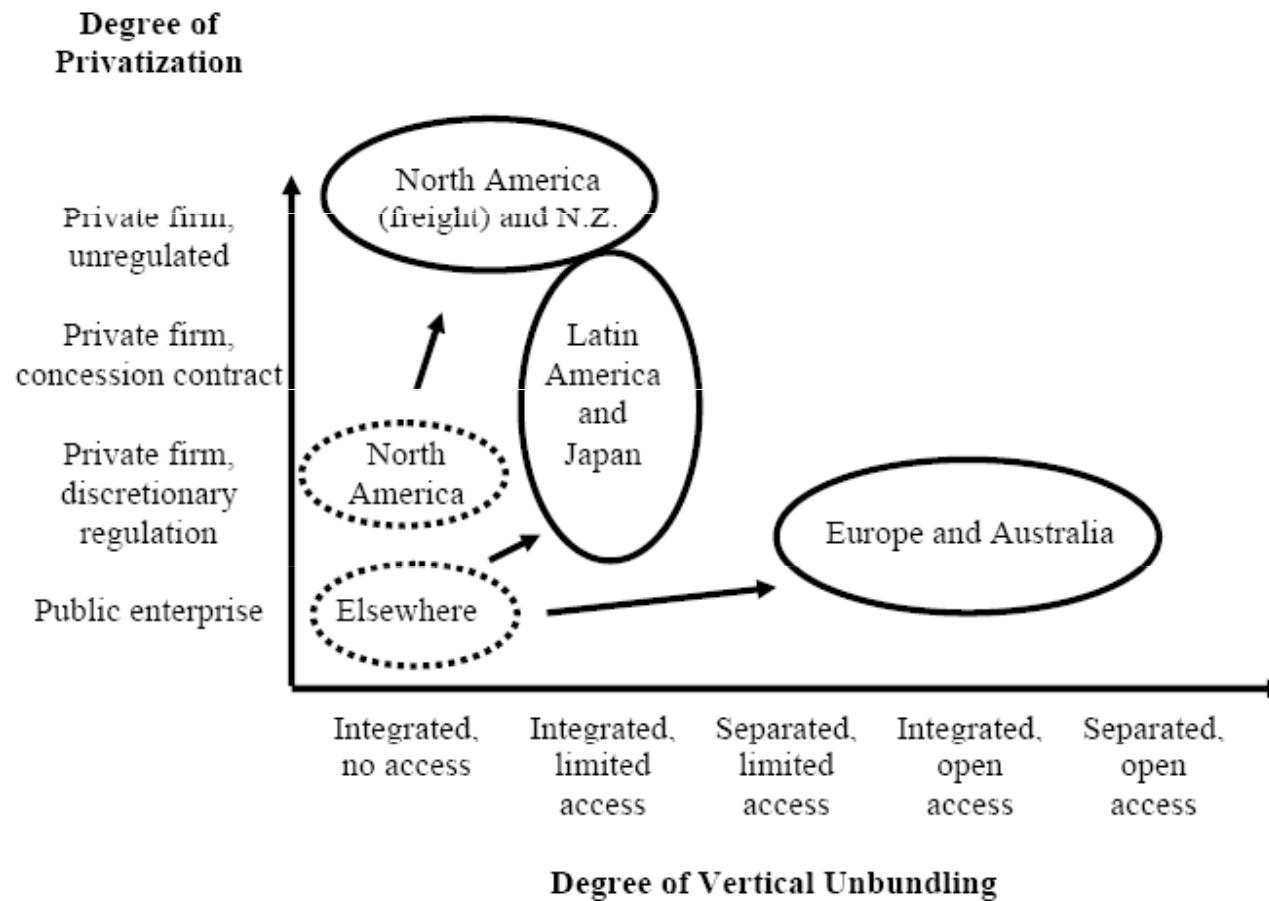
Introduction

- The paper tries to compare the outcome of railways restructuring in Europe on the example of three different approaches that are represented by Britain, Germany and France.
- The comparison of different approaches to the task of vertical unbundling in Europe enables to analyze the advantages and disadvantages of different restructuring models.

Vertical Unbundling x Privatization

Source: Gomez-Ibanez (2004)

Figure 1: Overview of Reform Options



Three models

1. Britain

- ❑ The British strategy has been unique because it was not only limited to vertical unbundling but also included large scale division and privatization of the industry.
- ❑ The output and profit indicators have been improved.
- ❑ The safety on the track has decreased and the infrastructure has started to be underfinanced.

