

Masarykova Univerzita
Ekonomicko-správní fakulta

Studijní obor: Hospodářská politika



FAKTORY DETERMINUJÍCÍ VÝŠI DOTACÍ U ŽELEZNIČNÍCH FRANŠÍZ VE VELKÉ BRITÁNII

Determination of public subsidies in railway
franchises in the United Kingdom

Diplomová práce

Vedoucí práce:

doc. Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D

Bc. Jan Vondrák

Brno 2015



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Akademický rok: 2014/2015

Student:	Bc. Jan Vondrák
Obor:	Hospodářská politika
Téma práce:	Faktory determinující výši dotací u železničních frančiz ve Velké Británii
Téma práce anglicky:	Determination of public subsidies in railway franchises in the United Kingdom
Cíl práce, postup a použité metody:	Práce se zabývá vývojem dotací u železničních frančiz osobní dopravy ve Velké Británii v období 2002 - 2014. Cílem práce je identifikace faktorů, které determinují odlišnou výši dotací u jednotlivých frančizantů. Metodou práce bude regresní analýza panelových dat. Struktura práce: 1. Historie reformy 2. přehled frančiz 3. regresní analýza závislosti.
Rozsah grafických prací:	Podle pokynů vedoucího práce
Rozsah práce bez příloh:	60 – 80 stran
Literatura:	VERBEEK, Marno. <i>A guide to modern econometrics</i> . 3rd ed. Chichester: John Wiley & Sons, 2008. xv, 472 s. ISBN 978-0-470-51769-7. GOURVISH, T. R. <i>Britain's railways 1997-2005 :labour's strategic experiment</i> . 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2008. xiv, 309 s. ISBN 9780199236602. GOURVISH, T. R. <i>British Rail, 1974-97 :from integration to privatisation</i> . Edited by Mike Anson. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2002. xxix, 705. ISBN 0199250057.
Vedoucí práce:	doc. Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.
Pracoviště vedoucího práce:	Ekonomicko-správní fakulta Katedra ekonomie

Datum zadání práce: 28. 1. 2015

Termín odevzdání diplomové práce a vložení do IS je uveden v platném harmonogramu akademického roku.

.....
doc. Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.
vedoucí katedry

.....
prof. Ing. Antonín Slaný, CSc.
děkan

V Brně dne: 9. 5. 2015

Jméno a příjmení autora:	Bc. Jan Vondrák
Název diplomové práce:	Faktory determinující výši dotací u železničních franšíz ve Velké Británii
Název práce anglicky:	Determination of public subsidies in railway franchises in the United Kingdom
Katedra:	Ekonomie
Vedoucí diplomové práce:	doc. Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D
Rok obhajoby:	2015

Anotace

Předmětem diplomové práce je identifikace faktorů ovlivňujících konečnou výši dotací inkasovanou železničními dopravci ve Velké Británii. V první části práce je popsán vývoj systému osobní železniční dopravy ve Velké Británii od reformy v roce 1993. Ve druhé kapitole jsou analyzovány jednotlivé franšízy, které byly ve sledovaném období aktivní a nasbíraná data o těchto franšízách poslouží ke kvantifikaci faktorů ovlivňujících dotace. Poslední část obsahuje regresní analýzu závislosti, kde se snažím identifikovat hlavní faktory determinující výši dotací u jednotlivých franšíz.

Annotation

The goal of this diploma thesis is to identify the determinants of the train operator's subsidies in the United Kingdom. The first part is focused on describing the evolution of passenger rail franchising since the UK rail reform in 1993. In the second part there is an analysis of each franchise. I will use information from this part to quantify the subsidy determinants. In the final part there is a regression analysis, which identifies the main factors affecting the level of subsidies of each franchise.

Klíčová slova

Franšízing, osobní železniční doprava, Velká Británie, dotace, regrese, panelová data

Keywords

Franchising, passenger railway, United Kingdom, subsidies, regression, panel data

Na tomto místě bych rád poděkoval doc. Ing. Zdeňku Tomešovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce. Dále děkuji všem, kteří mi pomohli svojí trpělivostí a ochotou, jež mi poskytli při pracování na této práci.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci Faktory determinující výši dotací u železničních franšíz ve Velké Británii vypracoval samostatně pod vedením doc. Ing. Zdeňka Tomeše, Ph.D. a uvedl v ní všechny použité literární a jiné odborné zdroje v souladu s právními předpisy, vnitřními předpisy Masarykovy univerzity a vnitřními akty řízení Masarykovy univerzity a Ekonomicko-správní fakulty MU.

V Brně dne 14. května 2015

Obsah

Úvod	13
1 Vývoj železničních franšíz ve Velké Británii	15
1.1 První fáze železniční reformy ve VB	16
1.1.1 Railtrack.....	18
1.1.2 Železniční operátoři	19
1.1.3 Rolling Stock Companies – pronajímatelé vozového parku	20
1.1.4 Office of Passenger Rail Franchising.....	21
1.1.5 Rail Regulator – Regulátor	22
1.2 Druhá fáze železniční reformy	22
1.2.1 Strategic Rail Authority – Regulační úřad	23
1.2.2 Obnova franšíz.....	24
1.3 Současný vývoj systému franšíz v osobní železniční dopravě	25
1.4 Proces udělování franšíz.....	28
1.4.1 Předkvalifikační proces.....	29
1.4.2 Pozvánka do výběrového řízení.....	30
1.4.3 Udělení franšízy.....	30
1.4.4 Průběh franšízy.....	31
1.5 Shrnutí	31
2 Franšízy	33
2.1 Hlavní meziměstské franšízy	35
2.2 Regionální franšízy	40
2.3 Shrnutí.....	46
3 Faktory determinující výši dotací	48
3.1 Přehled literatury	48
3.2 Hypotézy	52
3.3 Data	52
3.3.1 Dotace	53

3.3.2 Vysvětlující proměnné	59
3.4 Výsledky analýzy.....	61
3.5 Shrnutí	67
Závěr	68
Literatura	71
Seznam obrázků a grafů	81
Seznam tabulek	82
Seznam příloh	83

Úvod

Hlavním významem dopravy je překonávání geografických překážek. V 19. století, kdy byla železniční doprava vynalezena, byly železnice hlavním pozemním typem dopravy. V dnešní době, kdy téměř každá rodina vlastní jeden, či více osobních automobilů, by se mohlo zdát, že železnice ztrácí popularitu. Na delší trasy je zase stále častěji užíváno letecké osobní dopravy. I když železniční doprava není zdánlivě tak komfortní jako automobilová, nebo letecká doprava, existují faktory, které nahrávají železniční dopravě. Těmi faktory jsou environmentální, sociální, nebo také bezpečnostní hlediska. Hlavně díky těmto faktorům je železniční přeprava podporována státními dopravními politikami. Přestože jsou některé železnice udržovány kvůli socioekonomickým důvodům, jsou také železnice, které jsou vysoce ziskové. Právě identifikace faktorů ovlivňujících ztrátovost a ziskovost železnic je velmi zajímavá a důležitá.

Téma dotací v osobní železniční dopravě ve Velké Británii je zajímavé, železniční průmysl patří mezi nejvíce dotované a Velká Británie bývá často ve studiích označována za jednu z nejliberálnějších. Například studie IBM zavádí tzv. Competition Index, podle kterého je ve Velké Británii nejvyšší úroveň veřejné soutěže v osobní železniční přepravě, zatímco Česká republika zaostává za průměrem Evropské unie.¹ V roce 1993 Velká Británie zahájila železniční reformu, která zavedla v osobní železniční přepravě princip železničních franšíz a zrušila tak dosud dominantní postavení British Rail. Jedná se o princip založený na udělování licencí na provozování dopravy na určitém vymezeném území, které jsou soutěženy ve výběrovém řízení. Dnes, dvacet let po reformě, je známo mnoho ukazatelů, podle kterých by se dalo objasnit, do jaké míry byla reforma úspěšná a do jaké míry je systém železničních franšíz vhodný. Existují studie, které britskou reformu hodnotí negativně, ale jsou také studie, které ji hodnotí pozitivně. V této práci se zaměřuji konkrétně na téma dotací ve veřejné železniční dopravě ve Velké Británii. V rámci dostupné literatury je mnoho studií hodnotících britskou železniční reformu z různých pohledů. Dotace jsou hodnoceny zejména ve vztahu k efektivitě železničních franšíz. Nicméně není literatura, která by

¹ IBM, Global Business Services – Kirchner, C. Rail Liberalisation Index 2011- Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway. Brussels, 2011.

identifikovala determinanty dotací železničních operátorů ve Velké Británii, zejména pak faktory, které ovlivňují jejich výši.

Cílem této diplomové práce je identifikovat faktory, které determinují odlišnou výši dotací u jednotlivých britských franšizantů.

Metodou práce je regresní analýza závislosti provedená na panelových datech. Pomocí historického vývoje franšiz a podrobnou analýzou jejich dat jsem identifikoval potenciální faktory, které by mohly ovlivňovat výši dotací. Vysvětlovanou proměnnou jsou dotace operátorů, které jsem přepočítal v poměru na osobokilometr pro lepší porovnání jednotlivých franšiz. Tyto dotace v poměru na osobokilometr jsem dále přepočítal na reálné ceny výchozího roku 2002. Vysvětlujícími proměnnými jsou pak hlavní atributy kontraktů (délka kontraktu, délka tratě, počet vlakových souprav, dojíždka do Londýna) a také počty uchazečů ve výběrových řízeních a výkony franšiz v osobokilometrech. Jednotlivé proměnné jsou blíže popsány v kapitole Data. Ačkoliv se první franšizy formovaly už v roce 1996, budu v modelu počítat s daty v období, za které se mi podařilo nasbírat ucelená data, a to od roku 2002 do roku 2014. Data jsem čerpal z výkazů a stránek příslušných institucí (Ministerstva dopravy VB, železničních regulátorů ve VB) a také z osobní komunikace s Ministerstvem dopravy Velké Británie. Data obsahují údaje dvacetidevíti franšiz, z čehož osmnáct je nyní aktivních a jedenáct jich bylo zrušeno během sledovaného období.

Práce je členěna na tři hlavní kapitoly. V první kapitole je popsána historie a vývoj franšiz od reformy doposud a také systém, který se za toto období vytvořil. Dále je v této části popsán proces výběrového řízení, který probíhá při udělování licence na franšizy, a který se významnou mírou podílí na stanovování výše dotací jednotlivým operátorům. Ve druhé kapitole jsou analyzovány jednotlivé franšizy, které byly ve sledovaném období aktivní a nasbíraná data o těchto franšizách poslouží ke kvantifikaci faktorů ovlivňujících dotace. Tyto franšizy člením na regionální a hlavní meziměstské franšizy. Třetí kapitola obsahuje regresní analýzu závislosti, kde se snažím identifikovat hlavní faktory determinující výši dotací u jednotlivých franšiz.

1 Vývoj železničních franšíz ve Velké Británii

Za vlády Margaret Thatcherové se zejména v osmdesátých letech odehrávaly rozsáhlé privatizace státního majetku. Železnice však zůstaly v pozadí, protože ministryně byla přesvědčena, že nelze efektivně provozovat železniční dopravu mimo veřejný sektor.² Problematika privatizace železniční dopravy je z organizačního a provozního hlediska složitější, než v jiných sektorech. Je nutné si uvědomit, že společnosti provozující železniční dopravu a služby sdílejí železniční infrastrukturu, kde je navíc možné pustit pouze jeden vlak jedné společnosti v jeden okamžik na jednom místě.³ Ke konci roku 1990 byla Margaret Thatcherová na postu předsedy vlády vystřídána lídrem Konzervativní strany Johnem Majorem, který se v předvolebním manifestu zavázal zprivatizovat železniční dopravu a omezit tak státní monopol British Rail.⁴ V návaznosti na tento záměr bylo představeno následujících pět možností privatizace státního podniku British Rail.

1. British Rail plc: privatizace společnosti British Rail jako celku.
2. Oddělení železniční infrastruktury od provozovatele dopravy: železniční síť bude vlastněna jednou společností, která bude pronajímat trať nezávislým společnostem, které budou provozovat železniční dopravu a ostatní služby.
3. Rozdělení dle „odvětví“: BR bude rozdělena na několik celků na základě svých podnikatelských odvětvích, např. meziměstské, nákladní atd.
4. Rozdělení dle „regionů“: BR bude rozdělena na několik nezávislých regionálních společností.

² COLEMAN, Paul. Anyone seen the invisible hand?. Rail professional. 2005, č. 103, s. 14-15.

³ ROBINS, Dawn Louise. Evaluating the Long Term Impacts of Transport Policy: The Case of Passenger Rail Privatisation in Great Britain. Southampton, 2011. PhD Thesis. University of Southampton, str. 42.

⁴ MAJOR, John. 1992 Conservative Party General Election Manifesto: The Best Future for Britain. *Conservative Party* [online]. 1992.

5. Kterákoliv kombinace variant 1-4: například, část bude rozdělena podle regionů, část podle odvětví, přičemž jedna část by měla traťovou autoritu a druhá nikoliv.⁵

Po mnoha návrzích o provedení privatizace zvítězil systém sedmi, později dvacetipěti železničních franšíz s cílem zavedení kvalitnějších služeb, větší efektivity a maximalizace zisku.

V rámci formování Jednotného evropského aktu vydala Evropská unie v roce 1991 směrnici 91/440 „O rozvoji železnic Společenství“. Tato směrnice ukládala členským státům povinnost účetně oddělit správu železniční infrastruktury od provozovatelů dopravních služeb na železnici a zpřístupnit železniční infrastrukturu zahraničním dopravcům.⁶ Vzhledem k tomu, že směrnice přikazovala implementaci změn do 1. ledna 1993, Velká Británie přijala sérii legislativních změn.

1.1 První fáze železniční reformy ve VB

V červenci roku 1992 ministr dopravy John MacGregor představil parlamentu bílou knihu zvanou „*New opportunities for the railways*“, která obsahovala návrh privatizace osobní železniční dopravy formou franšíz. Zásadní částí této bílé knihy byl návrh na rozdělení BR na dvě části, přičemž jedna část by spravovala železniční síť a druhá část by poskytovala osobní železniční dopravu do té doby, než bude osobní doprava pod správou jednotlivých franšíz. Bílá kniha dále navrhovala založení nezávislého železničního a franšízového regulátora.⁷ Během následujícího půl roku byla bílá kniha konsultována s odborníky napříč britským politickým spektrem. V lednu roku 1993 byl zveřejněn návrh nového železničního zákona „*Railways Bill 1992-1993*“, který počítal se spuštěním první franšízy v roce 1994, avšak ponechával ministerstvu značnou volnost v provedení reformy. Po dalších konzultacích bylo provedeno několik změn a ke konci roku 1993 byl navržen a 1. dubna 1994 schválen první závazný zákon upravující systém franšíz, tzv. „*Railways Act 1993*“.

⁵ BUTCHER, Louise. Railways: privatisation, 1987-1996. *Business and Transport*. 2010, s. 15.

⁶ Směrnice rady ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství. In: 91/440/EHS. EHS, 1991.

⁷ SECRETARY OF STATE FOR TRANSPORT. *New Opportunities For The Railways: The Privatisation Of British Rail*. 1992, 21 s.

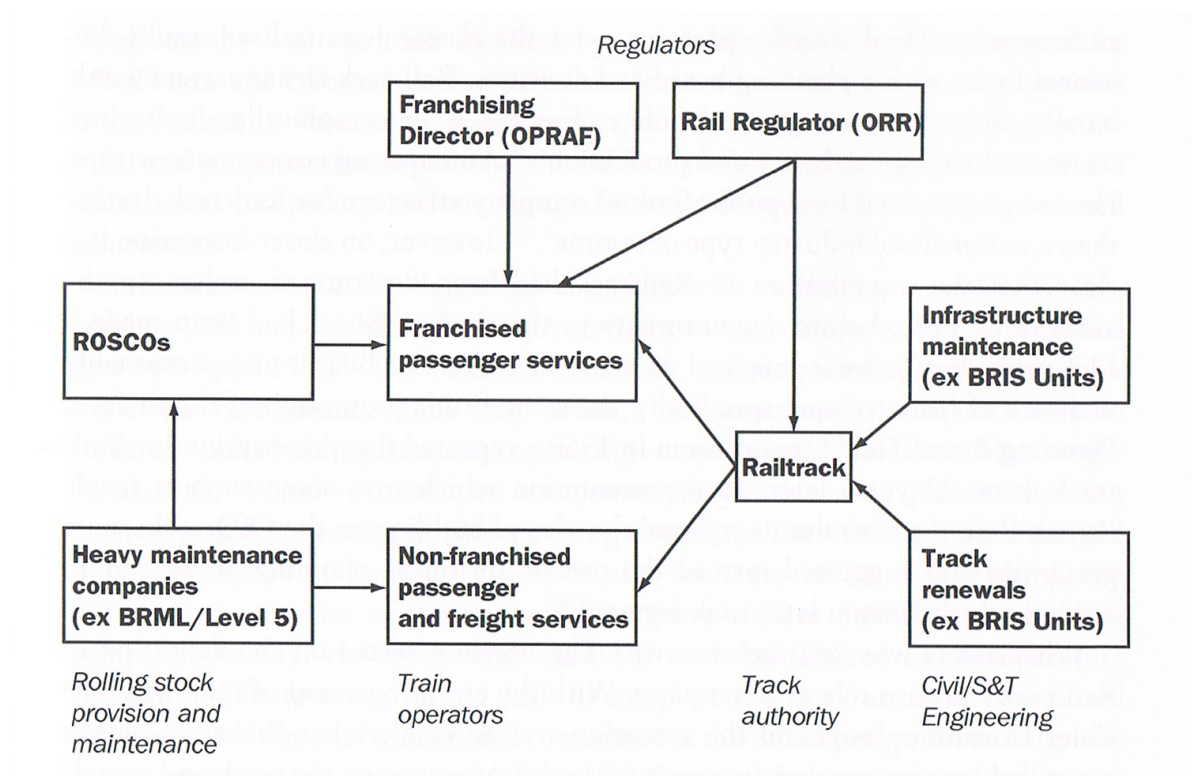
Obsáhlý železniční zákon Railways Act 1993 určil celou organizační strukturu systému železničních franšíz ve VB. British Rail byla rozdělena na více než 100 oddělených společností. Zásadní závazky, které tento zákon stanovil, jsou následující:

- zřízení nezávislého orgánu, který spravuje celou železniční infrastrukturu a je odpovědný za její údržbu (včetně stanic, signalizačního zařízení a železničních dep),
- prodej nákladní dopravy a pozemků BR do soukromého sektoru,
- franšízování osobní železniční dopravy, kde franšízy se budou udělovat ve veřejných soutěžích,
- zřízení orgánu, který bude vypisovat tendry, udělovat a monitorovat franšízy,
- založení regulačního orgánu, který bude dohlížet na hospodářskou soutěž, nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře, předcházet vzniku monopolu a hájit zájmy spotřebitelů.⁸

Přijetím zákona RA 1993 byla vytvořena následující organizační struktura viz. Obr. 1.

⁸ GODWARD, Nigel G. Harris and Ernest. The privatisation of British Rail. London: Railway Consultancy Press, 1997.

Obr. 1 Organizační struktura po roce 1993.



Zdroj: Gourvish, 2002.⁹

1.1.1 Railtrack

Railtrack vznikl 1. dubna 1994 převodem železniční sítě (vč. signalizačního zařízení, železničních stanic, pozemků pod tratí a nemovitostmi a řídících budov) od British Rail. Railtrack byl majetkem britského království do roku 1996, kdy došlo k privatizaci i této organizace. Podnik se tak stal v podstatě přirozeným monopolem vlastněným soukromými akcionáři.¹⁰ V době privatizace zaměstnával Railtrack okolo 11 000 zaměstnanců. Původně se Railtrack staral o údržbu, obnovování tratí, světelnou signalizaci a stanice a fakturoval železničním dopravcům částky za poskytnutí přístupu na železniční trať a používání stanic. Railtrack se také zásadně podílel na vytváření jízdních řádů. Po privatizaci Railtrack outsourcoval údržbu a obnovu tratí, kterou nově zajišťovaly IMCs (Infrastructure Maintenance) a TRCs (Track Renewal

⁹ GOURVISH, Terry. British Rail, 1974-97: from integration to privatisation. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 401.

¹⁰ MALLARD, Graham a Stephen GLAISTER. Transport economics: theory, application and policy, 2008, str. 194.

Companies). Railtrack neinkasoval žádné přímé dotace, tudíž byl zcela závislý na příjmu od operátorů.¹¹

Po vlakovém neštěstí u Hatfieldu v roce 2000, které podle vyšetřovatelů způsobila prasklá kolejnice z důvodu špatné údržby, se Railtrack dostal do finanční tísně a zbankrotoval. Majetek Railtracku byl následně převeden na společnost Network Rail, která převzala odpovědnost za železniční infrastrukturu.

