Masarykova univerzita

Ekonomicko-správní fakulta

Studijní obor: Regionální rozvoj a správa

ČESKÉ DRÁHY A JEJICH POSTAVENÍ V ŽELEZNIČNÍM SEKTORU ČR

Czech Railways Company and Its Position in Railway Sector in the Czech Republic

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Vilém PAŘIL

Autor:

Radka VOSTREJŠOVÁ

Brno, 2015

Masarykova univerzita
Ekonomicko-správní fakulta

Katedra regionální ekonomie a správy
Akademický rok 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Pro: **Radka Vostrejšová**

Obor: **Regionální rozvoj a správa**

Název tématu: **České dráhy a jejich postavení v železničním sektoru ČR**

Czech Railways Company and Its Position in Railway Sector in the Czech Republic

Zásady pro vypracování

Problémová oblast:

dopravní politika, železniční sektor, České dráhy, liberalizace železničního sektoru

Cíl práce:

Cílem diplomové práce je analýza současného postavení Českých drah v železničním sektoru v České republice vzhledem z pohledu horizontálního i vertikálního a identifikace možných perspektiv jejich vývoje.

Postup práce a použité metody:

Práce vychází z teoretických základů obecně akceptovaných závěrů ve zkoumané oblasti. Dalším východiskem budou dokumenty v problematické oblasti vydané v České republice, Evropské unii nebo případně v jiných organizacích globálně se zabývajících problematikou železniční dopravy a dopravní politiky. Veškerá poznání jsou podložena literárními prameny a jsou vhodně doplněna vlastními komentáři, návrhy a doporučeními. Při zpracování práce budou využity metody analýzy a syntézy jakožto základní metody tvorby odborných prací. Metodu historickou a deskriptivní lze užít pro popis dosavadních poznatků ve zpracovávané oblasti, při práci s literaturou a s jednotlivými dokumenty pak lze využít metody komparace a analogie.

Rozsah grafických prací: dle potřeby

Rozsah práce bez příloh: 60 - 80 stran

Seznam odborné literatury:

ARTIS, M. J., NIXSON, F. (2001): *The economics of the European Union: policy and analysis.*3rd ed. Oxford: Oxford University Press, 2001, 426 s. ISBN 0-19-877640-3

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. (2002): *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 2011, 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.

EISLER, J. (2004): *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě.* Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2004. 151 s. ISBN 8024507722.

KVIZDA,M.; POSPÍŠIL T.;SEIDENGLANZ, D.;TOMEŠ,Z. (2007): *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie.* Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9

VITURKA, M., ŽÍTEK, V., HALÁMEK, P., KLÍMOVÁ, V., TONEV, P (2005): *Teoreticko-metodologická východiska hodnocení programů podpory regionálního rozvoje.* Brno: Masarykova univerzita, 2005. 132 s. VaV. ISBN 80-210-3639-7.

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

TOMEŠ, Z. (2010): *Vliv zavádění konkurence na železniční dotace v ČR.* Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory. Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2010. 136 s. ISBN 978-80-210-5309-0

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Vilém Pařil**

Datum zadání diplomové práce: **8. 1. 2013**

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

…… ……

vedoucí katedry **děkan**

V Brně dne 8. 1. 2013

Jméno a příjmení autora:	Radka Vostrejšová
Název diplomové práce:	České dráhy a jejich postavení v železničním sektoru ČR
Název diplomové práce v angličtině:	Czech Railways Company and Its Position in Railway Sector in the Czech Republic
Katedra:	Regionální ekonomie a správy
Vedoucí bakalářské práce:	Ing. Vilém Pařil
Rok obhajoby:	2015

Anotace:

Cílem této práce je analýza postavení společnosti České dráhy v železničním sektoru ČR v době, kdy na koleje poprvé vstupuje konkurence. Velká část je věnována problematice liberalizace železničního trhu, kterou se práce zabývá v rovině teoretické i praktické. Praktická část je věnována převážně dopravě osobní a je demonstrována na současné situaci na trase Praha – Ostrava, na které své služby poskytují kromě Českých drah již dvě soukromé dopravní společnosti. Pro mezinárodní porovnání uvádí práce také stručný popis německé a polské železnice.

Annotation:

The purpose of this thesis is an analysis of the company České dráhy and its position in the railway sector in the Czech Republic. The position is currently changing because of competition. This thesis focuses mainly on the liberalization of the railway sector. It outlines the situation on the line Praha – Ostrava where are already two private companies providing transport services. The thesis also compares the Czech railway sector with the German and Polish sector.

Klíčová slova:

železniční doprava, liberalizace, České dráhy, reforma železnice, osobní doprava, konkurence

Keywords:

Railway transport, Liberalization, České dráhy, Reform of railway, Passenger transport, Competition

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci *České dráhy a jejich postavení v železničním sektoru ČR* vypracovala samostatně pod vedením Ing. Viléma Pařila a uvedla 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 5. 1. 2015

vlastnoruční podpis autora

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Vilému Pařilovi za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce.