2. Germany

- ❑ The vertical separation is not complete but there exists accounting separation.
- ❑ There are attempts to introduce competition and German specific is regional competition in passenger transport
- ❑ On the long distance services there is still dominant position of Deutsche Bahn.

3. France

- ❑ There is a separation of infrastructure and services but the degree of competition is zero.
- ❑ The French authorities don't believe in benefits of competition on the French railway track.

Degree of competition and separation in Europe

EC (2006a)

| | | Degree of competition | | |
|-----------------------------|--|-----------------------------------|---------------------------------|--|
| Degree of separation | | None | Open access freight competition | Plus at least some competitive tendering for passenger |
| | Vertically integrated (with separate accounting) | Greece; Ireland | Belgium | GERMANY Austria |
| | Separate public sector infrastructure manager | FRANCE Finland Spain | | Sweden, Netherlands, Denmark, Italy, Portugal |
| | Separate private sector infrastructure manager | | | UK |

Railway performance 1995-2005

Source: UIC Statistical Yearbook 2006

| | Passenger (bn. pkm) | | | Freight (1000 bn. tkm) | | |
|----------------|-------------------------------|-------------|-------------|----------------------------------|-------------|-------------|
| | <i>1995</i> | <i>2000</i> | <i>2005</i> | <i>1995</i> | <i>2000</i> | <i>2005</i> |
| UK | 30,3 | 38,4 | 42,8 | 13,3 | 18,1 | 22,1 |
| Germany | 71,0 | 75,4 | 74,9 | 69,5 | 77,5 | 89,7 |
| France | 55,6 | 69,9 | 76,5 | 48,1 | 55,3 | 40,7 |

The change of rail performance

| <i>Country</i> | <i>Period</i> | <i>ΔLP</i> | <i>ΔCP</i> | <i>ΔPKM</i> | <i>$\Delta PKM/SN$</i> |
|----------------|---------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| Britain | 1996-01 | + 95,1% | + 19,6% | + 21,8 % | + 98,9 % |
| Germany | 1994-99 | + 80,7% | + 19,0% | + 18,3 % | + 98,5 % |
| France | 1994-99 | + 15,9% | + 11,8% | + 13,3 % | + 20,7 % |

LP = Labour Productivity

CP = Capital Productivity

PKM = Passenger Kilometre

SN = Staff Number

Source: Holvad – Preston - Huang (2003)

Conclusion

- The three analyzed European countries represent three different approaches to the problem of implementation of European directives for railway restructuring.
- Britain is the most dedicated reformer that after vertical unbundling continued vigorously with the policy of fragmentation and privatization of the industry. Germany refused vertical disintegration but enabled the emergence of the competition on the fringe of the market. France used to have the most reserved attitude to the policy of increased competition on the railway market and even if she formally divided infrastructure and services, the actual competition is almost non-existent.
- The econometric results confirm the hypothesis, that more radical reform lead to higher improvements in efficiency.