1.1.2 Železniční operátoři

Restrukturalizace osobní železniční dopravy otevřela přístup soukromému sektoru prostřednictvím franšíz. Osobní doprava ve Velké Británii byla rozdělena na 25 franšíz. Operátoři soutěžili o provozování franšíz ve veřejných tendrech, které vypisoval a hodnotil Úřad pro franšizing osobní železniční dopravy (OPRAF). Operátoři inkasovali vládní dotace prostřednictvím OPRAFu a platily poplatky Railtracku za užívání železniční tratě a pronájem nemovitostí. Dále operátoři platili nájemné za užívání vozového parku společností, které vlastní vlakové soupravy (ROSCOs)¹². Díky tomuto systému, kde nejsou požadovány velké vstupní investice, se výrazně snížily bariéry vstupu na trh. První franšízy byly zpravidla udělovány na sedm let, ale některé franšízy, zejména ty pozdější, pak byly uděleny i na patnáct a více let. Licence byly udělovány podle striktních pravidel, hlavně však podle výše hodnoty požadovaných dotací operátory a úrovně jimi poskytovaných služeb.¹³

Franšízy, které byly uděleny v prvním kole, jsou uvedeny v následující tabulce, Tab. 1.

Tab. 1 Franšízy udělené v prvním kole privatizace.

Franšíza	Provozovatel fr.	Datum zahájení fr.	Délka fr.
Island Line	Stagecoach	Říjen 1996	5 let
Merseyrail	MTL Rail	Leden 1997	7 let a 2 měsíce
North Western	FirstGroup Plc	Březen 1997	7 let a 1 měsíc

¹¹ SBC WARBURG. Railtrack Share Offer Prospectus. London, 1996, str. 10 – 11.

¹² Rolling Stock Companies

¹³ NASH, Chris A. a Andrew S.J. SMITH. Passenger Rail Franchising: British Experience. Paris, 2006.

RRNE/Northern spirit	MTL Rail	Březen 1997	7 let a 1 měsíc
Wales and West	Prism	Říjen 1996	7 let a 6 měsíců
Cardiff Railways	Prism	Říjen 1996	7 let a 6 měsíců
Scotrail	National Express	Březen 1997	7 let
Central Trains	National Express	Březen 1997	7 let a 1 měsíc
Cross Country	Virgin Rail Group	Leden 1997	15 let
West Coast	Virgin Rail Group	Březen 1997	15 let
Silverlink	National Express	Březen 1997	7 let a 6 měsíců
Chiltern	M40 Trains	Červenec 1996	7 let
c2c (LTS)	Prism	Květen 1996	15 let
South Eastern	Connex UK	Říjen 1996	15 let
South West Trains	Stagecoach	Únor 1996	7 let
Great Western	Great Western Holdings Ltd	Únor 1996	10 let
South Central	Connex UK	Květen 1996	7 let
Anglia	GB Railways	Leden 1997	7 let a 3 měsíce
WAGN	Prism	Leden 1997	7 let a 3 měsíce
Great North Eastern	Sea Containers	Duben 1996	7 let
Thames Trains	Go Ahead Group	Říjen 1996	7 let a 6 měsíců
Midland Mainline	National Express	Duben 1996	10 let
Great Eastern	FirstGroup Plc	Leden 1997	7 let a 3 měsíce
Gatwick Express	National Express	Duben 1996	15 let
Thameslink	GOVIA	Březen 1997	7 let a 1 měsíc

Zdroj: Thompson, 2004.¹⁴

1.1.3 Rolling Stock Companies – pronajímatelé vozového parku

Vozový park British Rail se před privatizací skládal z 11 000 vozů, počínaje novými lokomotivami a konče starými vagóny těsně před vyřazením. Britská vláda se rozhodla ustanovit tři společnosti – Angel Trains, Eversholt, Porterbrook – na které se převedl vozový park původního monopolu British Rail a které měly za úkol pronajímat vlaky provozovatelům osobní železniční dopravy.¹⁵ K založení těchto společností vedly následující čtyři důvody:

1. franšízy byly udělovány na relativně krátkou dobu (7 – 15 let), přičemž ekonomická životnost nového vozového parku je 25 – 40 let,

¹⁴ THOMPSON, Louis S. Privatizing British Railways: Are There Lessons for the World Bank and its Borrowers?. In: World Bank [online]. Washington, D.C.: World Bank, 2004 [cit. 2014-08-13], str. 57.

¹⁵ BUTCHER, Louise. Railways: privatisation, 1987-1996. *Business and Transport*. 2010, SN/BT/1157, str. 11.

2. záměr britské vlády podpořit provozovatele osobní žel. dopravy, kteří by mohli být odrazeni vysokými prvotními investicemi do kapitálu, a tudíž i odstranění bariér vstupu do odvětví,
3. závazek pokračujících investic do obnovy a rozvoje vozového parku,
4. vzhledem k provázanosti vozového parku k určitým tratím panovaly obavy, že by efektivně nefungoval trh s použitými vlaky a franšizantům by pak po skončení doby platnosti licence zůstávaly neprodejně majetky vysoké hodnoty.¹⁶

Nově založené společnosti si rozdělily vozový park rovnými díly podle stáří a hodnoty. Jejich úkolem tak bylo zajišťovat údržbu a obnovu vozového parku, za což inkasovaly nájemné od provozovatelů dopravy. Tyto společnosti byly původně založeny jako státní společnosti a na přelomu let 95/96 byly prodány soukromému sektoru za 2,5 miliardy liber.¹⁷

1.1.4 Office of Passenger Rail Franchising

Železniční zákon z roku 1993 ustanovil dva regulační úřady. Office of Passenger Rail Franchising (OPRAF) se stal regulačním úřadem pro franšízy. Jeho úkolem bylo vypisování veřejných soutěží, udělování licencí a uzavírání franšízových smluv s operátory, které definovaly požadavky na provoz osobní železniční dopravy a služeb s tím spojených. OPRAF dále kontroloval výši jízdného a designoval trasy jednotlivých franšíz.¹⁸ Tento úřad byl také zodpovědný za rozdělování dotací provozovatelům osobní žel. dopravy.¹⁹ OPRAF zanikl vydáním dopravního zákona v roce 2000 a byl nahrazen novým úřadem – Strategic Rail Authority.

¹⁶ GOURVISH, Terry. *British Rail, 1974-97: from integration to privatisation*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, str. 419.

¹⁷ BUTCHER, Louise. *Railways: privatisation, 1987-1996*. *Business and Transport*. 2010, SN/BT/1157, str. 11.

¹⁸ LODGE, Martin. *On different tracks: designing railway regulation in Britain and Germany*. Westport, Conn.: Praeger, 2002, str. 133.

¹⁹ POLLITT, Michael G. a Andrew S. J. SMITH. *The restructuring and privatisation of British Rail: was it really that bad?*. *Fiscal Studies*. 2002, vol. 23, issue 4, str. 469.

1.1.5 Rail Regulator – Železniční regulátor

Druhým regulačním úřadem vytvořeným v roce 1993 byl Rail Regulator, který měl odpovědnost za kontrolu následujících věcí:

- aby příjmy Railtracku byly dostačující, aby byl finančně stabilní,
- aby přístupové poplatky Railtracku dopravním společností byly adekvátní úrovni a struktuře poskytované infrastruktury,
- aby Railtrack nepoužíval diskriminační praktiky na dopravní společnosti a aby poskytoval služby vysoké kvality,
- aby byly poskytnuty dostatečné kapacity infrastruktury pro budoucí i současnou potřebu.²⁰

Rail Regulator tak musel zejména dohlížet na chování Railtracku a jeho managementu traťové infrastruktury, na jeho hospodářské výsledky, ale také na franšizy v rámci jejich licenčních podmínek.²¹ V roce 2004 byl úřad reformován a přejmenován na Office of Rail Regulation.

1.2 Druhá fáze železniční reformy

Když v roce 1997 převzali ve Velké Británii vládu labouristé, zavázali se znovu znárodnit britské železnice. Konzervativci si však byli záměrů opozice předem vědomi, tudíž do voleb roku 1997 značnou část majetku převedli do soukromého vlastnictví, a tak bylo dokončení železniční privatizace za daných podmínek nezvratné. Labouristům tak nezbývalo nic jiného, než dokončit zbývajících prodeje státního majetku a tím celou privatizaci. Nová vláda se ale úplně myšlenky státní kontroly nad železnicí nevzdala a navrhla poskytnout přímou dotaci Railtracku ve výši 2 miliard liber, výměnou za hlasovací práva v této společnosti. Přestože měl veškerý majetek Railtracku tržní hodnotu 1,9 miliard liber, představenstvo návrh vlády nepřijalo.²²

²⁰ THOMPSON, Louis S. Privatizing British Railways: Are There Lessons for the World Bank and its Borrowers?. In: World Bank [online]. Washington, D.C.: World Bank, 2004 [cit. 2014-08-13], str. 16.

²¹ Tamtéž, str. 17.

²² GOURVISH, T. Britain's railways 1997-2005: Labour's strategic experiment. New York: Oxford University Press, 2008, str. 5.

Po neúspěšné snaze o převzetí moci nad Railtrackem se britská vláda rozhodla pro následující kroky:

- dosažení integrace železnic prostřednictvím založení nového regulačního úřadu stanovujícího přístupové poplatky na železnici a odpovědného ministerstvu dopravy (DfT),
- obnovení British Rail ve veřejném vlastnictví s veřejným zájmem na železniční síti,
- v budoucnu převzetí kontroly nad Railtrackem.²³

Zatímco poslední dva body se labouristům nepodařilo prosadit, nový regulační úřad založen byl. Pro tento krok byly dva zásadní důvody:

1. strukturální problémy – absence dlouhodobého strategického plánování, kompetence OPRAFu byly úzce soustředěny na osobní dopravu, příliš mnoho zásadních politických rozhodnutí leželo na bedrech nezávislého regulátora, vágně stanovené sankce regulačních úřadů a nedostatečné priority investic do vývoje,
2. výrazné zhoršení poskytovaných služeb soukromých dopravců – častější zpoždění a rušení spojů.²⁴

1.2.1 Strategic Rail Authority – Regulační úřad

Během let 1998 – 2001 byl založen regulační úřad Strategic Rail Authority (SRA), který převzal odpovědnosti franšizového regulátora (OPRAFu) a ministerstva dopravy (DfT).

Se špatnou a nedostatečnou regulací byly spojeny také problémy Railtracku. Při realizaci největšího projektu – modernizace tratě West Coast Mainline – došlo k několikaletému zpoždění a navýšení prvotních nákladů více než čtyřnásobně. Dále musel Railtrack platit značné částky železničním dopravcům jako kompenzaci za zhoršené služby. Po sérii nehod vznikaly obavy o bezpečnost tratí, které byly naplněny hromadným neštěstím u Hatfieldu (2000), které bylo způsobeno prasklou kolejnicí.

²³ Tamtéž.

²⁴ BUTCHER, Louise. Railways: Strategic Rail Authority, 1998-2005. Business and Transport. 2010, str. 3.

Tyto události vedly ke ztrátě důvěry investorů v Railtrack, který neměl peníze na opravu špatného stavu tratí a v roce 2002 zkrachoval. Místo Railtracku vznikla nezisková společnost – Network Rail (NR).²⁵

Network Rail měl velmi těsné vazby s SRA, která mu stanovovala funkční rámec. SRA se také zavazovala za půjčky NR a poskytovala majetkovou podporu. V březnu roku 2003 bylo účetnictví NR kompletně konsolidováno pod účetnictví SRA.²⁶ Vzhledem k britským účetním zákonům se NR stal kvazi-dceřinou společností SRA.

Strategic Rail Authority se podařilo stabilizovat projekty, jejichž náklady se vymykalý kontrole, např. modernizace tratí West Coast Mainline. Navzdory dílčím úspěchům se SRA ocitla ve složité situaci. V důsledku okolností kolem roku 2000 (nucená správa Railtracku, vysoké náklady na modernizaci a údržbu tratí, atd.) měl klíčovou roli při regulaci železnic Úřad pro regulaci železnic (Office of Rail Regulation) a SRA neměla tak silnou pozici. Důsledkem toho byl přijat nový železniční zákon „Railways Act 2005“, který zrušil SRA a převedl její pravomoci na ministerstvo dopravy a Office of Rail Regulation.²⁷

1.2.2 Obnova franšíz

Prvotní licence byly uděleny na dobu od 5-ti až 15-ti let. Nejvíce franšíz bylo však na dobu okolo sedmi let s ukončením platnosti v letech 2003 – 2004. Proces obnovy franšíz, které se blížily ke konci, zahájila tehdy ještě existující SRA v roce 1999. SRA stanovila nové podmínky pro franšízanty a vyzvala je k podávání nabídek, na základě kterých by bylo možné prodloužit smlouvy, nebo vyměnit dopravce. Cílem bylo zachovat dopravce, jejichž služby byly na vysoké úrovni a kteří se zavázali v budoucnu investovat do infrastruktury po dobu 10 až 20 let. Avšak jediný úspěšný operátor, kterému byla udělena dvacetiletá franšíza, byl Chiltern Railways, provozující franšizu Chiltern line. Po událostech roku 2000 byly některé franšízy prodlouženy o 2 roky a jejich smluvní dotace byly navýšeny.²⁸ V roce 2004 byla hodnota vládních dotací do

²⁵ NASH, Chris A. a Andrew S.J. SMITH. Passenger Rail Franchising: British Experience. Paris, 2006.

²⁶ BOURN, John. NATIONAL AUDIT OFFICE. Report of the comptroller and auditor general Strategic Rail Authority: 2002-03. London, 2003.

²⁷ BUTCHER, L. Railways: Strategic Rail Authority, 1998-2005, London: 2010, str. 13.

²⁸ Tamtéž, str. 11.

železničního průmyslu 3,8 miliard liber oproti 1,8 miliard z let 97/98.²⁹ Po nehodě u Hatfieldu se opět začaly preferovat kratší franšizy – 5 - 15 let.

Následující tabulka, Tab. 2, znázorňuje změny provedené při obnově franšiz ve druhé fázi britské železniční reformy.

Tab. 2 Změny franšiz ve druhém kole privatizace.

Původní franšiza	Nová franšiza
Anglia	One
Cardiff	Arriva Trains Wales
South Central	New Southern Railway
Southern Eastern	South Eastern Trains
Cross Country	Virgin Cross Country
Great Eastern	One
North Western	Zrušena
Northern Spirit	Northern Rail
South West	South West Trains
WAGN	One a Great Northern
Wales and West	Wessex Trains
West Coast	Virgin West Coast

Zdroj: Nash a Smith, 2006.³⁰

Tab. 2 znázorňuje pouze změněné franšizy. Ostatních třináct franšiz zůstalo prozatím beze změny.

1.3 Současný vývoj systému franšiz v osobní železniční dopravě

Přijetím zákona „*Railways Act 2005*“ je proces udělování franšiz v režii ministerstva dopravy. V rámci tohoto nového modelu bylo usilováno o zlepšení podmínek udělování licencí na provozování osobní železniční dopravy. Doposud byly nabídky v tendrech hodnoceny zejména podle ceny, malý důraz byl kladen na služby a plánované investice. SRA ve své době kladla větší důraz na investice operátorů, ale základ-

²⁹ DEPARTMENT OF TRANSPORT. The Future of Rail: White Paper CM 6233. 2004.

³⁰ NASH, Chris A. a A. S.J. SMITH. Passenger Rail Franchising: British Experience. Paris, 2006.

ním faktorem byla stále cena. Dotační program byl založen na mechanismu „*cap and collar*“, který fungoval na následujícím principu. Když byl operátor ztrátový, dostal kompenzaci v podobě dotací, naopak když byl ziskový, odváděl státu odpovídající prémii. Jakmile byly ztráty franšízy větší než předpokládané, obdržel operátor větší dotace. Stejně to platilo i u zisku, pokud měla franšíza větší než předpokládaný zisk, odváděla státu větší prémii. Často se stávalo, že společnosti usilující o franšízu uvedly velmi vysoké předpokládané zisky, aby vyhrály veřejnou soutěž, ale v prvních letech jejich zisky byly často až o 80 % nižší. Ministerstvo dopravy tak přidalo další kritérium, kterým bylo tzv. „*skóre reálnosti*“, na jehož základě byla prověřována uskutečnitelnost nabídek.³¹

Jelikož stále rostly požadavky na změnu systému, vydalo ministerstvo dopravy v letech 2010 – 2011 návrh na změny – „*Reforming Rail Franchising*“. Jedním z hlavních návrhů bylo upustit od „*cap and collar*“ systému, protože bylo patrné, že tento mechanismus nestimuluje operátory k efektivnímu hospodaření. Systém udělování dotací by se také měl odvíjet od vývoje hospodářského cyklu.³² Záměrem návrhu bylo vytvoření mechanismu, který by stimuloval operátory, aby prováděli obchodní rozhodování s cílem maximalizace zisků a minimalizace nákladů.³³

Po zjištění procesních nedostatků tendru vláda na konci roku 2012 zrušila výběrové řízení na franšízu West Coast Mainline, kterou vyhrála společnost First Group a udělila ji dočasně na dva roky společnosti Virgin Trains.³⁴ I tato událost přiměla ministerstvo dopravy, aby si nechalo vypracovat nezávislý posudek na stav železničního systému ve Velké Británii. Posudek vypracoval na konci roku 2012 Richard Brown, tehdejší president společnosti Eurostar, která provozuje železniční dopravu mezi Londýnem, Paříží a Bruselem. V polovině roku 2013 ministerstvo dopravy vydalo dokument „*Government Response to the Brown Review of the Rail Franchising Programme*“, v němž konstatuje implementaci některých Brownových návrhů a zavazuje

³¹ DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Reforming Rail Franchising*. London, 2010, str. 15.

³² DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Reforming Rail Franchising: Government response to consultation and policy statement*. London, 2011, str. 10.

³³ WRIGHT, Robert. Goodbye to the cap-and-collar. *Rail Professional* [online]. 2011, Březen 2011.

³⁴ DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *West Coast Main Line franchise competition cancelled* [online]. 2012.

se pro pokračování reformního snažení. Zde jsou hlavní úkony provedené na základě výše zmíněného posudku:

- zvýšení jistoty v odvětví osobní železniční dopravy zveřejněním reálného franšízového plánu (2014) až na 10 let dopředu,
- sestavení poradního orgánu Franchising Advisory Panel (FAP) sestaveného z expertů v oboru dopravního průmyslu, který poskytuje podporu a jistotu ministerstvu dopravy,
- větší informovanost dopravního železničního průmyslu prostřednictvím Franšízového průvodce (2013) a Plánu procesu zadávání veřejných zakázek (Franchise competition high level process map 2013),
- jmenování nového generálního ředitele železnic a zavedení nové organizační struktury,
- pokračování v implementaci návrhů prostřednictvím nového franšízového programu.³⁵

Na základě nového franšízového programu budou někteří operátoři muset podstupovat podnikatelské riziko v celém rozsahu. Dále je preferováno méně franšíz na delší dobu. Vzhledem k časové tísní při vypisování tendrů na nové franšízy obdrží přechodně někteří franšízanti licenci přímo.

³⁵ Secretary of State for Transport. Government response to the Brown review of the rail franchising programme. Norwich: Stationery Office, 2013.

Tab. 3 Dlouhodobý plán franšíz.

Franšíza	Start franšízy	Konec franšízy
Essex Thameside (c2c)	Září 2014	Září 2029
TSGN ³⁶	Září 2014	Září 2021
East Coast	Březen 2015	Březen 2023
Northern	Únor 2016	
TransPennine Express	Únor 2016	
Great Western	Červenec 2016	
Greater Anglia	Říjen 2016	
West Coast	Duben 2017	
London Midland	Červen 2017	
East Midlands	Říjen 2017	
South Eastern	Červen 2018	
Wales and Borders	Říjen 2018	
South Western	Duben 2019	
Cross Country	Říjen 2019	
Chiltern	Prosinec 2021	

Zdroj: Department for Transport, 2013.³⁷

1.4 Proces udělování franšíz

Franšízový systém prošel za svou skoro dvacetiletou existenci mnoha změnami. Pro správné chápání současného franšízového systému je podstatné porozumět jeho historickému podtextu, který byl popsán v předchozí kapitole.

Na počátku vzniku železničních franšíz trvalo výběrové řízení na udělení licence okolo šesti měsíců. Všechny 25 zakládajících franšíz se udělilo během třinácti měsíců. V současnosti trvá celé výběrové řízení přes dva roky. Hlavním kritériem byla hodnota dotace/prémie. Mechanismus udělování licencí je nyní mnohem komplexnější, je zaměřen více na blaho cestujících. Nicméně výběrová řízení jsou pro uchazeče mno-

³⁶ Vznikne spojením nynějších franšíz Thameslink, Southern a Great Northern.

³⁷ DEPARTMENT FOR TRANSPORT. Rail Franchising Programme: Prior Information Notice. London, 2014.

honásobně dražší. Průměrně uchazeč za tendr utratí kolem 5 mil. liber. Pouze za tzv. předkvalifikační proces dnes uchazeči o franšizu utratí více než dříve za celý tendr.³⁸

Pro pochopení vztahů dotací je nutné porozumět procesu udělování franšiz a celému systému udělování dotací.