OBSAH

ÚVOD 15
1 VÝZNAM A VÝVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY. 17
1.1 Doprava a dopravní politika 17
1.2 Charakteristika a význam železniční dopravy 20
1.2.1 Železniční doprava a regionální rozvoj ČR 21
1.3 Vývoj železniční dopravy na území České republiky 22
1.3.1 Železnice v českých zemích v 19. století 23
1.3.2 Železnice v českých zemích ve 20. století 23
1.3.3 Transformace státní organizace České dráhy 27
1.3.4 Současné institucionální nastavení systému železniční dopravy v ČR 28
2 VYTVÁŘENÍ KONKURENČNÍHO PROSTŘEDÍ V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ 33
2.1 Liberalizace trhu železničních dopravních služeb v ČR 34
2.1.1 Zákon o drahách 35
2.1.2 Zákon o transformaci 37
2.1.3 Novelizace zákona o drahách 37
2.1.4 Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících 38
2.2 Bariéry vstupu na trh s železniční dopravou 38
3 ŽELEZNIČNÍ SEKTOR ČR 41
3.1 Charakteristika železniční sítě 41
3.2 SŽCD, s. o. 42
3.3 Železniční dopravní cesta ve správě SŽDC 43
3.4 České dráhy, a.s. 46
3.5 Soukromé společnosti na trhu s železniční dopravou 49
3.5.1 Soukromé společnosti vlastnící a provozující regionální trať 49
3.5.2 Soukromé společnosti provozující regionální dráhy 50
3.5.3 Privátní železniční dopravci na státních drahách 50
4 POSTAVENÍ ČESKÝCH DRAH V SEKTORU OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 55
4.1 Teorie a realita konkurence na české železnici 55
4.1.1 Konkurenční boj na lince Praha-Ostrava 58
4.2 Finanční analýza české železnice 61
4.2.1 Křížové platby 61
4.2.2 Dotace 63

4.2.3 Vybrané výkonnostní ukazatele ČD 67
4.2.4 Vybrané finanční ukazatele ČD 69
5 OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V NĚMECKU A V POLSKU 72
ZÁVĚR 76
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ 78
SEZNAM TABULEK 85
SEZNAM GRAFŮ 87
SEZNAM SCHÉMAT 87
SEZNAM ZKRATEK 88
SEZNAM PŘÍLOH 89
PŘÍLOHY 90

ÚVOD

Železniční doprava patří mezi nejstarší a také nejvýznamnější dopravní obory. Především v minulosti měla velký vliv na utváření a rozvoj území. Její budování s sebou přinášelo práci pro mnoho lidí, umožňovala rozšiřování obchodu mezi státy, podporovala technický rozvoj a důležitá byla také pro vojenskou oblast. Význam železnice začal postupně upadat až v druhé polovině 20. století a to díky silnému nástupu dopravy silniční. Stále se však jedná o hospodářsky a strategicky důležitý sektor národního hospodářství každého státu.

Současným trendem typickým pro oblast železniční dopravy je snaha o liberalizaci a deregulaci tohoto sektoru. V Evropě byla zvolena pro dosažení tohoto cíle varianta oddělení dopravních služeb od správy železniční dopravní cesty, tzv. vertikální separace. Díky ní dochází k roztříštění státních železničních monopolů, což umožňuje vstup dalších soukromých subjektů na trh s železniční dopravou.

Česká republika přijímá první legislativní kroky směřující k liberalizaci železničního sektoru brzy po svém vzniku, v roce 1994. V průběhu let jsou uzákoněna další důležitá opatření podporující vytváření konkurenčního prostředí na trhu s železniční dopravou a omezující dominantní postavení největšího českého dopravce – Českých drah. Železniční sektor je však velmi specifickým odvětvím a noví potencionální dopravci si hledají svoji cestu na železnici velmi obtížně.

Tato práce se zabývá postavením státem vlastněné společnosti České dráhy v železničním sektoru České republiky. Jejím cílem je analýza jejího postavení z pohledu vertikálního a horizontálního. Práce obecně klade větší důraz na oblast osobní železniční dopravy, doprava nákladní v ní však není opomíjena. První kapitola přináší obecný popis a historický vývoj české železnice včetně současné podoby a budoucích cílů. Kapitola druhá se věnuje procesu liberalizace železniční dopravy. Nastíněny jsou základní principy vytváření konkurenčního prostředí a možné bariéry vstupu na trh. Důraz je kladen především na český legislativní rámec této problematiky. Třetí kapitola představuje jednotlivé subjekty, které jsou součástí systému železniční dopravy v ČR. Kromě Správy železniční dopravní cesty a Českých drah jsou uvedeny také ostatní menší společnosti podnikající v této oblasti. Kapitola číslo pět se zaměřuje na podnik České dráhy. Její první část popisuje postavení společnosti na lince Praha-Ostrava, na které jí v současné době konkurují dva soukromí dopravci. Druhá část kapitoly se zabývá rozborem některých finančních toků a ukazatelů, které jsou součástí

hospodaření společnosti. Poslední kapitola nabízí krátký pohled na situaci panující na železnici v Polsku a v Německu. Tento stručný nástin má sloužit k možnému porovnání mezi situací panující na české železnici a na železnicích vybraných států.