KORIDORY

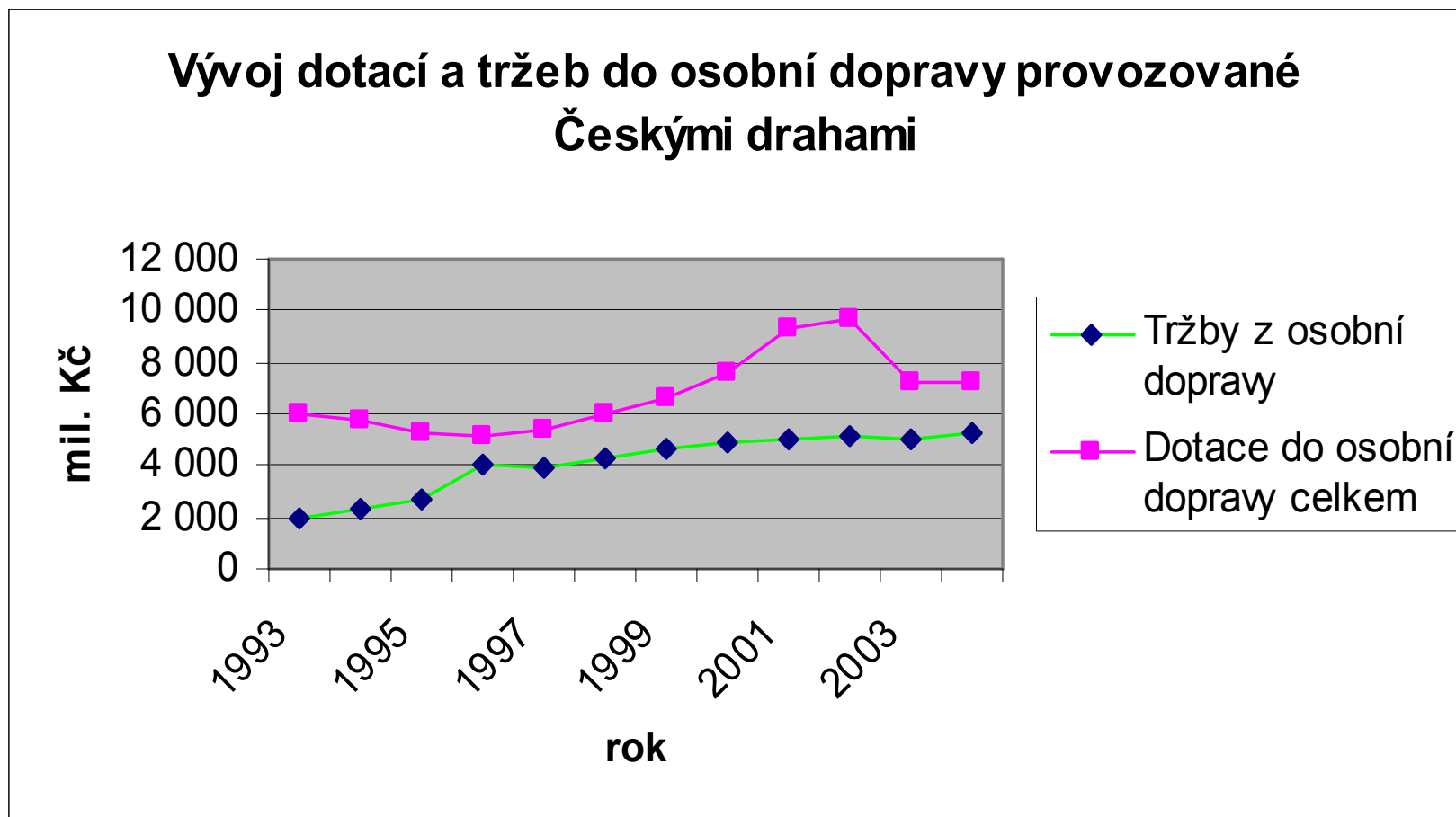
| | zaplacené | budoucí | celkové |
|---------------|---------------|--------------|---------------|
| I. koridor | 40.650 | 109 | 40.760 |
| II. koridor | 33.990 | 4.946 | 38.936 |
| Celkem | 74.640 | 5.055 | 79.696 |

1. POŘÍZENÍ MAJETKU SŽDC

Výdaje na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2004 výše

12 054 mil. Kč. Rozhodujícími zdroji financování těchto výdajů byly finanční prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 9 763 mil. Kč a prostředky z garantovaných úvěrů, fondů Evropské unie a státního rozpočtu v celkové výši 2 291 mil. Kč.