1.4.1 Předkvalifikační proces

Prvním krokem je tzv. předkvalifikační proces, který začíná vydáním Prvotního informačního oznámení – PIN³⁹ ministerstvem dopravy. Toto oznámení blíže specifikuje požadavky pro vstup do výběrového řízení, dále specifikuje danou franšizu a uvede důležitá data, např. datum tendru, datum startu franšizy atd. Dále jsou vydány inzertáty v domácím i mezinárodním tisku. Následně je vydáno oznámení v oficiálním evropském tisku – OJEU⁴⁰ Notice, které detailněji oznamuje vypsání nového výběrového řízení a postupy, jak se dostat k relevantním informacím. Hlavní informace k tendru jsou obsaženy v předkvalifikačním balíčku, který je dostupný na webových stránkách ministerstva dopravy. Principem tohoto balíčku je, aby bylo do tendru vybráno 2 – 5 uchazečů (někdy je možné i více než 5), kteří budou soutěžit kvalitními nabídkami. Hodnocení nabídek je následující. Okolo 50 % z celkového skóre je udělováno za prokázání zkušenosti s poskytováním služeb a finančního řízení dané společnosti v oblasti veřejné dopravy. (Nemusí být na území Velké Británie.) Alespoň jeden ze soutěžitelů, který postoupí do výběrového řízení, by měl mít zkušenosti s provozováním osobní železniční dopravy. Zbylých 50 % z celkového skóre je uděleno za předložení dlouhodobých plánů na rozvoj a řízení franšizy.⁴¹

Paralelně s předkvalifikačním procesem probíhají konzultace ministerstva dopravy s orgány, které jsou franšizou přímo ovlivněny, např. dopravní úřady, radnice měst, skotská a velšská ministerstva, atd. ministerstvo dopravy konzultuje economic-

³⁸ STOKES, Chris a Friedrich DEMMER. ROLAND BERGER STRATEGY CONSULTANTS. Rail franchising in the UK: A new approach to get the system back on track. 2012.

³⁹ PIN – Prior Information Notice.

⁴⁰ OJEU – Official Journal of the European Union.

⁴¹ DEPARTMENT FOR TRANSPORT. A guide to the railway franchise procurement process. London, 2011.

ké a technické otázky tak, aby spuštěním franšízy vznikl mix ekonomické flexibility a veřejných služeb.⁴²

1.4.2 Pozvánka do výběrového řízení

Na základě výše zmíněných kritérií dostanou vítězné společnosti pozvánku do výběrového řízení – ITT⁴³. Tento tzv. užší výběr je zobrazen v další kapitole v jedné z vysvětlujících proměnných – BIDDERS. V časové ose se nyní nacházíme 1 rok od vydání PINu a 1 rok do udělení licence na franšízu.

ITT obsahuje základní požadavky na rozsah provozovaných služeb. Uvádí například frekvenci služeb, určené destinace, počet a určení provozovaných stanic, nebo např. požadavky na vozový park. Nabídka, která nevyhovuje základním požadavkům, je v tendru zamítnuta. Užší specifikace nejsou stanoveny, aby byl ponechán prostor pro kreativitu soutěžitelů ve snaze maximalizovat výstup z tendru. Nabídky soutěžitelů pak v souladu s uvedenými podmínkami také obsahují cenovou kalkulaci, výši požadovaných dotací, návrh na nové investice, nebo návrh změn provozovaných služeb.⁴⁴

1.4.3 Udělení franšízy

Franšíza je udělena soutěžícímu, který nabídne spolehlivé splnění základních požadavků a nabídne nejlepší cenu (nejnižší požadovanou dotaci). Mimo tyto parametry je také hodnocena reálnost a proveditelnost vítězné nabídky. Pokud se nabídka výrazně liší od ostatních, nebo od předchozích provozních let, je nabídka buď vyřazena, nebo jsou po nabízejícím požadovány další záruky uskutečnitelnosti jeho plánu. Ministerstvo následně pozve vítězného uchazeče k podpisu franšízy a uvědomí ostatní uchazeče o výsledcích tendru. Když žádný z uchazečů nezpochybní výsledek výběrového řízení, je franšíza podepsána.⁴⁵

⁴² DEPARTMENT FOR TRANSPORT. A guide to the railway franchise procurement process. London, 2011.

⁴³ ITT – Invitation to tender

⁴⁴ DEPARTMENT FOR TRANSPORT. Rail Franchising Competition Guide [online]. London, 2013

⁴⁵ DEPARTMENT FOR TRANSPORT. A guide to the railway franchise procurement process. London, 2011.

1.4.4 Průběh franšízy

V průběhu provozování franšízy je dopravce monitorován institucemi Ministerstva dopravy Velké Británie. Nesplnění podmínek stanovených ve smlouvě je pokutováno, v horších případech je smlouva vypovězena.

Do roku 2011 byl v průběhu franšízy uplatňován tzv. „*cap and collar*“ systém. Tento systém fungoval tak, že pokud byl dopravce ve ztrátě, dostával dotace a pokud byl v zisku, platil vládě prémium. Tento systém se zdál být ve své době funkční a představoval bilanci sdílení podnikatelského rizika mezi vládou a operátory. Přesto však byl středem také mnoha kritik. Například Kain⁴⁶ uvádí, že při často podhodnocených nabídkách soutěžících v tendru téměř nevznikají stimuly pro operátory k investicím. V roce 2011 ministerstvo dopravy představilo nový program franšízingu, kdy zrušilo stávající *cap and collar* systém a nahradilo jej novým systémem, ve kterém je podnikatelské riziko více přenášeno na jednotlivé operátory a systém dotací je navázán na ostatní ekonomické indikátory (např. ekonomický růst).⁴⁷

1.5 Shrnutí

Privatizace železničního průmyslu započatá v roce 1993 otevřela britský trh osobní železniční přepravy soukromým společnostem. Místo otevření konkurence na trhu se britská vláda rozhodla pro konkurenci o trh a zavedla tak systém železničních franšíz. První franšízy vznikly po privatizaci v letech 1996 – 1997. Reforma v zásadě spočívala ve vertikální separaci infrastruktury od provozovatelů železniční dopravy a privatizaci státního monopolu British Rail. Vznikla tak struktura, která zahrnovala soukromé operátory soutěžící o jednotlivé franšízy, vlastníka infrastruktury, samostatné společnosti pronajímající vlakové soupravy operátorům a dva regulační úřady. Za 20 let existence veřejné soutěže ve Velké Británii se konaly tři kola výběrových řízení. V prvním kole privatizace vzniklo 25 samostatných franšíz. Postupem času byly tyto franšízy reformovány a v zásadě docházelo spíše ke konsolidaci a zmenšování počtu franšíz na současných aktivních 18. Výběrová řízení jsou nyní komplexnější a složitěj-

⁴⁶ KAIN, PETER. Australian and British Experiences with Competitive Tendering in Rail Operations. *11th conference on competition and ownership in land passenger transport*. 2009.

⁴⁷ HAMMOND, PHILIP. New franchising programme: Timetable for the re-letting of rail franchises released. In: Department for Transport [online]. 2011.

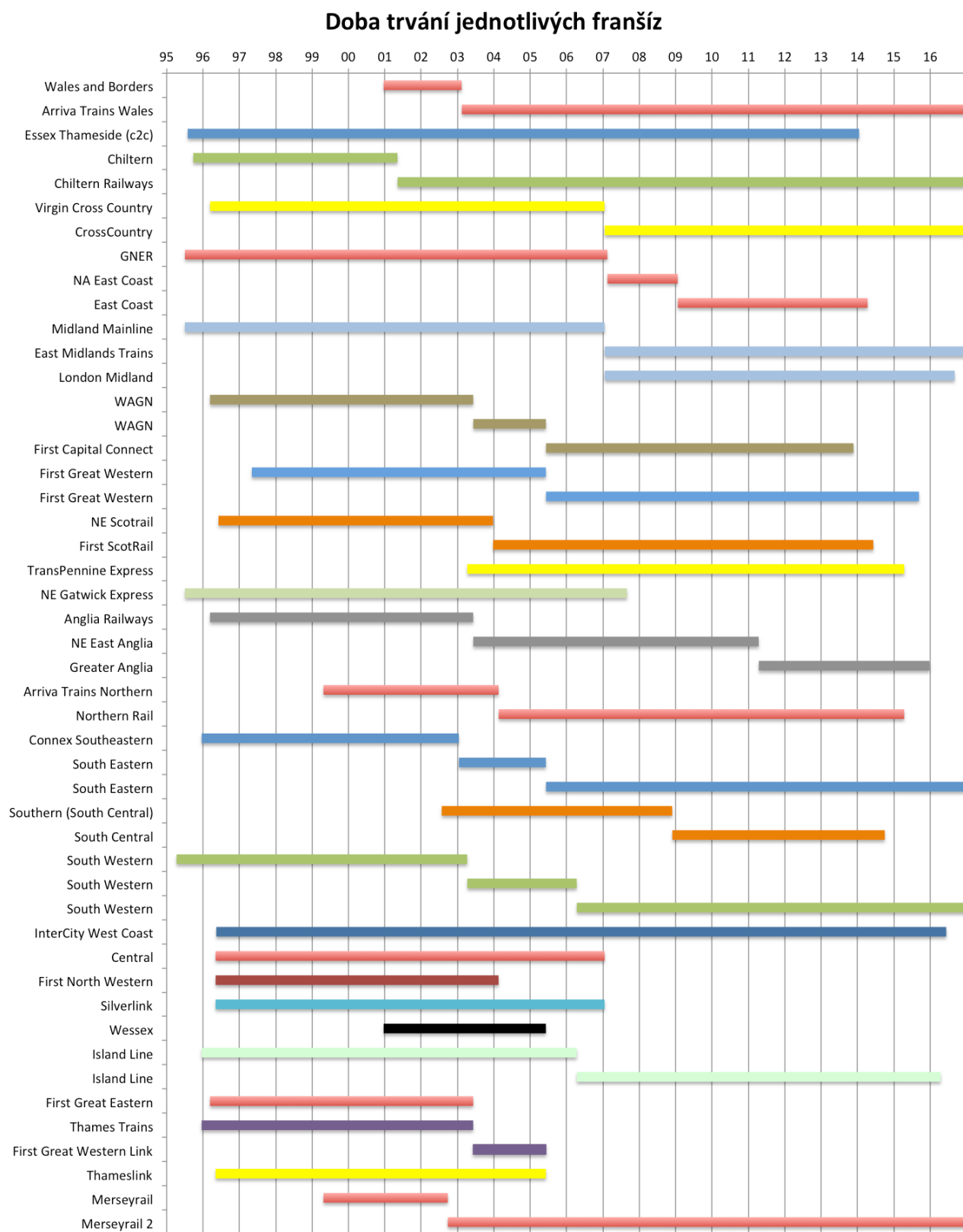
ší, ale také nákladnější a déletrvající. Na železniční operátory jsou tak kladeny větší nároky, než jen nejnižší podání požadovaných dotací.

2 Franšízy

V prvním kole privatizace bylo ve Velké Británii uděleno 25 franšíz na provozování osobní železniční dopravy. Jednotlivé franšízy prošly během uplynulých dvaceti let systémovými i dílčími změnami. V současnosti je provozováno 18 licencí. Některé franšízy byly zrušeny a převedeny na jiné, další franšízy byly sloučeny v jednu franšízu a naopak jiné franšízy byly rozděleny na více částí. Následující časová osa zobrazuje časový vývoj franšíz od počátku do současnosti. V modelech počítám s daty franšíz od roku 2002, tudíž některé starší franšízy, které jsou v časové ose vyobrazeny, nebudou předmětem této práce.

Pro potřeby této práce dělím v této kapitole franšízy na páteřní meziměstské a na regionální. Toto dělení vychází z prezentací Ministerstva dopravy Velké Británie. Pro lepší posouzení jsem franšízy porovnal také z hlediska hustoty zastávek na jednotlivých tratích.

Obr. 2 Časová osa franšíz ve Velké Británii.



Zdroj: vlastní zpracování.

2.1 Hlavní meziměstské franšízy

CrossCountry

CrossCountry byla od roku 1997 provozována společností Virgin Rail Group. V roce 2006 byla řada franšíz restrukturalizována, včetně CrossCountry. Zkrácenou verzi CrossCountry franšízy vysoutěžila v roce 2007 společnost Arriva, která vlastní prodlouženou licenci do roku 2019.⁴⁸ CrossCountry je meziměstská franšíza spojující například Birmingham, Manchester, Leicester, Bristol, Newcastle, nebo Nottingham. S rozsahem 2710 km patří mezi tři nejdelší současné franšízy. Ve fiskálním roce 2013/2014 obdržela od vlády dotace ve výši 32 milionů liber.

East Coast

Od roku 1996 provozovala tuto franšízu společnost Sea Containers pod názvem Great Northern Eastern Railway (GNER).⁴⁹ Původně byla franšíza udělena do roku 2002, ale byla dvakrát prodloužena až do roku 2007. Ze čtyř uchazečů zvítězila společnost National Express a přejmenovala franšízu na National Express East Coast (NEXC).⁵⁰ NEXC se kvůli růstu cen ropy a poklesu prodejů jízdenek dostala do finančních problémů a byla nucena vzdát se této franšízy.⁵¹ V roce 2009 byla tato franšíza znárodněna a doposud je provozována ministerstvem dopravy. V únoru 2015 převezme franšízu jedna ze tří společností, které se účastní probíhajícího výběrového řízení.⁵² East Coast je dlouhá 1480 km a obsluhuje pouze 12 železničních stanic, což znamená, že se v průměru každá stanice nachází po 123 km tratě, což je nejvíc ze všech ostatních franšíz. Ve fiskálním roce dosáhla výkonu 5108 osobokilometrů (4. největší výkon ze

⁴⁸ Department for Transport. Department for Transport announces winner of New Cross Country franchise. 2007.

⁴⁹ SHADOW STRATEGIC RAIL AUTHORITY. Franchise Negotiations. 2000.

⁵⁰ BBC. National Express wins rail route. 2007.

⁵¹ InterCity East Coast. Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015.

⁵² InterCity East Coast franchise shortlist announced. In: Railway Gazette [online]. 2014.

všech franšíz) a vyplatila vládě 2. největší premium ze všech franšíz ve výši 207 milionů liber.

East Midlands Trains

East Midland vznikla, když se ministerstvo dopravy rozhodlo pro restrukturalizaci některých franšíz v roce 2006 spojením franšíz Central Trains a Midland Mainline.⁵³ Na novou franšízu pak v roce 2007 vyhrála licenci firma Stagecoach, původně do roku 2015, licence však byla prodloužena do roku 2017.⁵⁴ Franšíza East Midlands má 89 stanic a je dlouhá 1550 km. V roce 2013/2014 obdržela dotaci ve výši 3,6 milionu liber.

Greater Western

V rámci britské železniční reformy SRA udělila desetiletou franšízu Great Western společnosti Great Western Holding v roce 1996.⁵⁵ Společnost Great Western poté v roce 1998 koupila společnost FirstGroup, která franšízu provozovala od roku 1999 jako First Great Western.⁵⁶ V roce 2006 FirstGroup vysoutěžila nad firmami Stagecoach a National Express franšízu Great Western, která nově zahrnovala také franšízu Wessex a Great Western Link. Společnost FirstGroup dále provozuje franšízu pod jménem First Great Western s licencí do roku 2016.⁵⁷⁵⁸ Trať FGW je 1997 km dlouhá a nachází se na ní 206 stanic. Za účetní rok 2013/2014 vyplatila FGW vládě premium ze zisku 74 milionů liber.

⁵³ DEPARTMENT FOR TRANSPORT. New Cross Country Franchise. 2006.

⁵⁴ MCLOUGHLIN, Patrick. Written statement to Parliament: Rail franchising. In: Department for Transport [online]. 2013.

⁵⁵ POOLE, Fiona a Andrew DYER. Railway Organisations. 1999.

⁵⁶ FIRSTGROUP. FirstGroup annual report 1999. 1999.

⁵⁷ STRATEGIC RAIL AUTHORITY. Pre-qualified Bidders for Two New Passenger Rail Franchises were announced by the SRA today. 2005.

⁵⁸ FIRSTGROUP. Statement Re: Award of The Greater Western & Thameslink/Great Northern Franchises. 2005.

Scotrail

Scotrail provozovala od roku 1997 společnost National Express, které byla udělena licence do roku 2004.⁵⁹ V téže roce vyhrála tendr společnost FirstGroup, která přejmenovala franšizu na First Scotrail.⁶⁰ Pod tímto názvem bude provozovat franšizu do roku 2015, kdy bude převzata dánskou společností Abellio. Scotrail je ve Velké Británii s 3066 km dlouhou tratí vůbec nejdelší franšízou. Obsluhuje 347 stanic a v roce 2013/2014 přijala vládní dotaci ve výši 494 milionů liber a stala se tak nejvíce dotovanou franšízou v tomto roce.

TransPennine Express

V roce 2000 se SRA rozhodla reorganizovat severní část regionálních železnic, na které operovaly franšizy First North Western a Arriva Trains Northern. Dálkové trasy těchto franšiz byly převedeny pod novou franšizu TransPennine Express a ostatní obsluhovala nově vzniklá franšiza Northern Rail.⁶¹ V roce 2003 franšizu vyhrálo konsorcium FirstGroup (55 %) a Keolis⁶² (45 %) a od roku 2004 je franšiza provozována jako First TransPennine Express.⁶³ Trať TP Express je dlouhá 1251 km a je na ní 30 stanic. V průměru se každá stanice nachází po 42 km tratě, což koresponduje s tím, že je to dálková regionální franšiza. Ve fiskálním roce 2013/2014 inkasovala od vlády dotaci ve výši 61,5 milionu liber.

Gatwick Express

Gatwick Express patří mezi starší franšizy. V roce 1996 byla privatizována a prvním provozovatelem se stala společnost National Express. NE měla dvanáctiletou licenci. V roce 2008 byla tato franšiza spojena s franšízou Southern, avšak poskytuje služby

⁵⁹ HOLMES, Andrew. Rail Review. Edinburgh: City Development, 2004.

⁶⁰ SCOTRAIL. FirstGroup statement extension: First ScotRail Franchise. 2010.

⁶¹ DRGOOGELBERG, W. Classic British Steam Locos. 2012, str. 83.

⁶² Keolis je největší soukromá francouzská společnost provozující veřejnou dopravu.

⁶³ STRATEGIC RAIL AUTHORITY. SRA Announce Preferred Bidder For TransPennine Express Franchise. 2003.

stále pod stejným názvem a jejím provozovatelem je nyní společnost Govia.⁶⁴ Gatwick Express je hlavní železniční spojkou mezi letištěm Gatwick a londýnskou stanicí Victoria Station. Železniční trať Gatwick Express je dlouhá 43 km a pod její správu nespadá žádná stanice. Tato franšíza patří mezi nejméně dotované franšízy.

Greater Anglia

V rámci reorganizace v letech 2000 – 2004 byla vytvořena nová franšíza Greater Anglia obsluhující tratě na východě Anglie. První licenci získala společnost National Express, která franšizu přejmenovala na ONE (později na National Express East Coast) a provozovala ji do roku 2012.⁶⁵ Od tohoto roku provozuje franšizu nizozemská společnost Abellio Group pod jménem Abellio Greater Anglia.⁶⁶ Franšíza obsluhuje 167 stanic rozkládajících se na 1611 km tratě. Greater Anglia má 437 vlakových souprav, což je nejvíc ze všech franšíz ve Velké Británii. V účetním roce 2013/2014 vyplatila britské vládě premium 160 mil. liber.

London Midland

Když se v roce 2006 restrukturalizovala franšíza Midland Mainline a vznikla franšíza East Midlands, vznikla také franšíza London Midland, která protíná střed Anglie a propojuje Londýn s městy Birmingham a Liverpool. První licenci na provozování této franšízy získala společnost Govia, jejíž platnost vyprší v roce 2017.⁶⁷ London Midland má 899 km a obsluhuje 148 stanic. V roce 2013/2014 obdržela dotaci ve výši 66 mil. liber.

⁶⁴ GO-AHEAD. Agreement to amend the Gatwick Express and Southern Franchises. 2007.

⁶⁵ STREATEGIC RAIL AUTHORITY. National Express Group Announced as Preferred Bidder for new Greater Anglia Franchise. 2003.

⁶⁶ VILLIERS, Theresa. Better services for East Anglian passengers under new franchise: Abellio Greater Anglia Limited has been chosen as the new operator for the 'Greater Anglia' franchise. [online]. 2011 [cit. 2015-03-1].

⁶⁷ MCLOUGHLIN, Patrick. Written statement to Parliament: Rail franchising. In: Department for Transport [online]. 2013 [cit. 2015-03-01].

South Western

Franšíza South Western byla založena v roce 1995 a v roce 1996 vyhrála první licenci britská společnost Stagecoach. V roce 2001 opět zvítězila v tendru na tuto franšizu Stagecoach nad firmami First/Ned a Sea Containers. Druhá licence byla původně na 20 let, ale při restrukturalizaci prováděné SRA byla v roce 2004 udělena tříletá licence opět firmě Stagecoach.⁶⁸ V roce 2006 byla v tendru opět úspěšná společnost Stagecoach, která má nyní prodlouženou licenci do roku 2019.⁶⁹ South Western se tak stala franšizou nejdéle provozovanou (23 let) jedním TOC. South Western má 186 stanic na 945 km dlouhé trati. Tato franšíza vyplatila vládě za rok 2013/2014 premium ve výši 312 mil. liber a stala se tak největším plátcem prémia ze všech franšíz. South Western je také franšíza, kde během roku pasažéři uskuteční největší počet cest – 223 mil a s 6046 mil. osobokm je druhá nejvýkonnější.

InterCity West Coast

V rámci britské železniční reformy získala v prvním tendru tuto franšizu společnost Virgin Trains. Tato společnost provozuje InterCity West Coast doposud a má prodlouženou licenci do roku 2017. Původní licence byla do roku 2012, kdy ve výběrovém řízení vyhrála licenci firma First. Kvůli značným nedostatkům ve výběrovém řízení však Ministerstvo dopravy tendr zpětně zrušilo a udělilo licenci na IC West Coast zpět společnosti Virgin.⁷⁰ IC West Coast má na trati dlouhé 1191 km pouze 17 stanic, což představuje 1 stanic na 70 km. S 6215 osobokm je nejvíce vytíženou franšizou. V roce 2013/2014 vyplatila vládě premium ve výši 101 mil. liber.

Midland Mainline

Midland Mainline je hlavní spojkou mezi Londýnem a Leedsem a její trať vede středem Anglie. Tato franšíza vznikla v roce 1996 a první licence byla udělena na 10 let

⁶⁸ STAGECOACH HOLDINGS. Stagecoach group welcomes South west trains decision. 2001.

⁶⁹ MCLOUGHLIN, Patrick. Rail franchising: Railway plan puts new focus on passengers. In: Department for Transport [online]. 2013.

⁷⁰ MCLOUGHLIN, Patrick. West Coast Main Line franchise competition cancelled. In: Department for Transport [online]. 2012.

operátorovi National Express.⁷¹ V rámci přemapování byla franšíza v roce 2007 zrušena a její služby byly převedeny pod novou franšízu East Midlands.⁷² Trať Midland Mainline byla dlouhá 784 km a vzhledem k tomu, že se jednalo spíše o rychlostní komunikaci, obsluhovala pouze 7 stanic.

First Great Eastern

Privatizací byla vytvořena franšíza Great Eastern a v roce 1997 byla udělena první licence společnosti FirstGroup. Při reorganizaci v roce 2004 byly služby této franšízy převedeny na novou franšízu Greater Anglia, určitého času operující také pod názvem ONE.⁷³ Great Eastern provozovala osobní železniční dopravu na východě Anglie a spojovala například města Londýn a Ipswich. Délka tratě této franšízy se pohybovala během svého fungování mezi 235 a 261 km a obsluhovala 57 stanic.

2.2 Regionální franšízy

Wales and Borders

Tato franšíza vznikla v roce 2001 spojením dvou dalších franšíz Valley Lines a Wales and West. Tímto spojením vznikla jedna franšíza obsluhující téměř všechny stanice po celém Walesu.⁷⁴ Během roku 2003 udělila SRA licenci na Wales and Borders jednomu ze šesti uchazečů – společnosti Arriva, která přejmenovala franšízu na Arriva Trains Wales. Pod tímto názvem má Arriva licenci do konce roku 2018 s pětiletou revizí.⁷⁵ Současný operátor ATW obsluhuje trať dlouhou 1670 km, na které se nachází 245 stanic. Za fiskální rok 2013/2014 obdržela ATW celkové dotace ve výši 115 milionů liber a s 13 pencemi na osobokilometr se v tomto roce řadí jako druhá nejvíce dotovaná franšíza.

⁷¹ SHADOW STRATEGIC RAIL AUTHORITY. Statement re Midland Mainline. 2000.

⁷² BBC. Central Trains franchise extended [online]. 2006.

⁷³ The Telegraph. National Express wins rail franchise [online]. 2003.

⁷⁴ Gibb, Chris. Wales & Borders Trains: more than just a new name for Wales & West in Wales In: Wales and Borders [online] 2001.

⁷⁵ The Wales and Borders Franchise. In: House of Commons: Welsh Affairs [online] 2004.

Essex Thameside (c2c)

V květnu roku 1996 byla franšíza Essex Thameside udělena firmě Prism Rail na dobu 15 let. V roce 2000 byl Prism Rail koupen firmou National Express a franšíza byla přejmenována na c2c.⁷⁶ Kvůli systémovým změnám v procesu udělování franšíz byla tato licence prodloužena firmě National Express do listopadu 2014. V dalším výběrovém řízení vyhrála opět firma National Express, která má kontrakt na tuto franšízu do roku 2029.⁷⁷ Essex Thameside spojuje Londýn s východním pobřežím Anglie a její trať tak pokrývá pouhých 116 km a 25 stanic. Za fiskální rok 2013/2014 byla tato franšíza zisková a vyplatila vládě premium ze zisku ve výši 4,1 milionů liber.

Chiltern

Franšíza Chiltern byla v roce 1996 udělena společnosti M40 na dobu 6 let. Ze dvou uchazečů uspěla v roce 2002 opět společnost M40 Trains a získala tak franšízu Chiltern na dalších 20 let.⁷⁸ Po řadě akvizic se společnosti M40 Trains zmocnila Arriva UK Trains, jež je britskou dceřinou společností německého Deutsche Bahn.⁷⁹ Trať Chiltern je dlouhá 341 km, projíždí Londýnem a má 32 stanic. Za fiskální rok 2013/2014 vyplatila vládě premium ze zisku ve výši 5 milionů liber.

First Capital Connect

First Capital Connect vznikla v roce 2006, kdy společnost First získala licenci na franšízy Great Northern a Thameslink, které spojila v jednu franšízu FCC.⁸⁰ Od září roku 2014 převzala franšízu FCC firma Govia, která ji nadále provozuje opět jako Thames-

⁷⁶ C2c [online]. 2015.

⁷⁷ Department for Transport. Passengers in London and Essex set for host of benefits under new rail deal: c2c to operate and improve passenger services on the Essex Thameside rail franchise [online]. 2014.

⁷⁸ Chiltern Railways. Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015.

⁷⁹ Arriva [online]. 2011.

⁸⁰ Department for Transport. Department for Transport announces winner of Thameslink/GN Franchise [online]. 2005.

link a Great Northern.⁸¹ Franšíza má 75 stanic a její délka je bezmála 500 km. V účetním roce 2013/2014 vyplatila vládě premium ve výši 203 milionů liber.

Northern Rail

Northern Rail franšíza také vznikala při restrukturalizaci severní části regionální železnice. Z původních First North Western a Arriva Trains Northern vznikly franšízky Transpennine Expres a Northern Rail, která obsluhuje kratší regionální trasy. V roce 2004 byla udělena první licence na tuto franšízu společnosti anglicko-nizozemské společnosti Serco-NedRailways (později Serco-Abellio), která nyní provozuje franšízu do února 2016.⁸²⁸³ NR obsluhuje 463 stanic, což je nejvíce ze všech současných fungujících franšíz, které se rozkládají na 2734 km dlouhé trati. V účetním roce 2013/2014 obdržela firma Serco-Abellio na franšízu dotaci ve výši 172 mil. liber.

Southeastern

Tato franšíza vznikla v rámci britské železniční reformy v roce 1996. Connex byla první společnost, která získala na tuto franšízu licenci a provozovala ji pod názvem Connex South Eastern. Původně měla franšízu provozovat do roku 2006, nicméně kvůli špatným finančním výsledkům franšízu převzala SRA pod správu SRA a Ministerstva dopravy Velké Británie.⁸⁴ Od roku 2006 vlastní licenci společnost Govia. Southeastern má 173 stanic na 748 km tratě. Společně se Southern tak patří mezi franšízky s největší hustotou stanic (1 stanice na 4,3 km). Až 70 % jejích linek prochází Londýnem.⁸⁵ V roce 2013/2014 obdržela vládní dotace ve výši 97 mil. liber.

⁸¹ First Capital Connect [online]. 2014.

⁸² Department for Transport. Serco-NedRailways Announced as Preferred Bidder for new Northern Rail Franchise [online]. 2004.

⁸³ MCLOUGHLIN, Patrick. Rail franchising: Railway plan puts new focus on passengers. In: Department for Transport [online]. 2013

⁸⁴ BBC. Train firm loses franchise [online]. 2003.

⁸⁵ Southeastern Railway [online]. 2014.

Southern

Southern vznikla v roce 1996 pod názvem Network SouthCentral, kterou provozovala společnost Connex South Central. Od roku 2003 udělila SSRA⁸⁶ licenci na tuto franšizu firmě Govia. V roce 2004 však byla franšiza restrukturalizována a přejmenována na Southern a v roce 2008 byla pod ní zahrnuta franšiza také Gatwick Express.⁸⁷ V roce 2009 uspěla z pěti uchazečů o tuto franšizu opět společnost Govia, která má nyní licenci do roku 2015.⁸⁸ Trať franšizy Southern je dlouhá 666 km a nachází se na ní 156 stanic. Společně se Southeastern tak patří mezi franšizy s největší hustotou stanic (1 stanice na 4,3 km). V roce 2013/2014 vyplatila vládě premium ve výši 166 mil. liber.

Central Trains

Central Trains franšiza byla udělena na deset let společnosti National Express v roce 1997. Kvůli problémům se zaměstnanci a značnou nedochvilností vlaků byla franšiza v roce 2007 zrušena a její služby byly rozděleny mezi franšizy Cross Country, London Midland a East Midlands Trains.⁸⁹ Central Trains svého času spravovala 199 vlakových stanic na 2150 kilometrech tratě. Jak název napovídá, tato franšiza se rozkládala v centru Velké Británie a spojovala města jako například Liverpool, Manchester, Cardiff, Birmingham, nebo také letiště Stansted.

First North Western

Franšiza vznikla v roce 1997 a provozovala ji společnost Great Western Holdings. V roce 1998 však tuto společnost koupila firma FirstGroup pojmenovala franšizu First North Western.⁹⁰ V letech 2003 a 2004 byla franšiza zrušena a její služby byly rozdě-

⁸⁶ SSRA – Shadow Strategic Rail Authority

⁸⁷ GO-AHEAD. Agreement to amend the Gatwick Express and Southern Franchises. 2007.

⁸⁸ Go-Ahead. Annual report and Accounts 2009 [online]. 2009.

⁸⁹ Department for Transport. East Midlands, West Midlands and Cross Country Rail Franchises advertisement [online]. 2007

⁹⁰ FIRSTGROUP. *FirstGroup annual report 1999*. 1999.

leny mezi Wales and Borders, First TransPennine Express a Northern Rail.⁹¹ First North Western poskytovala osobní železniční dopravu v městských a okrajových částí severozápadní Anglie a Walesu.

Silverlink

Silverlink vznikla v roce 1997 a byla taktéž udělena operátorovi National Express. V rámci reforem v roce 2007 byla tato franšíza zrušena a její služby byly rozděleny mezi West Midlands a London Midland.⁹² Trať Silverlink byla dlouhá pouhých 264 km a její operátor spravoval 74 stanic. Tato franšíza obsluhovala zejména okolí Londýna a spojovala také jeho okrajové části.

Wessex

Při reorganizaci franšíz ve VB v roce 2001 SRA rozhodla spojit franšízy Valley Lines a Wales and West do nové franšízy Wessex.⁹³ Jednalo se však o přechodné řešení, protože následující rok vydala SRA záměr Wessex sloučit pod jinou franšízu. V roce 2006 tak byly služby Wessex převedeny pod nově vzniklou franšízu Great Western.⁹⁴ Trať Wessexu dlouhá 1394 km se rozkládala zejména na jihovýchodě Anglie a ve Walesu a obsluhovala 128 stanic. Za 4,5 let existence přijala tato franšíza od vlády dotaci ve výši 245 milion Liber.

Island Line

S privatizací železnic vznikla franšíza Island Line a jako první ji provozovala od roku 1996 společnost Stagecoach. Doba franšízy byla stanovena na 10 let a v roce 2007 v rámci snižování počtu TOC byla Island Line převedena pod novou franšízu South

⁹¹ STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *SRA Announce Preferred Bidder For TransPennine Express Franchise*. 2003.

⁹² The Train Line. *Silverlink Trains* [online]. 2007.

⁹³ Wessex Trains. *Wessex Trains was set up in October 2001 as part of the Government's plans to improve the rail network*. [online]. 2005.

⁹⁴ Strategic Rail Authority. *New Franchise for West* [online]. 2002.

Western.⁹⁵ Island Line byla nejmenší franšizou a provozovala služby pouze na ostrově Wight, ležícím jižně od přístavu Portsmouth, který zajišťoval lodní dopravu mezi ostrovem a Anglií. V rámci ostrova bylo 8 stanic na trati dlouhé 14 km. Společnost Stagecoach provozovala na této franšize pouze 6 vlakových souprav.

Thames Trains

Thames Trains vznikla v roce 1996 a prvním provozovatelem byla společnost Go-Ahead. Při restrukturalizaci v roce 2004 bylo vypsáno na tuto franšizu výběrové řízení, které vyhrála společnost FirtsGroup a spojila ji se svojí další franšizou First Great Western.⁹⁶ Thames Trains spojovala například města Oxford a Londýn s letištěm Gatwick. Trať této franšizy byla 581 km dlouhá a nacházelo se na ní 71 stanic.

Anglia Railways

Anglia Railways vznikla při privatizaci železnic v roce 1997 a prvním provozovatelem byla společnost FirstGroup. Tato meziměstská franšiza spojovala např. města Londýn, Ipswich, Norwich, Cambridge a Sharnham. V roce 2004 byla organizací SRA při restrukturalizaci britských franšíz převedena pod franšizu Greater Anglia.⁹⁷ Trať Anglia Railways je dlouhá 669 km a její operátor spravuje 47 železničních stanic.

Thameslink

Tato franšiza vznikla v roce 1997 a jejím prvním provozovatelem byla společnost Govia. Licence byla původně udělena do roku 2004, ale SRA udělila Govii dvouleté prodloužení do roku 2006.⁹⁸ V roce 2006 vyhrála výběrové řízení na Thameslink spo-

⁹⁵ Department for Transport. South Western stakeholder briefing [online]. 2006.

⁹⁶ Strategic Rail Authority. Preferred Bidder Announced for New Thames Trains Franchise [online]. 2003.

⁹⁷ STRATEGIC RAIL AUTHORITY. National Express Group Announced as Preferred Bidder for new Greater Anglia Franchise. 2003.

⁹⁸ Strategic Rail Authority. Franchising Programme Continues Apace [online]. 2004.

lečnost FirstGroup, franšíza byla restrukturalizována a zahrnuta pod franšizu First Capital Connect.⁹⁹ Thameslink spravovala 27 stanic na trati dlouhé 203 km.

Merseyrail

Franšíza Merseyrail vznikla v roce 1997 pod jménem Merseyrail Electrics. První byla provozována společností MTL. V roce 2000 byla MTL koupena společností Arriva a franšíza byla přejmenována na Arriva Trains Merseyside.¹⁰⁰ V roce 2003 byla franšíza udělena konsorciu Serco-Abellio na dobu 25 let.¹⁰¹ Merseyrail provozuje 66 stanic rozkládajících se na 121 km dlouhé trati a má tak největší hustotu stanic – 1 stanice každých 1,8 km. V účetním roce 2013/2014 obdržela Merseyrail vládní dotaci 83,5 mil. liber.

2.3 Shrnutí

Ve sledovaném období se profilovalo 29 franšíz a v současné době je ve Velké Británii aktivních 18 železničních franšíz, které provozuje 8 společností. Z těchto osmi společností jsou čtyři britské, dvě čistě zahraniční (Arriva – Německo, Abellio – Nizozemí), jedna je napůl britská a napůl nizozemská – Serco-Abellio a Govia je ze 65-ti % britská a z 35-ti % francouzská. Podle výše přijatých dotací se nicméně nepotvrdil žádný viditelný vztah mezi provozovatelem franšízy a konečnou hodnotou dotace. Okolo 45 %, tj. 13 ze sledovaných 29 franšíz jsou vedeny jako hlavní meziměstské linky a ostatních 16 franšíz je vedeno jako regionální. Za sledované období aktivní regionální franšízy přijaly kumulovanou vládní dotaci ve výši 5438 milionů Liber, zatímco meziměstské přijaly kumulovanou dotaci pouze ve výši 2487 milionů Liber. Proto se zde nabízí tvrzení, že meziměstské franšízy jsou méně dotovány než regionální franšízy. Je však nutné podotknout, že i meziměstské linky mají svoji regionální část, a tak je složité určit, do jaké míry hraje tento vztah roli. Pro porovnání delších rychlostních franšíz a regionálních franšíz jsem porovnal dotace u jednotlivých franšíz podle hustoty stanic na jejich trati. Když jsem porovnal hustotu stanic na jednotlivých franší-

⁹⁹ Department for Transport. Department for Transport announces winner of Thameslink/GN Franchise [online]. 2005.

¹⁰⁰ Arriva PLC. Recommended Cash Offer for MTL Services [online]. 2000.

¹⁰¹ OSBORNE, Alistair. Merseyrail franchise goes Dutch [online]. The Telegraph, 2003.

zách, dospěl jsem k závěru, že zde není pozorována žádná signifikantní korelace mezi hustotou stanic a konečnou výší dotace.

3 Faktory determinující výši dotací

V této části práce se zaměřím na determinanty provozních dotací železničních operátorů ve Velké Británii. Nejprve uvedu přehled relevantní literatury vztahující se k danému tématu, dále uvedu svoje hypotézy a popíši data. V další části provedu regresní odhad vysvětlující hodnotu dotací a provedu interpretaci modelu. Na závěr uvedu shrnutí poznatků, ke kterým jsem dospěl v této kapitole.

3.1 Přehled literatury

Literatura hodnotící britskou železniční reformu je poměrně rozsáhlá. Některé studie hodnotí reformu pozitivně, některé negativně a ostatní studie jsou nerozhodné. Existuje mnoho faktorů, které mohou určovat úspěšnost reformy, např. efektivita, náklady, konkurence, frekvence a objem služeb, spokojenost zákazníků a mnoho dalších. Nyní se zaměřím na některé práce hodnotící reformy a také na studie zabývající se dotacemi do železničního průmyslu.

Asi nejvíce citovanými v oblasti britského železničního franšizingu jsou Nash a Smith¹⁰². Ve své studii „*Passenger Rail Franchising in Britain: has it been a success?*“ konstatují velmi vysokou úroveň konkurence mezi železničními operátory ve Velké Británii, kdy do výběrových řízení se hlásí v průměru 4 – 5 uchazečů, zatímco v jiných zemích je to často jeden až dva. Dále zdůrazňují velmi zdravý růst profitability železniční dopravy ve Velké Británii, který ovšem nemusí být důsledkem pouze franšizingu samotného, ale i jiných faktorů, jako například ekonomického růstu. Za znepokojující považují růst nákladů železničních společností, avšak zdůrazňují nutnost bližší analýzy, protože růst nákladů by mohl souviset například se zvyšujícími se požadavky na kvalitu poskytovaných služeb. Svoji práci uzavírají tvrzením, že systém britského železničního franšizingu zaznamenal úspěch na poptávkové straně, ale neuspěl v oblasti snižování nákladů. Avšak dodávají, že v období, kdy došlo k růstu nákladů, docházelo také ke změnám mnoha jiných exogenních faktorů, které je nutno zohlednit.

¹⁰² SMITH, Andrew; NASH, Chris; WHEAT, Phill. Passenger rail franchising in Britain: has it been a success? 2009.

Smith, Wheat a Nash ve studii „*Exploring the effects of passenger rail franchising in Britain: Evidence from the first two rounds of franchising (1997–2008)*“¹⁰³, hodnotí systém franšíz ve VB od privatizace do současnosti. Ve studii vysvětlují růst nákladů železničních operátorů (od roku 2000) růstem ceny nafty. Jako dalším potenciální stimul rostoucích nákladů uvádějí zlepšení kvality služeb, avšak tuto hypotézu se jim nepodařilo statisticky prokázat. Závěrem dodávají, že by se celkové náklady snížily volbou optimální délky, hustoty a nepřekrýváním franšíz.¹⁰⁴

John Preston¹⁰⁵ zdůrazňuje pozitivní vliv systému franšíz na vysokou úroveň hospodářské soutěže, avšak upozorňuje na vysokou míru selhání franšíz za uplynulých prvních deset let od reformy ve VB. Jako negativní také vnímá fakt, že daný systém dává velký prostor pro strategické chování jednotlivých železničních operátorů, což není vnímáno efektivně.

Vztah udělovaných dotací a efektivitu franšíz zkoumá Jonathan Cowie.¹⁰⁶ Ve své práci zdůrazňuje, že přes všechny indicie, které naznačují, že dotace vedou ke snížení efektivitu, je důležité provést hlubší analýzu. Přestože většina autorů udává negativní vztah mezi efektivitou a výší inkasovaných dotací, Cowie objasňuje problémy, které se vyskytují při takových analýzách. V analýze britských franšíz za prvních 8 let od privatizace pozoruje pokles dotací a zvýšení efektivitu. Dodává však, že efektivita se zvyšovala klesajícím tempem. Cowie takový trend vysvětluje tím, že od počátku privatizace byla efektivita výrazně zvýšena, avšak trend prudkých přírůstků efektivitu je dlouhodobě neudržitelný. Cowie polemizuje nad otázkou, zda dotace mají negativní vliv na produktivitu, nebo zda při nízké produktivitě je jednoduše větší potřeba dotací. Cowie také uvádí některé problémy veřejných soutěží, například prokletí vítěze, nebo také velmi silnou pozici úřadujícího operátora v tendru na „svoji“ franšízu. Na závěr dodává, že téma vztahu efektivitu a dotací není detailně prozkoumáno a nelze tak dělat jednoznačné závěry.

¹⁰³ SMITH, Andrew S.J., Phill E. WHEAT a Chris A. NASH. *Exploring the effects of passenger rail franchising in Britain: Evidence from the first two rounds of franchising (1997–2008)*. 2010.