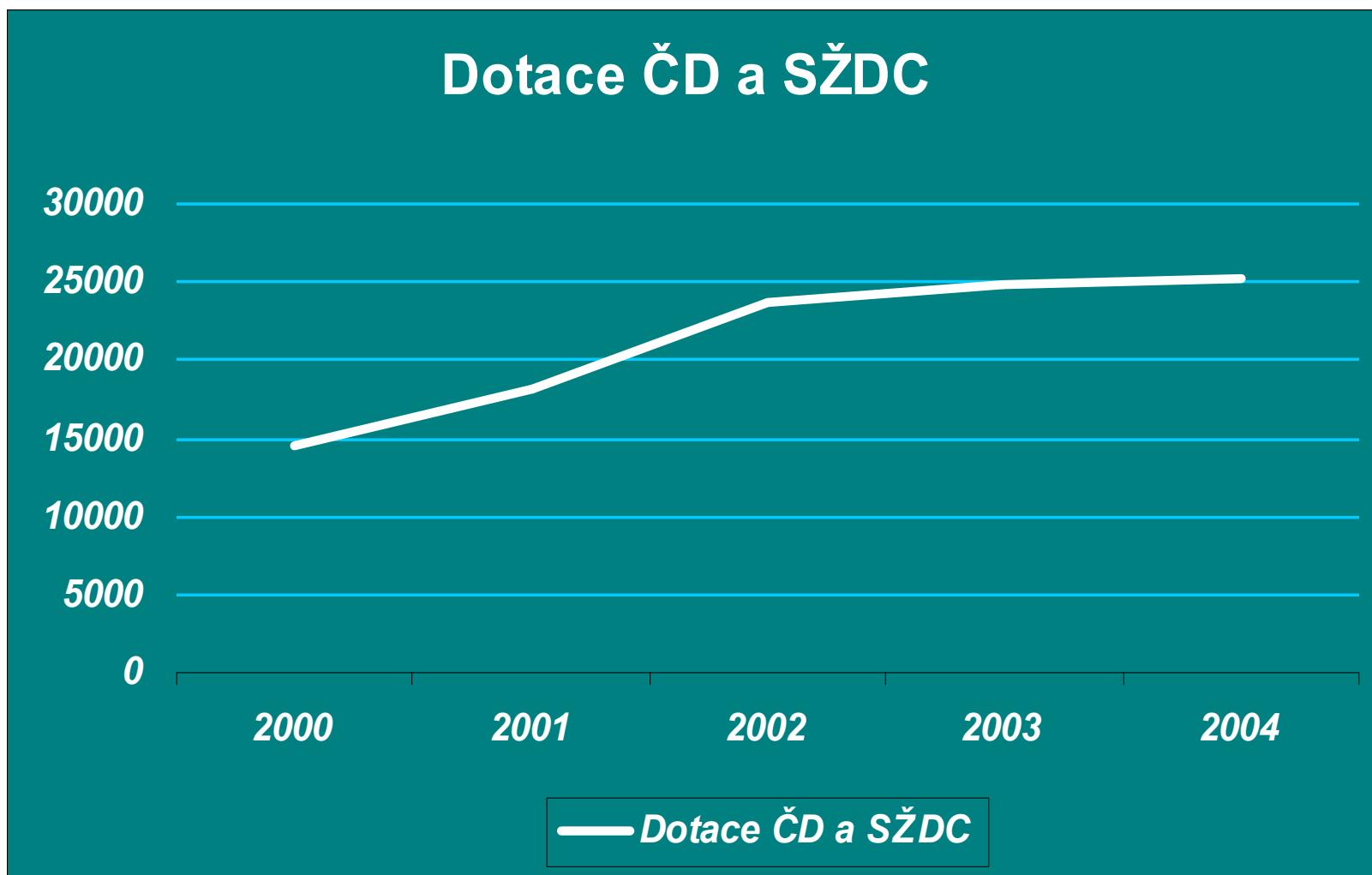
Vývoj dotací a tržeb osobní dopravy ČD



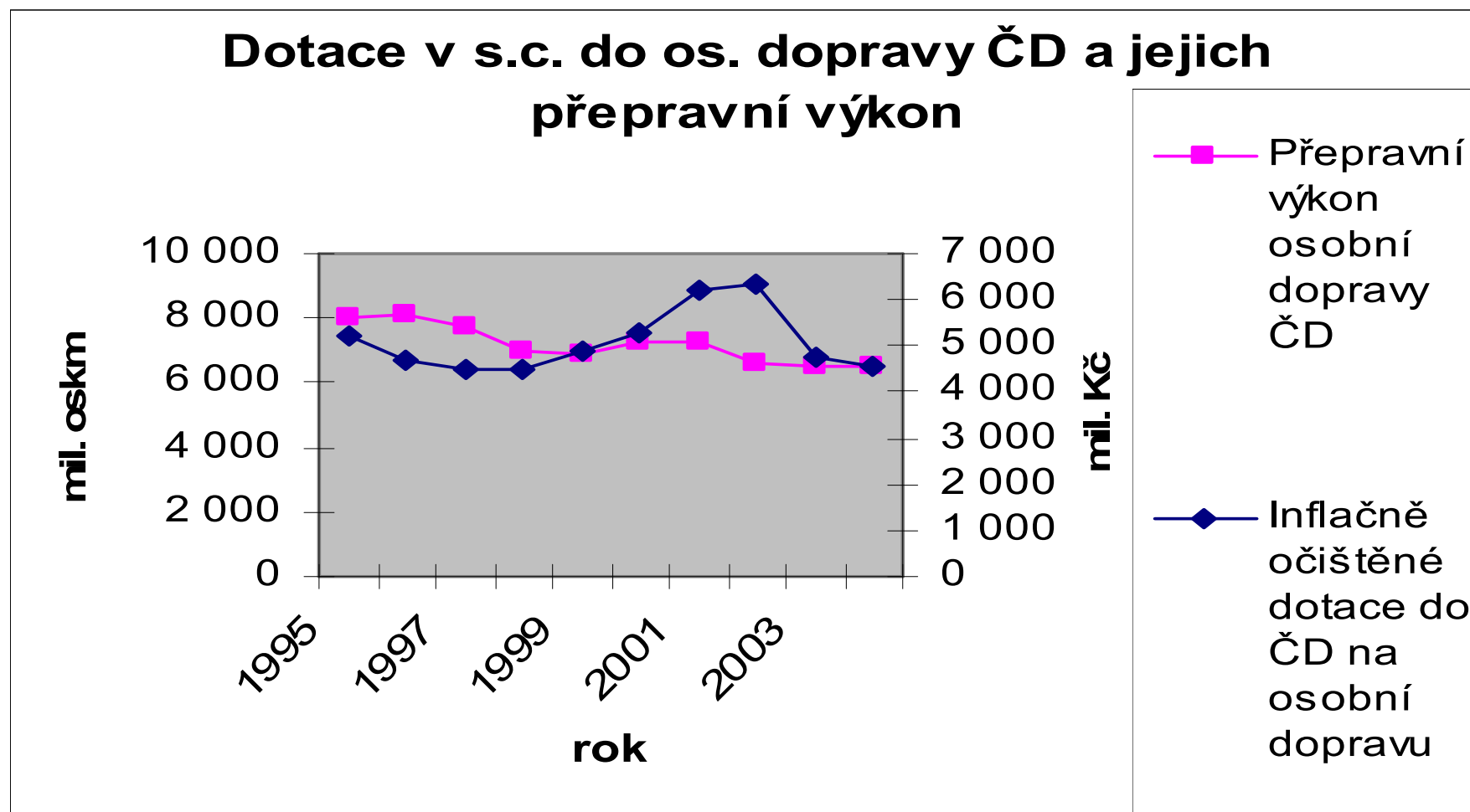
CELKOVÁ PŘÍMÁ DOTACE

| | 2004 | 2000-2004 |
|--------|--------|-----------|
| ČD | 8.553 | 73.508 |
| SŽDC | 16.740 | 32.938 |
| CELKEM | 25.293 | 106.446 |