¹⁰⁴ Tamtéž.

¹⁰⁵ PRESTON, John. *A review of passenger rail franchising in Britain: 1996/1997–2006/2007*. 2008.

¹⁰⁶ COWIE, Jonathan. *The British passenger rail privatisation: conclusions on subsidy and efficiency from the first round of franchises*. 2009.

Evropské státy, které zavedly systém železničních franšíz, porovnává Nash, Nilsson a Link.¹⁰⁷ V článku „*Comparing three models for introduction of competition into railways – is a Big Wolf so Bad after all?*“ porovnávají modely fungující v Německu, Velké Británii a ve Švédsku. Zatímco ve Velké Británii jsou soutěženy všechny služby v osobní železniční přepravě, ve Švédsku je soutěženo okolo 40 % tohoto trhu. Německo má i přes rozsáhlé franšízy dominantu v podobě Deutsche Bahn. V Německu roste veřejná podpora na železniční infrastrukturu nejpomaleji z výše zmíněných států a zároveň jsou v Německu nejnižší ceny jízdného. Velký růst dotací do infrastruktury je však dán zejména velkými investicemi do infrastruktury ve Velké Británii a celková podpora železniční dopravy ve Velké Británii je nižší než v Německu.¹⁰⁸

Ve Velké Británii však nebyla provedena analýza jednotlivých franšíz a jejich vztah k dotacím. Tato analýza byla provedena pouze na německých datech.

Analýza samotných tendrů je dostupná ve studii „*Competitive procurement design: Evidence from regional passenger railway services in Germany*“¹⁰⁹. Tato práce se nejvíce blíží tématu méj diplomové práce, nicméně zkoumá pouze německé franšízy. Hunold s Wolfem zde zkoumají vliv různých faktorů na počet operátorů ucházejících se o franšízu v tendru, na výši dotací a identifikují vítězného uchazeče DB. Pomocí dat získaných v letech mezi 1995 až 2011 provedli analýzu cca 190-ti tendrů po celém Německu. V prvním modelu vysvětlují, kdy vyhraje výběrové řízení předreformní státní monopol Deutsche Bahn. Došli k závěru, že DB vyhrává nejčastěji v případech, kdy se jedná o kontrakt na další tratě a delší dobu, dále kdy se do tendru přihlásí méně soutěžitelů, kdy z tendru vyplývá vyšší podnikatelské riziko, kdy je povoleno provozovat použité vozy a kdy byly DB i předchozím provozovatelem dané franšízy. Dále zjistili, že se do výběrových řízení hlásí více operátorů, když je doba kontraktu delší, a že trendem je celkové snižování počtu operátorů v tendrech. Pozitivní závislost délky kontraktu a počtu soutěžitelů vysvětlují tak, že delší kontrakty jsou atraktivnější pro nové operátory, kterým se investice do tendru na delší kontrakt

¹⁰⁷ NASH, Chris; NILSSON, Jan-Eric. Competitive tendering of rail services—a comparison of Britain and Sweden. 2009.

¹⁰⁸ Tamtéž.

¹⁰⁹ HUNOLD, Matthias a Christoph WOLF. Competitive Procurement Design: Evidence from Regional Passenger Railway Services in Germany. ZEW Discussion Paper. 2013.

vzhledem k amortizaci vozového parku vyplatí více. Hunold s Wolfem také zkoumali vliv různých ukazatelů na úroveň poskytnutých dotací železničním operátorům. Jejich modely indikují negativní závislost mezi počtem soutěžitelů a konečnou dotací. Tato závislost se však projevila jako slabá, proto z ní nevyvozují žádný závěr. Dále se ukázalo, že úroveň dotací je nižší pro kontrakty, kde operátor inkasuje zisk také z prodeje jízdenek.¹¹⁰ Tato informace se zdá být zřejmá, nicméně model Lalive a Schmutzlera¹¹¹ tento výsledek nepotvrzuje.

Veřejné aukce u německých franšíz také analyzuje Heike Link¹¹². Ve své studii si klade za cíl analýzu determinantů efektivity u německých regionálních franšíz. Výsledkem jeho analýzy je mimo jiné zjištění, že kontrakty by měly být delší, než stávajících 9,5 let. Dále by efektivitu zvýšily menší kontrakty, než je sledovaných průměrných 5,3 milionů vlakokilometrů ročně.

Lalive a Schmutzler¹¹³ porovnávají frekvenci osobní železniční přepravy u jedné německé spolkové země Baden-Württemberg u linek, které byly uděleny přímo stávajícím operátorům a linek které byly soutěženy ve veřejných aukcích. Dospěli k závěru, že linky, které byly soutěženy ve veřejných aukcích, dosáhly většího růstu frekvence přepravy.

Na německých datech byly provedeny studie analyzující samotné tendry, jejich ukazatele a jejich vlivy na konečnou výši dotací udělovanou železničním operátorům. Ve Velké Británii bylo napsáno značné množství studií hodnotící reformy a systém veřejných aukcí z různých pohledů. Avšak analýza determinantů dotací a konstrukcí kontraktů nebyla na britských datech doposud provedena. Proto jsem se rozhodl analyzovat britské železniční franšízy obdobným způsobem jako v Německu.

¹¹⁰ HUNOLD, Matthias a Christoph WOLF. Competitive Procurement Design: Evidence from Regional Passenger Railway Services in Germany. ZEW Discussion Paper. 2013, č. 13-009.

¹¹¹ LALIVE, Rafael a Armin SCHMUTZLER. Auctions vs Negotiations in Public Procurement: Which Works Better? SSRN Electronic Journal. 2011.

¹¹² LINK, Heike. Determinants of Efficiency in Franchising Regional Rail Services in Germany. German Institute for Economic Research. 2014.

¹¹³ LALIVE, Rafael a Armin SCHMUTZLER. Exploring the effects of competition for railway markets. International Journal of Industrial Organization. 2008.

3.2 Hypotézy

V této podkapitole stanovím hypotézy, které následně budu ověřovat v příslušném regresním modelu. Hlavním cílem je na základě teorie stanovit proměnné, které mohou ovlivnit výši dotací.

Úroveň dotací do železničního průmyslu ovlivňuje výdaje veřejného sektoru Velké Británie. Dotace by měly směřovat na co nejnížší úroveň za určité dosažené zachované úrovně služeb. Jestliže jsou společnosti ochotny investovat do účasti v tendru, bariéry vstupu do odvětví jsou nízké. Naopak je tomu, když společnosti nejsou ochotné vstoupit do udělovacího procesu. To znamená, že větší počet soutěžitelů znamená větší úroveň hospodářské soutěže. Větší úroveň hospodářské soutěže podle zkušeností zkvalitňuje služby a snižuje náklady. Nabízí se tedy hypotéza, že by více uchazečů o franšizu mělo snižovat potřebu dotací.

Dle teorie úspor z rozsahu stanovím další hypotézu. Železniční operátoři mají větší úspory z rozsahu, když se náklady na jednotku, v tomto případě osobokilometr, nebo vlakokilometr, sníží. Tyto náklady se sníží, jestliže vzroste frekvence jízd na dané trati. Růst výkonových ukazatelů, jako je počet jízd, frekvence, počet osobokilometrů a vlakokilometrů, by tak za daných okolností měl být doprovázen poklesem poměrných dotací na osobokilometr danému operátorovi. Rostoucí délka kontraktu u jednotlivých franšíz by také měla způsobit pokles těchto dotací, zejména díky dlouhodobějšímu rozložení rizika jednotlivých operátorů. Naopak s větším počtem spravovaných stanic na dané trati předpokládám odpovídající růst dotací. Domnívám se, že čím více stanic musí železniční operátor spravovat, tím větší náklady mu vzniknou. V následujících kapitolách ověřím výše zmíněné hypotézy.

3.3 Data

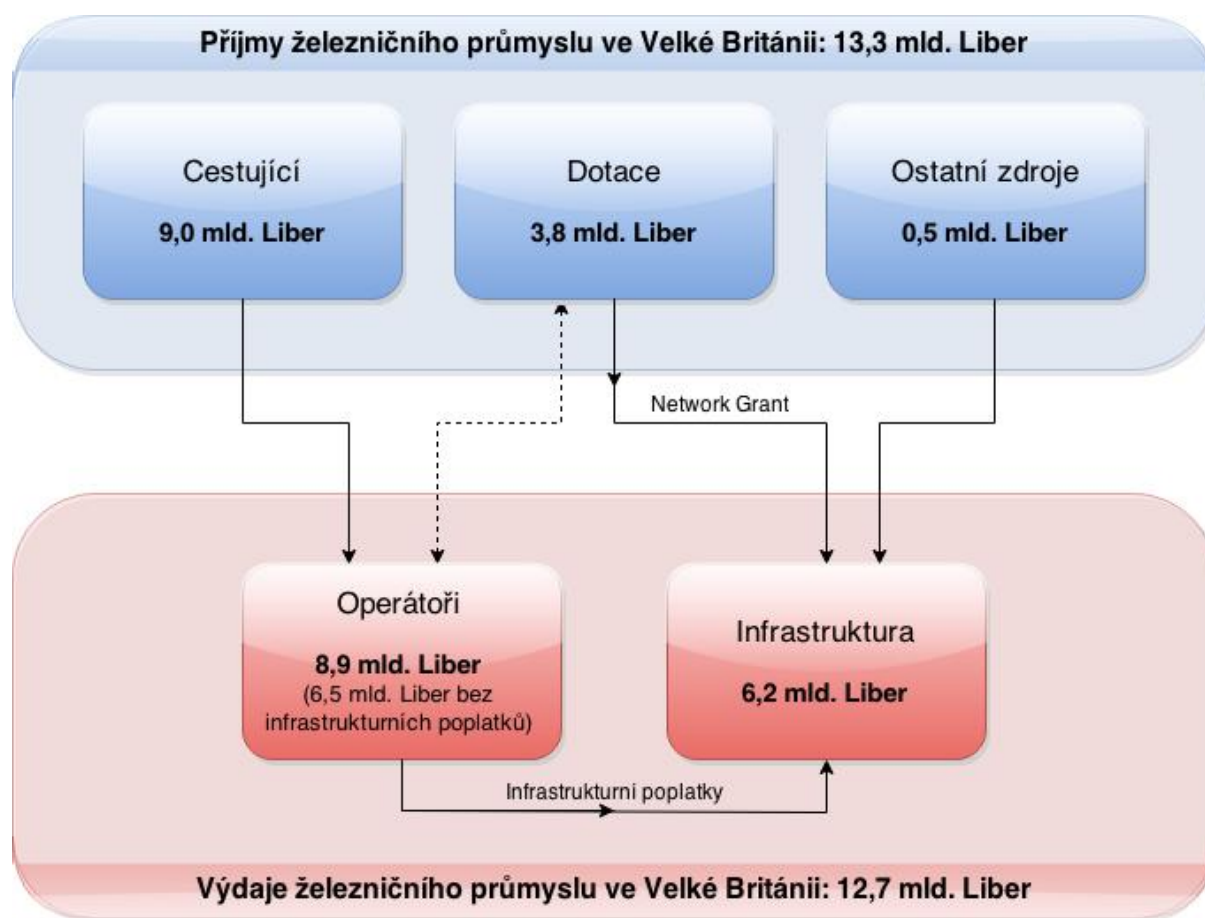
Pro model jsem zkompletoval data dvacetidevíti franšíz za dvanáct účetních let. Výchozím účetním rokem je rok 2002/2003 a posledním dostupným je rok 2013/2014. Účetním rokem je období od 1. dubna do 31. března následujícího roku. Protože neexistuje komplexní veřejně dostupná databáze dat o jednotlivých franšízách, musel jsem data sesbírat z mnoha zdrojů. Základní informace, jako například výši dotací, počet osobokilometrů, počet vlakokilometrů, délku tratí a počet stanic, jsem čerpal z dokumentů Office of Rail Regulator a Strategic Rail Authority. Časová délka samot-

ných franšíz a velikost vozového parku byla naopak dostupná na internetových stránkách jednotlivých operátorů. Počet soutěžitelů v tendrech jsem získal z dat Strategic Rail Authority a Ministerstva dopravy VB a ze soukromé komunikace s oddělením železniční dopravy Ministerstva dopravy VB.

3.3.1 Dotace

Od reformy, kdy vznikl oddělený provozovatel infrastruktury, se celkové dotace poskytnuté vládou železničnímu průmyslu v osobní dopravě ve Velké Británii dělí na dvě základní složky. Network Grant představuje dotace udělené vládou přímo provozovateli infrastruktury – Network Railu. Druhým typem dotací, kterými se budu hlavně zabývat v této práci, jsou dotace udělované jednotlivým operátorům a provozovatelům železniční dopravy. Pro pochopení postavení dotací v železničním průmyslu ve Velké Británii uvádím následující diagram příjmů a výdajů.

Obr. 3 Příjmy a výdaje železničního průmyslu ve VB v roce 2013/2014.

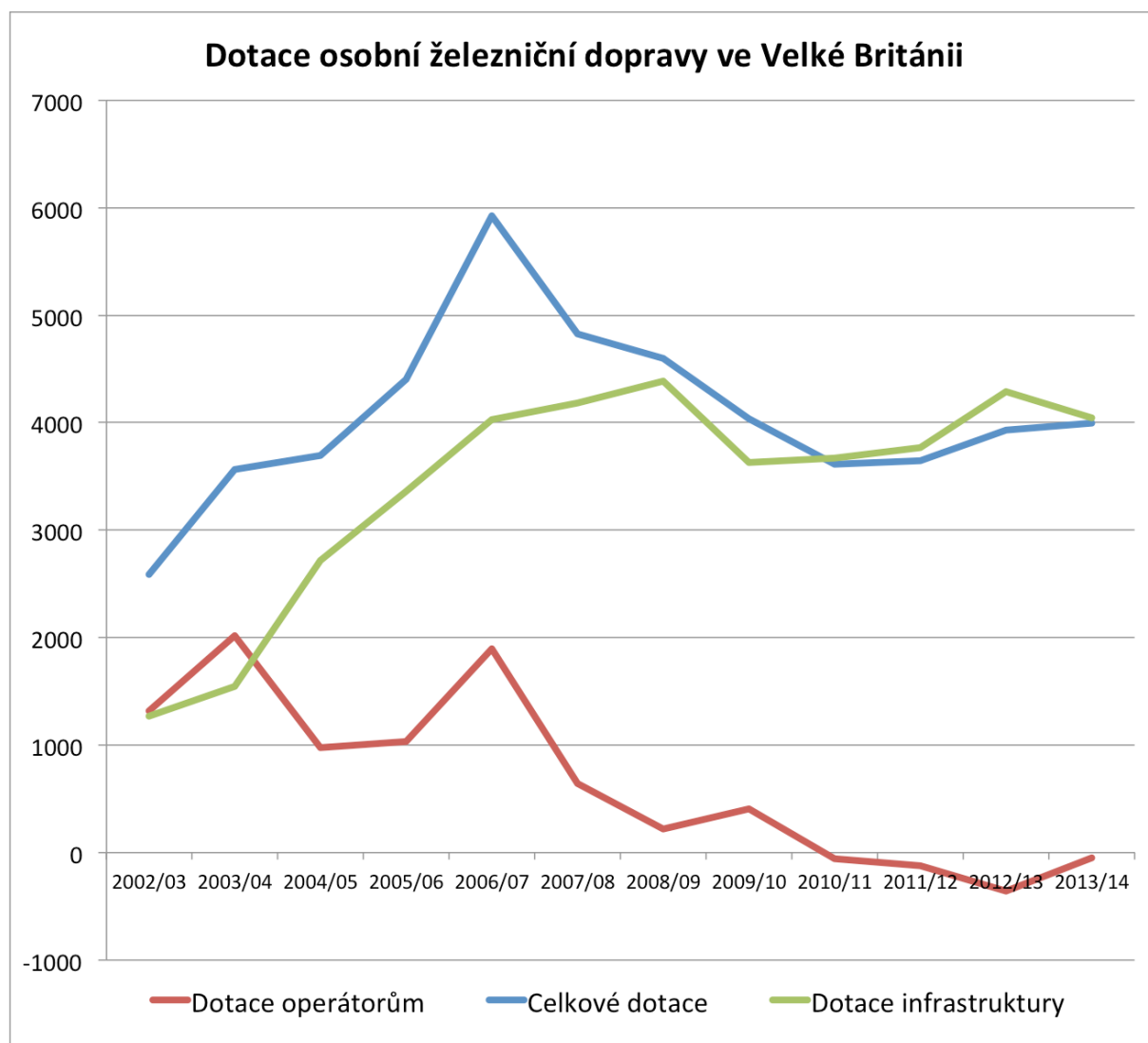


Zdroj: Office of Rail Regulation¹¹⁴, vlastní zpracování.

Dotace do železničního průmyslu představovaly v účetním roce 2013/2014 necelých 29 % z celkového příjmu. Přibližně jedna třetina železničního průmyslu ve VB je tak dotována vládou Velké Británie. Příjem železničních operátorů představoval v uvedeném roce 9 miliard Liber a jejich výdaje včetně infrastrukturních poplatků dosáhly hodnoty 8,9 miliardy Liber. Železniční operátoři tak byli ve finálním součtu čistými plátcí a platili vládě tzv. premii. V následující tabulce je zobrazen časový vývoj a struktura dotací.

¹¹⁴ Office of Rail Regulation. Costs and Revenues of UK Passenger Train Operations. [online]. London, 2012.

Obr. 4 Vývoj železničních dotací ve Velké Británii v mil. Liber.¹¹⁵



Zdroj: Vlastní zpracování, Office of Rail Regulation¹¹⁶.

Červený graf zde reprezentuje celkové dotační platby vlády železničním operátorům. Znaménko mínus značí, že operátor platil vládě tzv. prémium ze zisku. Výši dotací/prémia determinuje zejména výše ztráty/zisku dané franšízy. Pro kvalitativnější pohled uvádím a počítám s dotacemi v reálných cenách výchozího roku 2002. Vzhledem k tomu, že jsou všechny údaje uváděny v účetních letech, jsou uváděné dotace v cenách 1. dubna 2002. Dále také pro lepší porovnání jednotlivých franšíz uvádím dotace v poměru na osobo-kilometr. Graf ukazuje klesající trend udělovaných dotací na provoz služeb přímo operátorům. Celkové dotace, skládající se hlavně z dotací

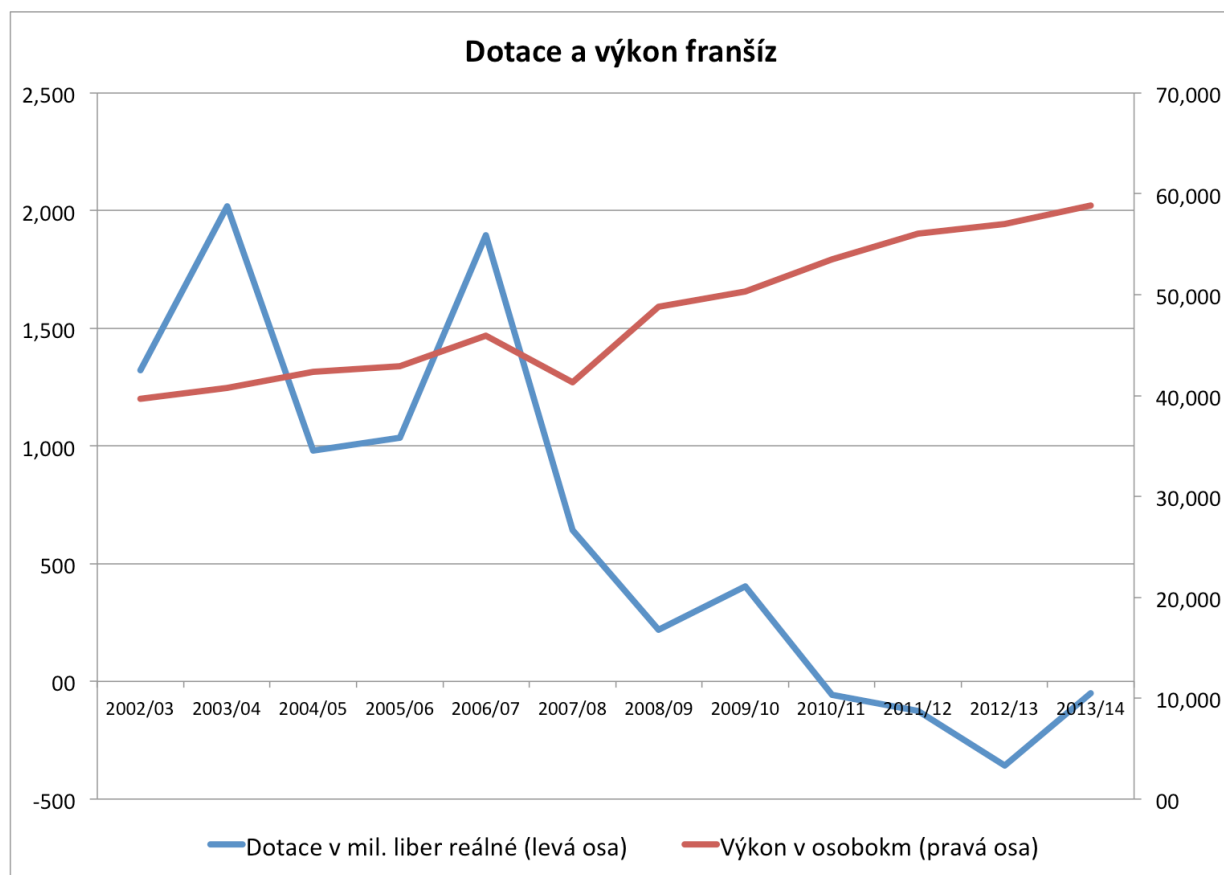
¹¹⁵ Dotace jsou uvedeny v reálných cenách výchozího roku 2002.

¹¹⁶ Dataportal. Office of Rail Regulation [online]. 2015.

operátorů a dotací infrastruktury, jsou stále rostoucí, a to hlavně díky nákladům na infrastrukturu. Růst infrastrukturních dotací je spojen s velkými náklady na údržbu tratí a s novými investicemi do rozvoje a stavby nových tratí. Důvodem těchto investic a zvýšených infrastrukturních nákladů jsou rostoucí požadavky na kvalitu a bezpečnost a také rostoucí objem přepravovaných osob. Prudký nárůst infrastrukturních nákladů je zaznamenán od roku 2000, kdy došlo k vlakovému neštěstí u Hatfieldu kvůli špatnému stavu železnice. Po nehodě u Hatfieldu dramaticky vzrostly požadavky na bezpečnost a modernizaci železniční sítě po celé Anglii. Po roce 2006 se velký růst investic do rozvoje infrastruktury přibrzdil a rostoucí trend se ustálil. Dotace poskytované na provoz franšíz jsou však s výjimkou dvou krizí za poslední desetiletí klesající a za poslední čtyři roky jsou franšízy soběstačné. Po roce 2009 se také zásadně změnila politika inkasování infrastrukturních poplatků, proto dotace operátorům klesly až do negativních hodnot. Přístupové poplatky na infrastrukturu od operátorů byly minimalizovány a stát zvýšil tzv. Network Grant udělovaný přímo provozovateli infrastruktury. Dotace operátorů se dostaly do minusových hodnot také díky rostoucímu objemu přepravovaných osob.

Následující graf zobrazuje rostoucí výkon v osobokilometrech v porovnání s klesajícími dotacemi franšíz.

Obr. 5 Dotace (v mil. Liber) a výkon (v mil. osobokm) operátorů.



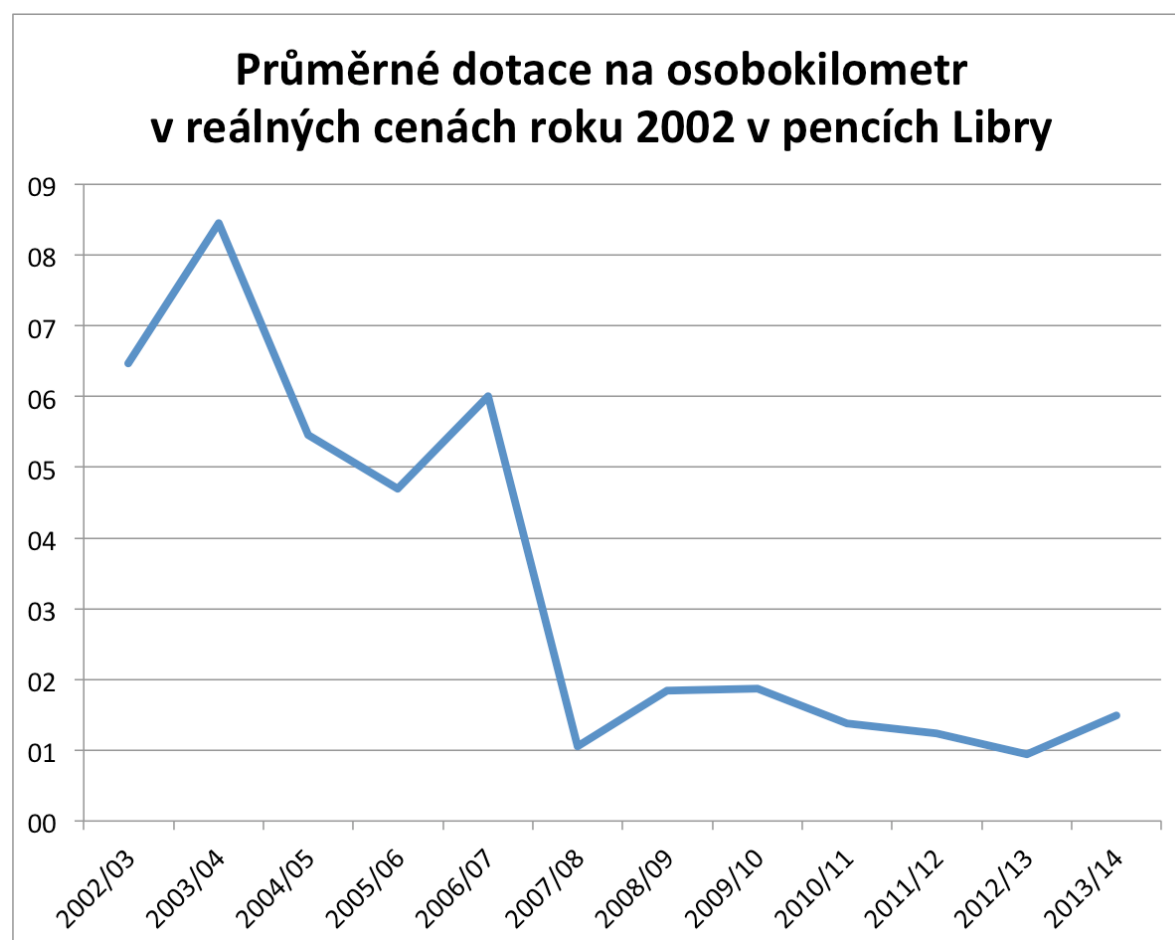
Zdroj: vlastní zpracování, Office of Rail Regulation¹¹⁷.

Ve sledovaném období je výkon franšíz konstantně rostoucí. Z grafu je patrná negativní závislost výkonu franšíz a inkasovaných dotací. Tuto hypotézu budu také testovat u jednotlivých franšíz v regresním modelu následujících kapitolách.

Abych identifikoval konkrétní závislosti determinantů dotací u jednotlivých franšíz, budu dále pracovat s dotacemi přímo udělovanými železničními společnostmi, přepočtených na osobokilometr. Následující graf zobrazuje průměrnou výši těchto dotací.

¹¹⁷ Dataportal. Office of Rail Regulation [online]. 2015.

Obr. 6 Průměrné dotace na osobokilometr.



Zdroj: vlastní zpracování, Office of Rail Regulation Dataportal.

Průměrné dotace na osobokilometr jsou také klesající. Od roku 2008 se však pohybuje mezi 1 – 2 pencí za osobokilometr. Dotace operátorům se snižují a jsou čím dál patrnější rozdíly mezi ziskovými franšízami a těmi dotovanými.

Doposud jsem uváděl součty dotací všech franšíz. Pro determinaci optimálního designu výběrového řízení je nutné se podívat na každou franšízu jednotlivě. Tabulka v příloze 2 zobrazuje reálné dotace obdržené jednotlivými operátory v daných letech. Chybějící položky značí fakt, že franšíza již byla zrušena, nebo naopak nebyla doposud zavedena. Z tabulky vyplývá pár zajímavých okolností. Rozdíly mezi jednotlivými franšízami ve výši inkasovaných dotací se v průběhu let zvyšují. Zatímco v účetním roce 2002/2003 byl rozdíl mezi nejhorším a nejlepším operátorem 257,5 mil. liber, v roce 2013/2014 už tato hodnota dosahovala 608,5 mil. liber. Obdobně je tomu u ostatních franšíz. Zvyšující se rozptyl dotací přisuzují postupným systémovým změnám, např. převádění větší části podnikatelského rizika na operátory. Těmito změnami se tak zvýrazňují dlouhodobě profitabilní franšízy a franšízy ztrátové. Dalším

zajímavým jevem je rozdíl v celkové výši dotací inkasované franšízami procházejícími Londýnem a ostatními franšízami.¹¹⁸ Zatímco 69 % franšíz dojíždějících do Londýna inkasovalo za sledované období v součtu 386 mil. liber, ostatní franšízy obdržely součet dotací 7539 mil. liber. Je to dáno větší konkurenceschopností franšíz spojujících Londýn, což dokládá i výkonový ukazatel počtu osobokilometrů, podle kterého 69 % franšíz dojíždějících do Londýna pokryje 83 % z celkového trhu osobní železniční přepravy ve Velké Británii.

3.3.2 Vysvětlující proměnné

Pro identifikaci determinantů dotací a výběr optimálního designu kontraktů ve výběrových řízeních jsem jako vysvětlující proměnné vybral zejména parametry jednotlivých kontraktů. Hlavními parametry tak jsou objem kontraktu a počet soutěžících operátorů v tendrech. Jako provozní ukazatele uvádím výkonové (oskm, vlkm) a objemové (délka tratě, počet cest, rozsah vozového parku, počet stanic) ukazatele. *Osobokilometr* znamená přepravu jedné osoby na jeden kilometr.¹¹⁹ V našem případě je to součin přepravovaných osob a vzdáleností, na které jsou přepravovány za jeden účetní rok. *Vlakokilometr* pak představuje pohyb jedné vlakové soupravy na jeden kilometr.¹²⁰ V tomto případě se opět jedná o součin vlakových souprav a počet jimi ujetých kilometrů na dané trati. Délka tratě je množství kilometrů tratě dané franšízy. *Počet cest* pasažérů reprezentuje počet prodaných lístků na dané trati. *Rozsah vozového parku* je uváděn jako množství vlakových souprav. Ukazatel *počtu stanic* udává množství stanic pod obsluhou dané franšízy. Jako hlavní výkonový ukazatel, se kterým počítám v regresi je frekvence, která představuje podíl počtu vlakokilometrů a délky tratě.

Mezi ostatní ukazatele patří délka franšízy, počet uchazečů v tendrech a dojíždka do Londýna. *Délka franšízy* je doba, na kterou je franšíza udělena, popř. skutečná doba provozu franšízy uváděná v letech. *Dojíždka do Londýna* je tzv. umělá proměnná

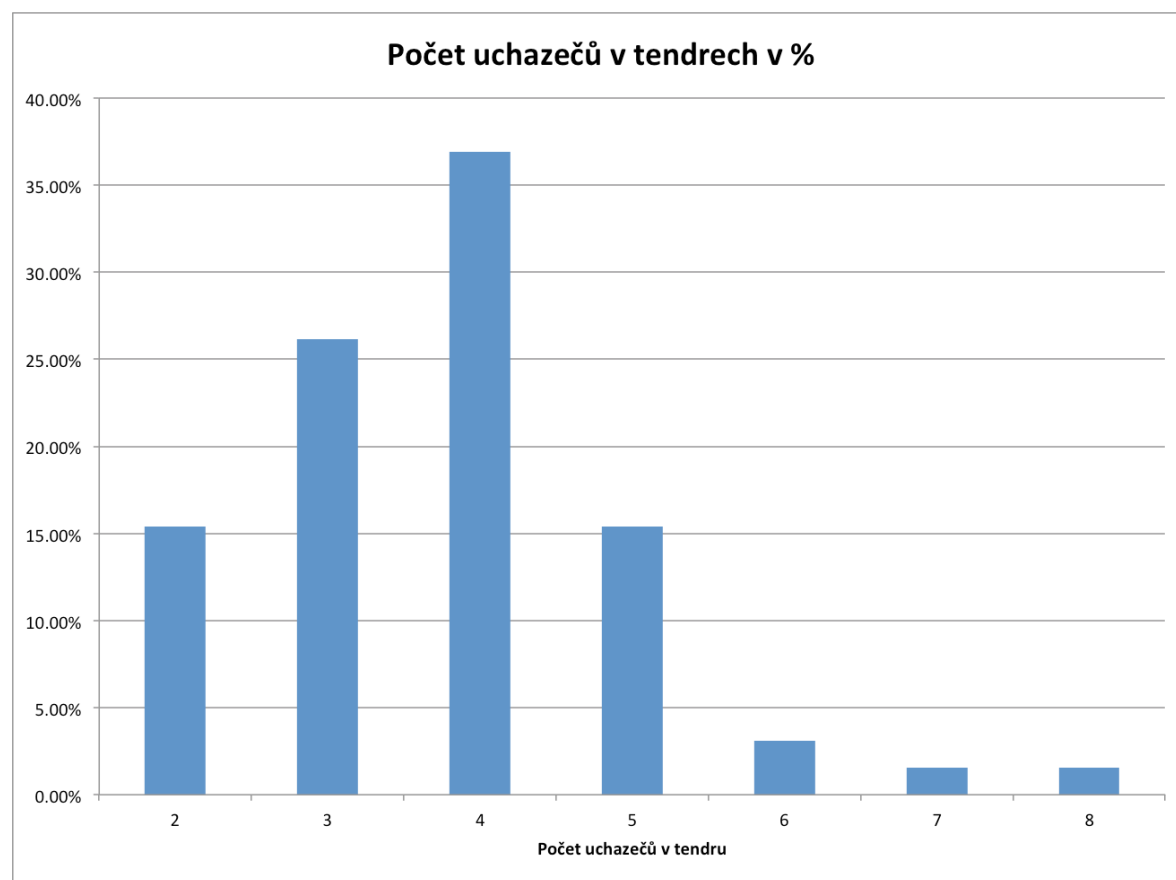
¹¹⁸ Franšízy procházející Londýnem jsou v tabulce označeny zeleně.

¹¹⁹ Statistický metainformační systém. Český statistický úřad [online]. 2015.

¹²⁰ ROZHODNUTÍ KOMISE ZE DNE 5. ČERVNA 2009, *O přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES*.

ná nabývající hodnoty 1, jestliže daná franšíza prochází Londýnem, a nabývající hodnoty 0, pokud tomu tak není. Počet uchazečů v tendrech pak značí počet potenciálních franšizantů, kteří byli na základě předvýběrového řízení pozváni do vlastního výběrového řízení. Tento ukazatel bude považován za ukazatel úrovně hospodářské soutěže. Následující graf zobrazuje četnost počtu uchazečů v tendrech. Nejčastěji se do užšího výběrového řízení dostanou 4 uchazeči o franšizu, ani 8 firem však není výjimkou.

Obr. 7 Graf četnosti počtu uchazečů v tendrech.



Zdroj: Strategic Rail Authority, Department for Transport, vlastní zpracování.

Z pohledu počtu uchazečů v tendrech se Velká Británie řadí k zemím s nejvíce uchazeči. V ostatních evropských zemích se zavedeným systémem železničních franšíz jsou ve výběrových řízeních často jeden až dva uchazeči.

Následující tabulka zobrazuje popisné statistiky jednotlivých proměnných:

Tab. 4 Popisná statistika.

	Jednotka	Průměr	Sm. odch.	Min	Max	Počet pozorování
Dotace nominální	mil. liber	31,9	113,0	-314,73	493,8	255
Dotace na osobo-km nominální	pence liber	4,0	8,6	-9,82	48,48	248
Dotace reálné	mil. liber	31,1	98,2	-244,3	372,9	255
Dotace na osobo-km reálné	pence libry	3,7	8,2	-9,4	47,2	248
Výkon	bilion osobokm	2,39	1,61	0,006	6,22	242
Počet jednotlivých cest pasažérů	milion	59,0	52,3	0,80	222,8	244
Výkon	milion vlakokm	23,2	12,9	0,30	48,2	243
Délka tratě	Km	1149,2	890,9	14,00	4184,0	240
Počet stanic	počet	124,2	115,9	0,00	472,0	243
Délka kontraktu	roky	11,5	5,3	1,9	24,5	248
Počet vlakových souprav	počet vl.	171,7	119,6	6,00	442,0	246
Dojíždka do Londýna	binární	0,7	0,46	0,0	1,0	348
Počet uchazečů v tendru	počet	3,6	1,3	2,0	8,0	241

Zdroj: vlastní zpracování.

3.4 Výsledky analýzy

Modelová data mají panelovou strukturu, proto jsem uvažoval použití spojeného regresního modelu (pooled cross-sectional), modelu s fixními efekty a modelu s náhodnými efekty. Pro volbu správných modelů jsem provedl test společného interceptu a Hausmanův test. U všech modelů se na základě těchto testů jeví jako nejlepší použití modelu s fixními efekty. Byly použity směrodatné robustní chyby vůči heteroskedasticitě a autokorelaci. Pro zkoumání vlivu jednotlivých proměnných na výši dotací jsem zvolil jako vysvětlovanou proměnnou výši dotací v poměru na osobokilometr. Tuto proměnnou jsem dále převedl na reálné ceny výchozího roku 2002.

Z původního modelu jsem postupně odstraňoval výrazně nevýznamné proměnné. Finální odhad je zobrazen v následující tabulce.

$$SUB_PKM_DEFL_{it} = \alpha_i + \beta_1 * TIME_{it} + \beta_2 * BIDDERS_{it} + \beta_3 * DURATION_{it} + \beta_4 * STATIONS_{it} + \beta_5 * P_JOURNEYS_{it} + \beta_6 * FLEET_SIZE_{it} + \varepsilon_{it}$$

Tab. 5 Regresní analýza dotací na osobokilometr

<i>SUB PKM DEFL</i>				
<i>Proměnná</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>t-ratio</i>	<i>p-value</i>
const	14.0799	1.4718	9.567	5.43e-18 ***
TIME	-0.4629	0.1212	-3.819	0.0002 ***
BIDDERS	-0.5046	0.1085	-4.648	6.19e-06 ***
DURATION	-0.2110	0.1065	-1.980	0.0491 **
STATIONS	-0.0086	0.0043	-2.016	0.0452 **
P_JOURNEYS	0.0196	0.0194	1.010	0.3139
FLEET_SIZE	-0.0244	0.0105	-2.333	0.0207 **
Počet pozorování	227			
R ² within	0,85			

Pozn.: ***, ** – značí významnost na 1 %; 5 % hladině významnosti. Byly použity směrodatné robustní chyby.

Zdroj: Vlastní zpracování v programu Gretl.

Tabulka zobrazuje výsledky modelu odhadnutého pomocí fixních vlivů. Výsledky potvrzují klesající trend výše dotací v čase. Dotace tak klesají nejen celkově, jak jsem dříve zmiňoval, ale také v poměru na osobokilometr. Vliv hospodářské soutěže snižuje požadované dotace – proměnná BIDDERS má negativní vliv na výši dotací. Model také ukazuje, že čím delší kontrakt, tím jsou dotace na osobokilometr nižší. Výkonový ukazatel má oproti předpokladům pozitivní vliv na výši dotací, avšak proměnná FREQUENCY není statisticky významná. Vliv proměnné STATIONS opět není v souladu s očekáváním. Model ukazuje, že s rostoucím počtem stanic klesá hodnota dotací na osobokilometr. Počet cest pasažérů má pozitivní vliv na výši dotací, avšak tato proměnná se v modelu ukázala být nevýznamná. Poslední proměnnou modelu byl počet vlakových souprav. Model opět zobrazuje negativní vliv rozsahu vozového parku na konečnou hodnotu dotací.

Výše jsem provedl regresní analýzu vlivů ostatních ukazatelů na hodnotu dotací. U některých proměnných modely prokázaly silné výsledky, u některých naopak neposkytly jednoznačné závěry. Analýza navazuje na studii provedenou Hunoldem a Wol-

fem¹²¹ v Německu a poskytuje relativně silnější výsledky. Nyní provedu interpretaci předchozích výsledků.

Pro úroveň hospodářské soutěže reprezentovanou počtem soutěžitelů o franšízy modely vykazovaly jednoznačné výsledky. Čím více uchazečů se zajímá o danou franšízu, tím je menší výsledná udělená dotace. Tento vztah byl v souladu s předchozím očekáváním. Řada autorů¹²² tvrdí, že veřejná soutěž o franšízy vede operátory ke snižování nákladů na úkor poskytovaných služeb a bezpečnosti. Lalive a Schmutzler¹²³ však tyto závěry u britských železnic na základě historických dat popírají s tvrzením, že operátoři mají zájem na zkvalitňování služeb a bezpečnosti, což jim přináší lepší reputaci a potenciální výchozí pozici pro další výběrová řízení.

Ekonomická intuice nám říká, že čím je větší zájem o franšízu, tím je její potenciální ziskovost větší, a tudíž inkasované výsledné dotace menší. Tato teze se jeví jako samozřejmost, nicméně např. dle studie Hong a Shum¹²⁴ tomu tak nemusí vždy být. Tato studie uvádí, že vysoký počet soutěžitelů může vést k vyšším nákladům na provedení výběrového řízení a také k agresivnějším nabídkám ze strany soutěžitelů. Může tak dojít k tzv. prokletí vítěze, kdy vítěz aukce přestřelí svoji nabídku a následně není schopen za daných cenových okolností výkon provést, a tím vzniká tlak na poskytnutí větších dotací. V našem případě se tak pravděpodobně nestalo ze dvou důvodů. Na základě grafu o je počet soutěžitelů v naprosté většině tendrů 2 – 5, můžeme se tedy domnívat, že počet uchazečů není tak velký, aby docházelo k výše zmíněnému efektu prokletí vítěze. Druhým důvodem je fakt, který jsem zmínil v kapitole 1.4, kde jsem uvedl, že jsou výběrová řízení nyní prováděna s větší opatrností a je kladen důraz na reálnost jednotlivých nabídek. Problém tak nastává u nových franšíz, kde je problematické ex ante vyhodnotit kvantitativní aspekty franšízy. Vzhledem k výše

¹²¹ HUNOLD, Matthias a Christoph WOLF. Competitive Procurement Design: Evidence from Regional Passenger Railway Services in Germany. ZEW Discussion Paper. 2013, č. 13-009.