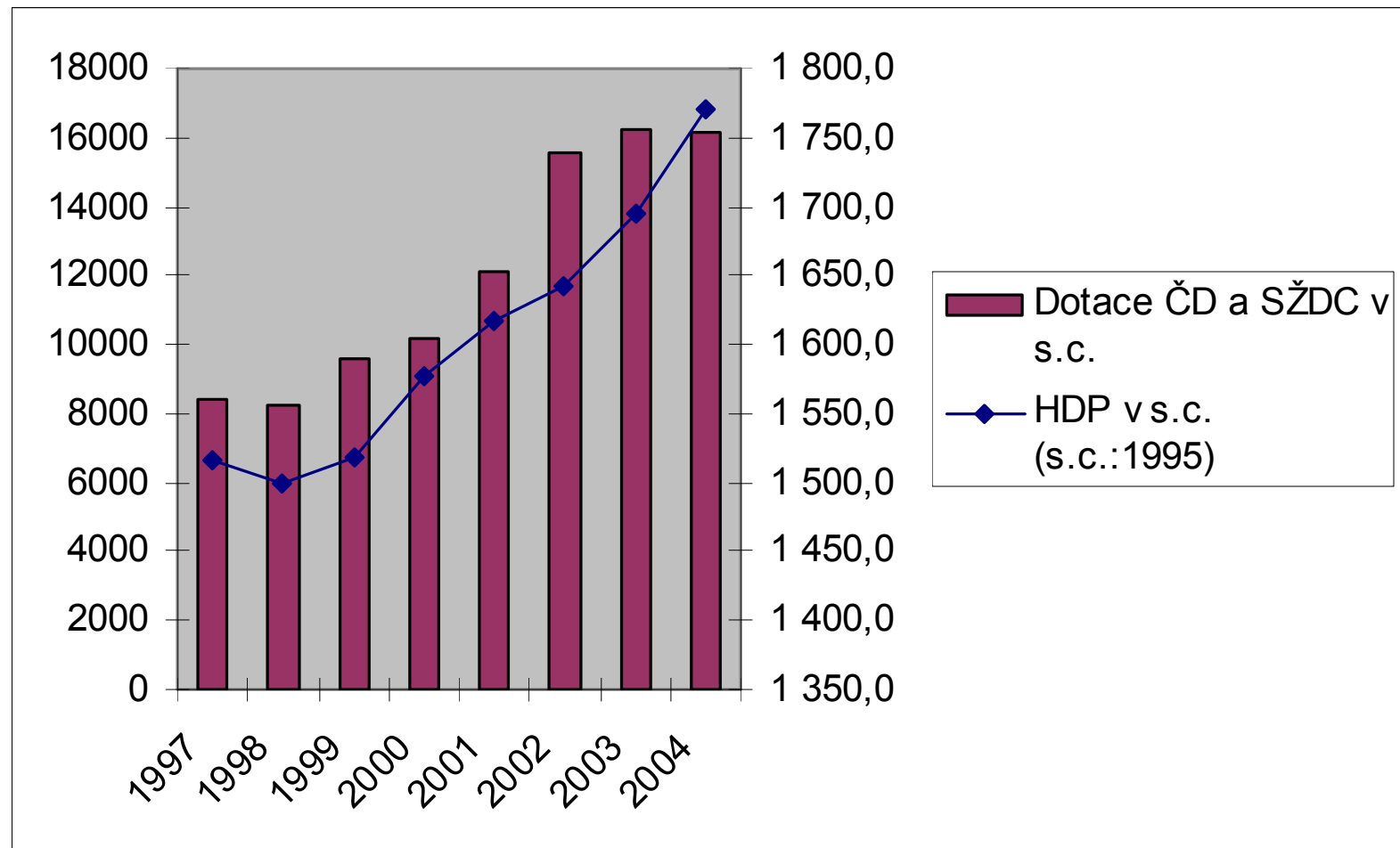
Vývoj přímých dotací do drah



Dotace do OD a přepravní výkon



Vývoj dotací a HDP ve s.c.



DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY

SŽDC zároveň převzala k 1. 1. 2003 dlouhodobé závazky z titulu vyčerpaných bankovních úvěrů bývalé státní organizace České dráhy, ve výši **45 952 (z toho 34 920 mil. Kč za bankami a 11 032 mil. Kč za státem a dalšími subjekty). Za tyto závazky v současné době, v souladu s ustanoveními zákona č. 77/2002 Sb., ručí stát. V rámci toho Ministerstvo financí provádí průběžně úhradu jistin nebo úroků z těchto úvěrů dle příslušných úvěrových smluv. Touto úhradou dochází k transformaci závazků SŽDC vůči příslušným komerčním bankám na závazky vůči státu.**

DLUHOPISY SŽDC

SŽDC převzala k 1. 1. 2003 **krátkodobé závazky bývalé státní organizace České dráhy ve výši 10 734 mil. Kč.**

Do současnosti byla většina těchto závazků uhrazena. Hlavním finančním zdrojem úhrad byl, v souladu s usnesením vlády ČR č. 908 ze dne 10. září 2003, výnos z emise dluhopisů se státní garancí vydaných SŽDC v nominální hodnotě **7 mld. Kč.**

Dluhopisy jsou emitovány na dobu splatnosti sedm let , tj. do roku 2011, s pevnou úrokovou sazbou 4,6 % p.a. a s roční výplátou úroků. První výplata úroků byla realizována v březnu 2005.