¹²² např. VICKERS, John a George YARROW. Economic Perspectives on Privatization. Journal of Economic Perspectives. 1991.

¹²³ LALIVE, Rafael a Armin SCHMUTZLER. Exploring the effects of competition for railway markets. International Journal of Industrial Organization. 2008.

¹²⁴ HONG, Han a Matthew SHUM. Increasing Competition and the Winner's Curse: Evidence from Procurement. Review of Economic Studies. 2002.

zmíněným informacím se domnívám, že výsledek mého odhadu je v případě Velké Británie teoreticky opodstatněný.

Rozsah kontraktu jsem definoval frekvencí jízd a délkou kontraktu. Další proměnnou je počet stanic. Vliv délky kontraktu na dotace podle odhadu je zcela v souladu s očekáváním. Podle odhadu má délka kontraktu negativní vliv na výši dotaci na osobokilometr. To znamená, že když je kontrakt delší, dotace na osobokilometr se snižuje. Jedním z vysvětlení je fakt, že delší kontrakty lákají nové operátory, protože delší doba jim umožní amortizaci často velmi specifického a dále neprodejného vozového parku a umožní tak operátorům větší návratnost svých investic. Dalším vysvětlením je, že při delším kontraktu je podnikatelské riziko operátorů rozloženo do více let, což je pro operátory přijatelnější. Tyto skutečnosti mají vliv i na výši dotací, vzhledem k tomu, že jsem výše uvedl, že vyšší počet soutěžitelů snižuje dotace na osobokilometr, můžu nyní konstatovat, že delší kontrakt představuje také nižší inkasované dotace na osobokilometr pro operátory.

Frekvence jízd podle modelového odhadu nevyšla dle mého očekávání. Očekával jsem s rostoucí frekvencí klesající dotace na osobokilometr a rostoucí celkové dotace. S rostoucí frekvencí vznikají úspory z rozsahu, což by mělo snižovat dotace v poměru na osobokilometr. Naopak franšízy s větší frekvencí poskytovaných služeb by měly mít potřebu větších celkových dotací. Modelový odhad však zobrazuje opačný vliv, a tedy že rostoucí frekvence služeb zvyšuje dotace na osobokilometr a snižuje celkové dotace. Frekvence však vyšla nevýznamně, a tak nemůžu vyvozovat ze závislosti žádný závěr.

Počet stanic také nevyšel dle mých předpokladů. V obou regresních odhadech vyšel negativní vztah mezi počtem obsluhovaných stanic a výší dotace. Podle mých počtů spravují 99,3 % stanic samotní operátoři, tudíž by se měla tato skutečnost projevit na rostoucích nákladech. Podle Zschoche, Gieseke a Seewald¹²⁵ s rostoucím počtem zastávek jsou také větší náklady na provoz vlaků, protože vlaky musí zastavovat a znovu se rozjíždět, což je energeticky náročné a urychluje opotřebení vlakových souprav. Nicméně modelový odhad ukázal, že tato skutečnost u britských franšíz neplatí

¹²⁵ Zschoche, Frank, Katja Gieseke a Franziska Seewald. European Benchmarking of the costs, performance and revenues of GB. In: Civity Management Consultants [online]. Hamburg, 2012.

a naopak více obsluhovaných stanic znamená menší inkasované dotace. Dle ORR¹²⁶ jsou náklady železničních společností na správu stanic v porovnání s ostatními náklady zanedbatelné. Železniční operátoři sice spravují 99,3 % stanic ve Velké Británii, nicméně Network Rail spravuje 18 největších stanic, které představují největší náklady. Nejdražší stanice na provoz jsou tak hrazeny z Network Grantu, což je dotace udělovaná provozovateli infrastruktury. S největší pravděpodobností tak počet stanic neovlivňuje výši poskytovaných dotací v takovém rozsahu.

Zajímavý výsledek vyšel u počtu cest pasažérů, tedy počtu prodaných jízdenek na dané trase. Podle regresního odhadu je zde pozitivní vliv, tzn. s více prodanými lístky jsou větší dotace. S větším množstvím přepravovaných pasažérů vzniká tlak na větší provozní náklady a kvalitu provozovaných služeb, což by mohlo vysvětlit tento pozitivní vztah. Nicméně je dobré si uvědomit, že s větší frekvencí služeb klesá poměr fixních nákladů operátorů k celkovým nákladům a také z předchozích odhadů víme, že s větším objemem kontraktu je tendence snižovat dotace. Z výše zmíněných důvodů je zde na místě určitá opatrnost při interpretacích tohoto vztahu. Parametr u této proměnné však vyšel nevýznamný, proto zde nebudu vyvozovat žádné závěry.

Rozsah vozového parku má dle odhadu stejně jako většina předchozích proměnných negativní vliv na hodnotu dotací. Větší počet vlakových souprav provozovaných operátory na dané trati tak implikuje nižší provozní dotace na osobokilometr pro danou franšizu. Stejně jako v předchozích případech můžu konstatovat, že s větším množstvím vlakových souprav tak vzniká větší prostor pro úspory z rozsahu. Britský železniční regulátor ORR vydal studii¹²⁷, ve které uvádí, že náklady na provoz vozového parku představují 27 % celkových nákladů operátorů. Jedná se tak o značnou část celkových nákladů, které mají velký vliv na konečnou výši inkasovaných dotací železničními operátory. Franšízy s počtem vlakových souprav nad 100 mají všechny kromě fr. Wales and Borders zastávku v Londýně. Tyto Londýnské franšízy jsou tak pochopitelně méně dotovány díky větší poptávce po jejich službách, a proto mají lepší schopnost tržního chování.

¹²⁶ Office of Rail Regulation. Costs and Revenues of UK Passenger Train Operations. [online]. London, 2012.

¹²⁷ Tamtéž.

V přehledu literatury jsem zmínil studii Hunolda a Wolfa (2013)¹²⁸, která se zabývá stejnou problematikou u německých franšíz. Nyní porovnáám jejich výsledky s mými výsledky.

Když porovnáám výsledky s výše zmíněnou studií, mohu potvrdit vliv hospodářské soutěže na výši dotací, tedy že vyšší počet ucházejících se firem o franšizu snižuje konečnou výši udělené dotace. Ostatní výsledky však úplně nekorespondují s jejich zjištěním. Zatímco délka kontraktu je v jejich studii pozitivní a nevýznamná, v mém odhadu je negativní a významná. Delší dobu, na kterou je udělován kontrakt na franšizu, preferuje také Link¹²⁹ u německých franšíz, který poukazuje na větší efektivitu franšíz s delším kontraktem.

Frekvence mi vyšla stejně jako v jejich studii nevýznamná, nicméně s kladným vlivem oproti jejich zápornému vlivu na dotace. Vliv počtu stanic na úroveň dotací Hunold s Wolfem nezkoumali, stejně tak nezahrnuli do modelu časový trend. Možným vysvětlením je odlišný datový vzorek, kdy Hunold s Wolfem počítají se vzorkem 57 – 84 německých tendrů, já počítám se vzorkem 225-ti pozorování u britských franšíz. Dalším možným vysvětlením je fakt, že franšízy v Německu jsou formovány geograficky podle spolkových zemí. Ve Velké Británii se franšízy formovaly od reformy až doposud a stále se mění, některé franšízy se také do značné míry překrývají.

Pro klesající trend dotací operátorů může být kromě uvedených determinantů více vysvětlení. Velkou zásluhu na klesajících dotacích operátorů má tzv. Network Grant, který je udělován provozovateli infrastruktury. Velká hodnota této dotace se projevuje na nízkých infrastrukturních poplatcích, které platí jednotliví operátoři, a dají se tak z části považovat jako nepřímé dotace operátorům. Přesné vyčíslení těchto dotací je však problematické. Kromě proměnných, které jsem testoval v regresním odhadu, se nabízí také jako možné vysvětlení klesajících dotací operátorům růst HDP. Avšak v dalším regresním odhadu, který jsem provedl, a který zahrnoval růst HDP, se tato proměnná ukázala být nevýznamná. Dalším možným faktorem je růst přepravovaných osob. Růst přepravovaných osob se kladně projeví na příjmech operátora a do

¹²⁸ HUNOLD, Matthias a Christoph WOLF. Competitive Procurement Design: Evidence from Regional Passenger Railway Services in Germany. ZEW Discussion Paper. 2013, č. 13-009.

¹²⁹ LINK, Heike. Determinants of Efficiency in Franchising Regional Rail Services in Germany. German Institute for Economic Research. 2014.

nákladů výrazně nezasáhne. Otázkou zůstává, zda je růst přepravovaných osob výsledkem britské reformy, nebo jiných faktorů, jako například přetížení silniční dopravy.

3.5 Shrnutí

Dosavadní literatura není zcela jednoznačná v hodnocení provedených reforem ve Velké Británii, nicméně převažují názory, že uvedené reformy byly nezbytné a efektivní. Velká Británie má nyní jeden z nejvíce konkurenčních trhů v oblasti osobní železniční přepravy v Evropě. Je to dáno systémem veřejných aukcí o franšízy a soutěží o trh. Dosavadní studie také potvrzují, že rostoucí celkové dotace způsobují růst nákladů a pokles efektivity. Studie provedené na německých datech prokazují, že efektivnější franšízy jsou časově delší a objemově menší. Dále byly objeveny slabé indikace korelace počtu soutěžitelů v aukcích a konečných inkasovaných dotací, které potvrzují ve svém odhadu.

Na získaných datech je vidět, že navzdory rostoucímu trendu celkových dotací do železničního průmyslu ve Velké Británii provozní dotace poskytované konkrétním operátorům ve sledovaném čase klesají. Zároveň v této souvislosti také konstatuji celkový rostoucí trend výkonnosti franšíz. Na základě regresních odhadů, které jsem provedl, bylo prokázáno, že s vyšším počtem ucházejících firem o franšízu klesají dotace inkasované touto franšízou. Dále modely ukazují, že u časově delších kontraktů jsou nižší dotace. U Frekvence se nepodařilo prokázat přímý významný vliv na úroveň dotací, nicméně u frekventovaných franšíz je větší zájem ze strany soutěžitelů, a tím je větší konkurence. Větší počet stanic sice podle regresní analýzy vykazuje menší dotace, nicméně pravděpodobně nebude mít na konečnou výši dotací zásadní vliv. V zásadě mohu obecně konstatovat tendenci klesajících dotací s rostoucím objemem poskytovaných služeb, což je dáno především úsporami z rozsahu, lepší alokací a amortizací vozového parku a větší diverzifikací podnikatelského rizika. Dále se jeví z hlediska udělovaných dotací lepší uzavírat delší kontrakty menšího rozsahu a větší frekvence.

Závěr

V roce 1993 byla ve Velké Británii provedena reforma železničního průmyslu, která otevřela železniční trh soukromým dopravcům. Státní monopol British Rail byl zprivatizován a byl zaveden systém franšíz spočívající v konkurenci soukromých dopravců o britský železniční trh. V prvním kole bylo uděleno 25 franšíz, které se postupem času zformovaly na dnešních aktivních 18 franšíz. Během dvaceti let byl také zásadně formován proces udělování licencí na franšízy. Výběrová řízení nyní trvají déle, jsou nákladnější a operátoři kromě nejnižšího podání požadovaných dotací musí splňovat další kritéria, např. určitou kvalitu poskytovaných služeb a reálnost jejich nabídky.

V průběhu sledovaného (za 12 let) období se utvořilo 29 franšíz, přičemž nyní je aktivních 18. Ve sledovaném období se zvýšily rozdíly mezi nejvíce dotovanými linkami a nejméně dotovanými linkami. Nejméně dotované se jeví franšízy projíždějící Londýnem, nebo dojíždějící do Londýna, protože jsou konkurenceschopnější a co se týče objemu přepravených pasažérů pokrývají 83 % z celkového trhu ve Velké Británii. Z pohledu kumulovaných dotací se nabízí tvrzení, že páteřní meziměstské franšízy jsou méně dotovány než regionální. Na základě hlubší analýzy jednotlivých franšíz však toto pravidlo nemohu potvrdit a jedná se tak pouze o celkový součet.

Cílem práce bylo identifikovat faktory determinující výši dotací u britských železničních franšíz. Dotace udělované operátorům osobní železniční dopravy jsou od reformy klesající, zatímco celkové dotace obsahující infrastrukturní grant mírně stoupají. Je to dáno zejména velkými investicemi na obnovu stávající a výstavbu nové infrastruktury. Dále je to také ovlivněno zvýšenými požadavky na bezpečnost tratí po neštěstí u Hatfieldu v roce 2000.

Klesající dotace operátorům vysvětlují klesajícím trendem infrastrukturních poplatků, jejichž břemeno je postupně převáděno na provozovatele infrastruktury, který inkasuje větší dotace od vlády. Jsou ale i jiné faktory, které zásadně ovlivňují výši dotací udělovaných operátorům, například rostoucí trend přepravovaných osob u většiny franšíz.

Pomocí regresního odhadu jsem identifikoval čtyři vysvětlující proměnné, které se ukázaly být významné při vysvětlování výše dotací jednotlivých operátorů. První významnou proměnnou je počet ucházejících se společností o franšízu ve výběrovém

řízení. Čím je tento počet vyšší, tím je výsledná dotace nižší. Větší úroveň hospodářské soutěže tak stimuluje uchazeče o franšízu k nižším nabídkám potřebných výsledných dotací. Toto zjištění je v souladu s původní hypotézou.

Další významnou proměnnou je délka kontraktu. Delší kontrakt znamená v tomto případě nižší potřebu dotací. Dlouhodobější kontrakty znamenají pro operátory lepší rozložení podnikatelského rizika na delší dobu. Delší doba kontraktů také umožňuje operátorům amortizaci často velmi specifického a dále neprodejného vozového parku. Tyto okolnosti jsou důvodem většího zájmu o dlouhodobější franšízy ze strany operátorů a také jsou důvodem inkasování nižších dotací v poměru na osobokilometr. Výsledek odhadu délky kontraktu je také v souladu s původní stanovenou hypotézou.

Třetí vysvětlující proměnnou je celkový počet stanic, které spravují jednotliví operátoři. Z odhadu vyplývá, že s větším množstvím stanic klesají výsledné dotace. Výsledek je v rozporu s předchozí hypotézou, která počítala s většími náklady operátorů na větší počet obsluhovaných stanic. Nicméně se ukázalo, že náklady operátorů na správu stanic v porovnání s jejich ostatními náklady jsou zanedbatelné, tudíž se neprojevují zásadně do výsledných dotací. Proto se také vliv na dotace neprojevil ani u četnosti stanic na kilometr tratě.

Poslední významnou proměnnou je rozsah vozového parku. Počet vozových souprav nebyl předmětem hypotéz, nicméně regresní odhad ukázal, že franšízy s rozsáhlejším počtem vlakových souprav jsou méně dotovány. Náklady na správu vozového parku představují téměř jednu třetinu celkových nákladů operátorů, tudíž je zde velký prostor pro úspory z rozsahu. Franšízy s větším počtem vlakových souprav tak mají větší úspory z rozsahu. Operátoři s větším počtem vlakových souprav provozují často velmi frekventované „londýnské“ linky, proto jak bylo uvedeno výše, jsou méně dotovány.

Předem stanovenou hypotézou bylo také tvrzení, že větší frekvence jízd sníží výsledné dotace. Frekvence se však v modelu projevila jako nevýznamná, proto zde nevyvozují žádné závěry. Dalším možným faktorem snižujícím dotace operátorům by mohl být růst hrubého domácího produktu. Regresní odhad však ukázal, že růst HDP není významný.

Determinanty britských železničních dotací nebyly doposud detailně studovány. Obdobná analýza byla provedena u německých železničních franšíz. V porovnání s německou studií můj odhad poskytuje relativně silnější výsledky. Stejně výsledky jako v mém odhadu jsou v německé studii u počtu uchazečů o franšízu. Ostatní výsledky vyšly na německých datech nevýznamně. Důvodem různých výsledků může být odlišný vzorek zkoumaných dat, zejména počet a geografická rozdílnost uspořádání německých franšíz.

Literatura

- ARRIVA PLC [online]. 2011 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: http://www.arriva.co.uk/media_centre/press_releases/2011/may/2011-05-03.aspx?sc_lang=en.
- ARRIVA PLC. *Recommended Cash Offer for MTL Services* [online]. 2000 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.investegate.co.uk/articlePrint.aspx?id=200002180730228111F>.
- BBC. *Central Trains franchise extended* [online]. 2006 [cit. 2014-10-17]. Dostupné z: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/4865310.stm
- BBC. *National Express wins rail route* [online]. 2007 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6945367.stm>
- BBC. *Train firm loses franchise* [online]. 2003 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/3024804.stm.
- BOURN, JOHN. NATIONAL AUDIT OFFICE. *Report of the comptroller and auditor general Strategic Rail Authority: 2002-03*. London, 2003. Dostupné z: http://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2004/02/sra_0203.pdf
- BUTCHER, LOUISE. *Railways: privatisation, 1987-1996*. Business and Transport. 2010, SN/BT/1157, s. 15. Dostupné z: www.parliament.uk/briefing-papers/SN01157.pdf
- BUTCHER, LOUISE. *Railways: Strategic Rail Authority, 1998-2005*. Business and Transport. 2010, SN/BT/1344, s. 15.
- C2C [online]. 2015 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.c2c-online.co.uk/about-us/c2c-history/>.
- CHILTERN RAILWAYS. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Chiltern_Railways.
- COLEMAN, PAUL. *Anyone seen the invisible hand?*. Rail professional. 2005, č. 103, s. 14-15. Dostupné z: <http://www.railpro.co.uk/magazine/archive/PDFs/oct05master.pdf>

COWIE, JONATHAN. *The British passenger rail privatisation: conclusions on subsidy and efficiency from the first round of franchises*. Journal of Transport Economics and Policy, 2009, 85-104.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Statistický metainformační systém*. [online]. 2015 [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/iSMS/cispol.jsp?kodcis=78&ciselid=457596>

DATAPORTAL. *Office of Rail Regulation* [online]. 2015 [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://dataportal.orr.gov.uk>.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *A guide to the railway franchise procurement process* [online]. London, 2011 [cit. 2014-10-15]. Dostupné z: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/4189/draft-invitation-to-tender-railway-franchise-procurement-process.pdf

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Department for Transport announces winner of New Cross Country franchise* [online]. London, 2007 [cit. 2015-02-15]. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/pgr/rail/passenger/franchises/ncc/winnernewcrosscountry>

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Department for Transport announces winner of Thameslink/GN Franchise* [online] [cit. 2015-03-10]. 2005. Dostupné z: <http://web.archive.org/web/20070310142714/http://www.gnn.gov.uk/environment/fullDetail.asp?ReleaseID=181549&NewsAreaID=2&NavigatedFromDepartment=False>.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *East Midlands, West Midlands and Cross Country Rail Franchises advertisement* [online]. 2007 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: http://web.archive.org/web/20070717021222/http://www.dft.gov.uk/pgr/rail/passenger/franchises/eastmidlands_westmidlandsand1014.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *New Cross Country Franchise* [online]. 2006 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/tna/20100927131008/http://www.dft.gov.uk/consultations/archive/2006/nccfc/rosscountryfranchisecons1747.pdf>

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Passengers in London and Essex set for host of benefits under new rail deal: c2c to operate and improve passenger services on the Es-*

- sex Thameside rail franchise* [online]. 2014 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/news/passengers-in-london-and-essex-set-for-host-of-benefits-under-new-rail-deal>.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Rail Franchising Competition Guide* [online]. London, 2013 [cit. 2014-10-15]. Dostupné z: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/208428/franchise-competition-guide.pdf
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Rail Franchising Programme: Prior Information Notice*. London, 2014.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Reforming Rail Franchising*. London, 2010.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Reforming Rail Franchising: Government response to consultation and policy statement*. London, 2011. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110504011839/http://www.dft.gov.uk/consultations/closed/2010-28/govresponse.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Serco-NedRailways Announced as Preferred Bidder for new Northern Rail Franchise* [online]. 2004 [cit. 2015-0-20]. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090825141633/http://www.dft.gov.uk/press/releases/sra/2004/2004b/onedrailwaysannouncedasp1487.pdf>.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *South Western stakeholder briefing* [online]. 2006. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121107103953/http://www.dft.gov.uk/publications/rail-passenger-franchise-south-western-brief/>.
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *The Future of Rail: White Paper CM 6233*. London: 2004. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/about/strategy/whitepapers/previous/rail/thefutureofrailwhitepapercm6233>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *West Coast Main Line franchise competition cancelled* [online]. 2012 [cit. 16. 8. 2014] Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/news/west-coast-main-line-franchise-competition-cancelled>