Splácení úvěrů státem 2004

Uhrazení úvěrů státem za SŽDC s.o.
4.455

Uhrazení závazků SŽDC státem dle zákona
77/2002 Sb. **4.468**

za 2003 – 2004 : **17.320**

Dlouhodobé závazky 2004

Celkové dlouhodobé závazky (vedle výše zmíněné emise dluhopisů) k 31. 12. 2004 činí 54 203 mil. Kč (z toho 27 807 mil. Kč za bankami a 26 396 mil. Kč za státem a dalšími subjekty). Splatnost závazků je stanovena postupně, v současné době a do roku 2020. Stávající model hospodaření a financování SŽDC neumožňuje úhradu těchto závazků ze zdrojů SŽDC. Proto v roce 2004 pokračovala jednání mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí o způsobu řešení těchto dluhů.

DISKUSE

- 1) Železnice x silnice
- 2) Zpoplatnění dopravní cesty
- 3) Vznik SŽDC
- 4) Možnosti snížení dotace

Zpoplatnění dopravní cesty

Naopak v nákladní dopravě, vystavené ostré konkurenci silniční dopravy a soukromých železničních podniků, se nám plán splnit nepodařilo. Přepravili jsme více než 80 milionů tun zboží, tj. přibližně o 5 milionů tun méně než v roce předchozím. Tento trend je nicméně z části pochopitelný a odůvodnitelný řadou objektivních skutečností. Hlavní příčinu tohoto vývoje je zapotřebí hledat především v nerovných podmínkách a v deformovaném prostředí trhu, kde naše silniční konkurence nemusí hradit tak vysoké náklady za použití dopravní cesty. Přestože jsme schopni nabídnout přepravní služby tzv. just-in-time, srovnatelnou rychlost a další servis jako naše železniční i silniční konkurence, je velmi obtížné konkurovat v situaci, kdy se v jejich nákladech téměř neobjevují položky související s využíváním dopravní cesty a s úhradou externích nákladů. V zájmu rovných pravidel na dopravním trhu, ale také v zájmu ochrany životního prostředí a ekonomických zájmů daňových poplatníků, považuji za nutné co nejdříve zavést adekvátní zpoplatnění veřejně přístupných komunikací pro všechny dopravce a jejich rovné zatížení náklady na údržbu a provoz infrastruktury a úhradu externích nákladů dopravy.

(Ing. Jan Bazala, Generální ředitel ČD, Výroční zpráva ČD 2004)

ŽELEZNICE x SILNICE

Substituty nebo komplementy?

Potřebujeme železnice?

A k čemu?

ALE...

- Hlavními příjmy SFDI je silniční daň a podíl výnosu spotřební daně na benzín, naftu a dálniční známky.
- Silniční dopravní cesta má daleko vyšší výkony a je volně využívána pro individuální automobilovou dopravu, což je na železnici nerealizovatelné
- Teze, že ČD platí náklady za používání dopravní cesty je fikcí. Celý mechanismus funguje tak že SŽDC fakturuje ČD 5,8 miliard za použití dopravní cesty a ČD fakturuje SŽDC 11,4 miliard za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty. Jedná se o účetní operaci, kdy rozdíl je dorovnáván z dotace na provoz.
- Dotace do osobní dopravy provozované na drahách v období 2000 – 2004 byly 2 - 3krát vyšší než u dotace do autobusové dopravy.
- Je opravdu železniční doprava ekologická?

Vznik SŽDC

Oficiální záměr: oddělením provozovatelů dopravy a správce dopravní cesty dosáhnout konkurence, efektivity a konkurenceschopnosti železnice

Výsledek (skrytý záměr?) = neprůhledné toky státních dotací, růst zadlužení obou subjektů, trvajícím monopol ČD

MOŽNOSTI SNÍŽENÍ DOTACE

1. Zvýšení tržeb ŽD

- Lepší marketing
- Noví dopravci

2. Snížení nákladů ŽD

- Snížení počtu zaměstnanců
- Uzavírání regionálních tratí

Příjmy ŽD

| | 2004 | 2004 (%) | 2000 -2004 | 2000 -2004 (%) |
|-------------------|--------|-------------|------------|-------------------|
| Nákladní doprava | 17.904 | | 101.556 | |
| Osobní doprava | 5.410 | | 25.884 | |
| Dotace na OD | 7.178 | | 40.918 | |
| Investiční dotace | 11.731 | | 45.215 | |
| Dotace na provoz | 5.400 | | 10.800 | |
| CELKEM | | | | |