- DRGOOGELBERG, W. *Classic British Steam Locos*. Lulu.com, 2012. ISBN 9781291079739.
- FIRST CAPITAL CONNECT [online]. 2014 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.firstcapitalconnect.co.uk>.
- FIRSTGROUP. *FirstGroup annual report 1999*. 1999. Dostupné z: http://www.firstgroup.com/assets/pdfs/investors/annual_reports/1999_annual_report.pdf
- FIRSTGROUP. *Statement Re: Award of The Greater Western & Thameslink/Great Northern Franchises*. 2005. Dostupné z: <http://web.archive.org/web/20071220235637/http://www.firstgroup.com/corpfirst/newsarchives.php?id=213&action=view&year=2005&month=12>
- GIBB, CHRIS. *Wales & Borders Trains: more than just a new name for Wales & West in Wales* In: *Wales and Borders* [online]. 2001 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://web.archive.org/web/20011021194557/http://www.walesandborderstrains.co.uk/>
- GO-AHEAD. *Agreement to amend the Gatwick Express and Southern Franchises*. 2007. Dostupné z: <http://www.go-ahead.com/media/news/2007news/2007-06-19.aspx>
- GO-AHEAD. *Annual report and Accounts 2009* [online]. 2009 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: http://files.investis.com/goahead/goahead2009/business_review/our_markets/uk_rail.html.
- GODWARD, NIGEL G. HARRIS AND ERNEST. *The privatisation of British Rail*. London: Railway Consultancy Press, 1997. ISBN 978-095-2999-706.
- GOURVISH, T. *Britain's railways 1997-2005: Labour's strategic experiment*. New York: Oxford University Press, 2008, 309 p. ISBN 01-992-3660-7.
- GOURVISH, TERRY. *British Rail, 1974-97: from integration to privatisation*. 1st ed. Oxford: Oxford University Press, 2002, xxix, 705 s. ISBN 01992690922006.
- HAMMOND, PHILIP. *New franchising programme: Timetable for the re-letting of rail franchises released*. In: Department for Transport [online]. 2011 [cit. 2014-10-

- 17]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/speeches/new-franchising-programme>
- HOLMES, ANDREW. *Rail Review*. Edinburgh: City Development, 2004.
- HONG, HAN A MATTHEW SHUM. *Increasing Competition and the Winner's Curse: Evidence from Procurement*. Review of Economic Studies. 2002, roč. 69, č. 4, s. 871-898. DOI: 10.1111/1467-937x.00229.
- HUNOLD, MATTHIAS A CHRISTOPH WOLF. *Competitive Procurement Design: Evidence from Regional Passenger Railway Services in Germany*. ZEW Discussion Paper. 2013, č. 13-009.
- IBM, GLOBAL BUSINESS SERVICES – KIRCHNER, C. *Rail Liberalisation Index 2011- Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway* [online]. Brussels, 2011. 210 s. [cit. 2014-09-20]. Dostupné z: http://www.deutschebahn.com/file/en/2236568/YJd5cVRPglkXCOx1MfSPleGQfX4/2236524/data/study__rail__liberalisation__index__2011__presentation.pdf
- INTERCITY EAST COAST FRANCHISE SHORTLIST ANNOUNCED. In: *Railway Gazette* [online]. 2014 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <http://www.railwaygazette.com/news/passenger/single-view/view/intercity-east-coast-franchise-shortlist-announced.html>
- INTERCITY EAST COAST. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2015. [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/InterCity_East_Coast
- KAIN, PETER. Australian and British Experiences with Competitive Tendering in Rail Operations. *11th conference on competition and ownership in land passenger transport*. 2009.
- LALIVE, RAFAEL A ARMIN SCHMUTZLER. *Auctions vs Negotiations in Public Procurement: Which Works Better?* SSRN Electronic Journal. 2011. DOI: 10.2139/ssrn.1919531.

- LALIVE, RAFAEL A ARMIN SCHMUTZLER. *Exploring the effects of competition for railway markets*. International Journal of Industrial Organization. 2008, roč. 26, č. 2, s. 443-458. DOI: 10.1016/j.ijindorg.2007.02.005. 01677187
- LINK, HEIKE. *Determinants of Efficiency in Franchising Regional Rail Services in Germany*. German Institute for Economic Research. 2014.
- LODGE, MARTIN. *On different tracks: designing railway regulation in Britain and Germany*. Westport, Conn.: Praeger, 2002, x, 219 p. ISBN 02-759-7601-7.
- MAJOR, JOHN. *1992 Conservative Party General Election Manifesto: The Best Future for Britain*. Conservative Party [online]. 1992 [cit. 2014-08-10]. Dostupné z: <http://www.conservativemanifesto.com/1992/1992-conservative-manifesto.shtml>
- MALLARD, GRAHAM A STEPHEN GLAISTER. *Transport economics: theory, application and policy*. New York: Palgrave Macmillan, 2008, xv, 315 p. ISBN 978-023-0516-885.
- MCLOUGHLIN, PATRICK. *West Coast Main Line franchise competition cancelled*. In: Department for Transport [online]. 2012 [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/news/west-coast-main-line-franchise-competition-cancelled>
- MCLOUGHLIN, PATRICK. *Rail franchising: Railway plan puts new focus on passengers*. In: Department for Transport [online]. 2013 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/speeches/franchise-announcement>
- NASH, CHRIS A. A JAN-ERIC NILSSON. *Competitive tendering of rail services—a comparison of Britain and Sweden*. 2009.
- NASH, CHRIS A. A ANDREW S.J. SMITH. *Passenger Rail Franchising: British Experience*. Paris, 2006. ECMT Workshop on Competitive Tendering for Passenger Rail Services. University of Leeds.
- OFFICE OF RAIL REGULATION. *Costs and Revenues of UK Passenger Train Operations*. [online]. London, 2012 [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0019/4933/toc-benchmarking-report-2012.pdf

- OSBORNE, ALISTAIR. *Merseyrail franchise goes Dutch* [online]. The Telegraph, 2003. Dostupné z: <http://www.investigate.co.uk/articlePrint.aspx?id=200002180730228111F>.
- POLLITT, MICHAEL G. A ANDREW S. J. SMITH. *The restructuring and privatisation of British Rail: was it really that bad?*. Fiscal Studies. 2002, vol. 23, issue 4, s. 463-502. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264163478-en>.
- POOLE, FIONA A ANDREW DYER. *Railway Organisations*. House of Commons Library: Business and Transport Section, 1999.
- PRESTON, JOHN. *A review of passenger rail franchising in Britain: 1996/1997–2006/2007*. Research in Transportation Economics. 2008, roč. 22, č. 1, s. 71-77. DOI: 10.1016/j.retrec.2008.05.022.
- ROBINS, DAWN LOUISE. *Evaluating the Long Term Impacts of Transport Policy: The Case of Passenger Rail Privatisation in Great Britain*. Southampton, 2011. PhD Thesis. University of Southampton.
- ROZHODNUTÍ KOMISE ZE DNE 5. ČERVNA 2009, *O přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES*. In: 2009/460/ES. ES, 2009. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/2A18E2AF-5E50-498F-8978-98C49C50537F/0/32009D0460bezpcile.pdf>
- SBC WARBURG. *Railtrack Share Offer Prospectus*. London, 1996, 258 s.
- SCOTRAIL. *FirstGroup statement extension: First ScotRail Franchise*. 2010. Dostupné z: <http://www.scotrail.co.uk/content/firstgroup-plc-statement-extension-first-scotrail-franchise>
- SHADOW STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *Franchise Negotiations*. 2000. Dostupné z: <http://www.investigate.co.uk/article.aspx?id=200003141002582018H>
- SHADOW STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *Statement re Midland Mainline*. 2000. Dostupné z: <http://www.investigate.co.uk/article.aspx?id=200008100930022579P>
- SECRETARY OF STATE FOR TRANSPORT. *Government response to the Brown review of the rail franchising programme*. Norwich: Stationery Office, 2013. ISBN 978-010-1867-825.

- SECRETARY OF STATE FOR TRANSPORT. *New Opportunities For The Railways: The Privatisation Of British Rail*. 1992, 21 s. Dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DoT_WP001.pdf
- SMĚRNICE RADY ZE DNE 29. ČERVENCE 1991 *O rozvoji železnic Společenství*. In: 91/440/EHS. EHS, 1991. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/;ELX_SESSIONID=MYdfTm1DXXL2tpgBJLq5Kn2JR2b7v8l1J98fX6qXnX1JsY2sF8hB!760646899?uri=CELEX:31991L0440
- SMITH, ANDREW S.J., PHILL E. WHEAT A CHRIS A. NASH. *Passenger rail franchising in Britain: has it been a success?*. International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti, 2009, 33-62.
- SMITH, ANDREW S.J., PHILL E. WHEAT A CHRIS A. NASH. *Exploring the effects of passenger rail franchising in Britain: Evidence from the first two rounds of franchising (1997–2008)*. Research in Transportation Economics. 2010, roč. 29, č. 1, s. 72-79. DOI: 10.1016/j.retrec.2010.07.010.
- SOUTHEASTERN RAILWAY. [online]. 2014 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.southeasternrailway.co.uk/about-us/about/>.
- STAGECOACH HOLDINGS. *Stagecoach group welcomes South west trains decision*. 2001. Dostupné z: <http://www.investegate.co.uk/article.aspx?id=200104020830094502B>
- STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *Franchising Programme Continues Apace* [online]. 2004 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: http://web.archive.org/web/20040422173122/http://www.sra.gov.uk/news/2004/2/extensions_130204.
- STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *Pre-qualified Bidders for Two New Passenger Rail Franchises were announced by the SRA today*. 2005. Dostupné z: http://web.archive.org/web/20050407061424/http://www.sra.gov.uk/news/2005/4/GW_TL_GN
- STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *Preferred Bidder Announced for New Thames Trains Franchise* [online]. 2003 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z:

http://web.archive.org/web/20031202235927/http://www.sra.gov.uk/news/20031104_preferred_bidder_announced_for_thames_franchise.tt2.

STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *National Express Group Announced as Preferred Bidder for new Greater Anglia Franchise*. 2003. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090825141633/http://www.dft.gov.uk/press/releases/sra/2003a1/2003b/uncedpreferedbiddersforne1217.pdf>

STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *New Franchise for West* [online]. 2002 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.investigate.co.uk/Article.aspx?id=200211060700514089D>.

STRATEGIC RAIL AUTHORITY. *SRA Announce Preferred Bidder For TransPennine Express Franchise*. 2003. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/press/releases/sra/2003a1/2003b/nnouncepreferredbidderfo1524.pdf>

STOKES, CHRIS A FRIEDRICH DEMMER. ROLAND BERGER STRATEGY CONSULTANTS. *Rail franchising in the UK: A new approach to get the system back on track*. 2012.

THE TELEGRAPH. *National Express wins rail franchise* [online]. 2003 [cit. 2014-10-17]. Dostupné z: <http://www.telegraph.co.uk/news/1450062/National-Express-wins-rail-franchise.html>

THE TRAIN LINE. *Silverlink Trains* [online]. 2007 [cit. 2015-02-20]. Dostupné z: http://www.thetrainline.com/train-companies/silverlink_trains.shtml.

THE WALES AND BORDERS FRANCHISE. In: *House of Commons: Welsh Affairs* [online]. 2004 [cit. 2015-03-05]. Dostupné z: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200304/cmselect/cmwelaf/458/45807.htm>

THOMPSON, LOUIS S. *Privatizing British Railways: Are There Lessons for the World Bank and its Borrowers?*. In: World Bank [online]. Washington, D.C.: World Bank, 2004 [cit. 2014-08-13]. Transport Papers series, no. TP-2. Dostupné z: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2004/09/6364923/privatizing-british-railways-lessons-world-bank-borrowers>

- VICKERS, JOHN A GEORGE YARROW. *Economic Perspectives on Privatization*. Journal of Economic Perspectives. 1991, roč. 5, č. 2, s. 111-132. DOI: 10.1257/jep.5.2.111.
- VILLIERS, THERESA. *Better services for East Anglian passengers under new franchise: Abellio Greater Anglia Limited has been chosen as the new operator for the 'Greater Anglia' franchise*. In: Department for Transport [online]. 2011 [cit. 2015-03-1]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/news/better-services-for-east-anglian-passengers-under-new-franchise>
- WESSEX TRAINS. *Wessex Trains was set up in October 2001 as part of the Government's plans to improve the rail network*. [online]. 2005 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://web.archive.org/web/20051102235450/http://www.wessextrains.co.uk/company/index.php?subnavID=281>.
- WRIGHT, ROBERT. *Goodbye to the cap-and-collar*. Rail Professional [online]. 2011, Březen 2011 [cit. 2014-08-16]. Dostupné z: <http://www.railpro.co.uk/magazine/?idArticles=710>
- ZSCHOCHÉ, FRANK, KATJA GIESEKE A FRANZISKA SEEWALD. *European Benchmarking of the costs, performance and revenues of GB*. In: Civity Management Consultants [online]. Hamburg, 2012 [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0004/3658/civity-toc-benchmarking-201112.pdf

Seznam obrázků a grafů

Obr. 1	Organizační struktura po roce 1993.	18
Obr. 2	Časová osa franšíz ve Velké Británii.	34
Obr. 3	Příjmy a výdaje železničního průmyslu ve VB v roce 2013/2014.	54
Obr. 4	Vývoj železničních dotací ve Velké Británii v mil. Liber.	55
Obr. 5	Dotace (v mil. Liber) a výkon (v mil. osobokm) operátorů.	57
Obr. 6	Průměrné dotace na osobokilometr.	58
Obr. 7	Graf četnosti počtu uchazečů v tendrech.	60

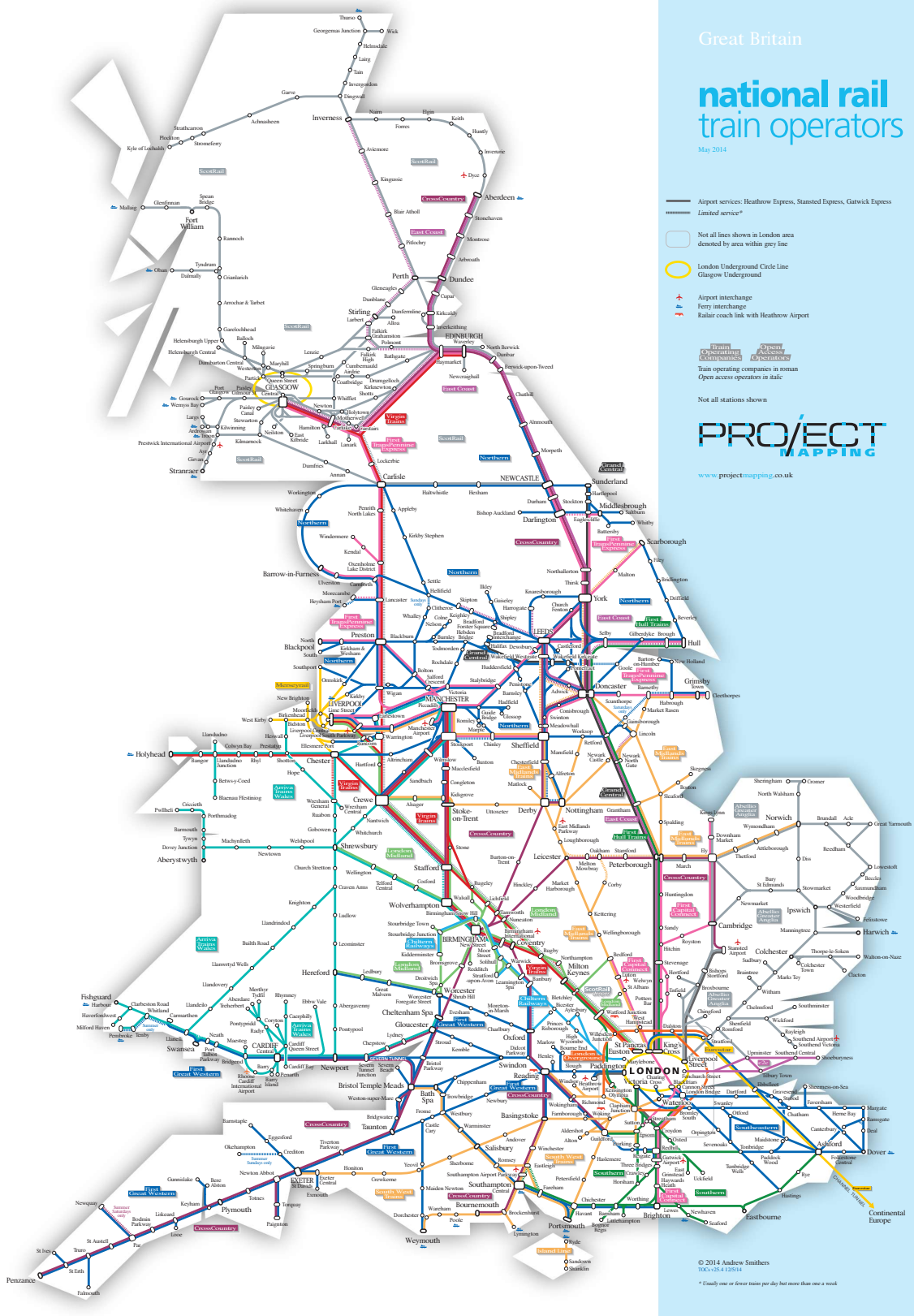
Seznam tabulek

Tab. 1	Franšízy udělené v prvním kole privatizace.	19
Tab. 2	Změny franšíz ve druhém kole privatizace.	25
Tab. 3	Dlouhodobý plán franšíz.	28
Tab. 4	Popisná statistika.	61
Tab. 5	Regresní analýza dotací na osobokilometr	62

Seznam příloh

- | | |
|--|-----------|
| 1. Mapa franšíz ve Velké Británii | 84 |
| 2. Tabulka dotací v cenách roku 2002 (mil. Liber) | 85 |

1. Mapa franšíz ve Velké Británii



2. Tabulka dotací v cenách roku 2002 (mil. Liber)

Fransiya	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	Total
Wales and Borders	92,4	121,8	91,5	95,3	136,5	-17,4	101,9	111,1	108,4	109,9	108,9	115,2	1175,5
Essex Thameside (c2c)	21,4	19,8	5,0	-2,0	17,4	10,1	0,8	-2,8	-5,4	-9,7	-13,6	-3,1	37,8
Chiltern	18,9	24,0	13,6	11,6	30,1	11,3	9,9	7,6	-14,0	5,2	5,2	-3,8	119,7
CrossCountry	206,3	242,5	108,2	144,0	216,7	158,3	105,8	56,6	26,2	5,4	16,0	24,5	1310,4
East Coast	-26,9	-22,1	-65,3	-65,8	-12,5	-29,3	-164,4	-164,7	-142,6	-150,8	-147,9	-156,2	-1148,3
East Midlands Trains						21,0	41,2	8,6	-18,6	-32,5	1,8	2,7	24,2
First Capital Connect	-1,9	10,3	0,5	6,2	-13,5	-66,2	-99,3	-77,0	-114,0	-130,7	-145,4	-153,0	-784,0
First Great Western	11,4	31,4	-34,7	-25,3	91,5	-4,0	-63,3	-2,5	-86,6	-88,4	-131,4	-55,7	-357,8
Scotrail	192,6	264,4	159,4	113,7	258,3	-36,8	197,7	234,1	242,3	245,0	225,9	372,9	2469,6
TransPennine Express		29,9	42,4	63,3	96,0	95,7	73,7	67,8	66,1	62,7	32,0	46,4	675,9
Gatwick Express	-4,9	-12,8	-17,8	-19,5	-14,1	-19,3	-3,7						-92,2
Greater Anglia			-43,9	-53,2	2,7	-52,7	-87,1	-84,2	-90,9	-71,9	-107,9	-121,0	-710,0
London Midland							101,5	88,5	56,2	52,4	44,5	49,9	393,0
Northern Rail	199,7	237,8	188,1	266,1	158,3	108,7	69,9	92,0	57,2	77,7	117,7	130,0	1703,1
Southeastern	43,8	132,2	68,6	57,9	136,1	75,0	31,6	106,1	182,3	70,9	63,9	73,2	1041,6
Southern (South Central)	4,7	89,5	69,3	101,4	152,2	60,0	11,0	41,5	-85,4	-13,4	-167,0	-124,9	138,7
South Western	36,0	114,5	37,6	48,5	115,5	11,2	-37,1	-119,0	-148,4	-183,6	-244,3	-235,6	-604,6
InterCity West Coast	188,9	327,1	87,5	88,5	207,9	147,2	-63,6	43,2	-140,2	-133,1	-75,1	-76,4	601,8
Central	105,9	144,9	151,6	152,8	199,1	119,6		-1,9					872,1
First North Western	178,2	188,9	97,0				-7,6	0,1					456,5
Midland Mainline	-14,7	-3,4	-8,8	-6,0	27,8	9,8			-9,6	-0,5			-5,4
Silverlink	46,3	51,2	29,3	57,4	89,0	41,1		-0,6					313,7
Wessex	54,1	76,8	54,6	54,6	-0,2								239,9
Island Line	2,5	3,1	3,1	3,0	2,5								14,2
First Great Eastern	-38,7	-31,4											-70,1
Thames Trains	-9,2	-5,1	-9,6	-4,5	-1,2								-29,7
Anglia Railways	1,8	4,3											6,1
Thameslink	-51,2	-40,4	-48,4	-51,1	-0,8	0,3							-191,6
Merseyrail	63,5	20,2							59,0	60,0	58,6	63,1	324,4
Total	1320,9	2019,4	978,8	1036,8	1895,4	643,5	218,8	404,2	-58,1	-125,2	-358,0	-51,9	