1 VÝZNAM A VÝVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

1.1 Doprava a dopravní politika

Doprava může být charakterizována jako cílevědomé přemísťování hmotných statků a osob z jednoho místa do druhého. Můžeme také říci, že doprava uspokojuje potřebu mobility, tedy potřebu změnit místo, kde se člověk nebo náklad nachází. Jedná se o proces charakterizovaný pohybem dopravního prostředku po určité dopravní cestě *(Toušek, 2009)*. Na základě toho, jestli jsou přepravovány osoby nebo zboží, rozlišujeme dopravu osobní a nákladní. **Přepravou** se rozumí požadavek uživatele dopravních služeb na přemístění. Pojem zahrnuje kromě prostorového přemístění také další nezbytné činnosti s procesem spojené *(Zelený 2007)*. Přepravu tedy můžeme chápat jako výsledek činnosti dopravy *(Eisler et al., 2011)*.

Doprava má obecně velký vliv na fungování celé společnosti, na hospodářský rozvoj regionů, států a kontinentů, i na to, jak jsou ve světě rozmístěny hlavní koncentrace obyvatelstva. Ovlivňuje ekonomiku státu, mezinárodní trh zboží a služeb, životní prostředí i cestovní ruch *(Maryáš a Vystoupil, 2006*).

Základní dělení dopravy podle odvětví:

- železniční
- silniční
- námořní
- vnitrozemská vodní (jezerní, říční)
- letecká
- potrubní

Dopravní politika je jednou ze stěžejních oblastí hospodářské politiky každého státu. Zahrnuje cíle dopravního systému a metody a nástroje, pomocí kterých má být těchto cílů dosaženo. Tyto nástroje můžeme rozdělit na legislativní, fiskální, dotační, nástroje tvorby aktivit a nástroje tvorby prostředí (*Peltrám, 2003)*. Úkolem dopravní politiky je sladit zájmy uživatelů dopravních sítí, dopravních podniků a státu tak, aby došlo k optimálnímu uspokojení jejich zájmů a k efektivnímu rozvoji dopravního systému. S rostoucí vyspělostí států a se zvyšující se životní úrovní obyvatel se čím dál více projevují rozdíly mezi zájmy

cestujících, dopravců a státu *(Eisler et al., 2011)*. Dopravní systém státu proto bývá postaven na kompromisech mezi požadavky jednotlivých stran. Obecnou snahou je, aby bylo uspokojeno co nejvíce potřeb s co nejmenším objemem dopravy *(Foltýnová, 2009)*. Především kvůli negativním vlivům dopravy na zdraví a životní prostředí. Za negativní externality jsou považovány plynné emise, hluk, vibrace, odpady, narušování funkčních a prostorových vazeb v ekosystémech a celkovém charakteru krajin *(Maryáš a Vystoupil, 2006)*. Snižování těchto negativních efektů je důležité pro naplnění konceptu trvale udržitelné dopravy.

Priority a cíle dopravní politiky České republiky jsou definovány v dokumentu **Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020** s výhledem do roku 2050 (dále jen Dopravní politika). Jedná se o vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor dopravy, ve kterém jsou identifikovány problémy dopravního sektoru a navržena opatření na jejich řešení *(Ministerstvo dopravy, 2013)*.

Hlavním cílem Dopravní politiky je: ***vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.***

Existence dobrého dopravního systému je podmínkou pro fungování a rozvoj ekonomických aktivit v zemi. Pro ekonomiku státu je doprava významná nejen jako samostatný sektor, ale také kvůli své návaznosti na ostatní hospodářská odvětví a kvůli svému podílu na tvorbě a rozvoji územní dělby práce. Jedná se o sektor, který je finančně velmi náročný a má velký vliv na příjmovou i výdajovou stránku veřejných rozpočtů *(Ministerstvo dopravy, 2013)*. Podíl dopravy a spojů na tvorbě HDP České republiky je uveden v tabulce č. 1. V jednotlivých letech sledovaného období dosahoval tento ukazatel podobných hodnot, a to ve výši okolo 11%. Tabulka č. 2 zobrazuje tvorbu hrubé přidané hodnoty v odvětví dopravy. Nejvyšších čísel dosahuje doprava silniční, druhá nejvýkonnější je doprava železniční.

Tabulka č. 1 Odvětvová struktura HDP v letech 2009-2012

	Odvětvová struktura HDP (běžné ceny v mld. Kč)							
	2009		**2010**		**2011**		**2012**	
HDP v kupních cenách	3 759,0		3 790,9		3 823,4		3 846,6	
Hrubá přidaná hodnota	3 390,2		3 420,3		3 444,5		3 451,7	
V tom:	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %
Zemědělství, lesnictví, rybolov	65,1	1,92	56,7	1,66	79,8	2,32	81,4	2,36
Průmysl	1 018,6	30,05	1 015,5	29,69	1 050,2	30,49	1 069,8	30,99
Stavebnictví	242,2	7,14	250,8	7,33	233,9	6,79	216,8	6,28
Obchod a pohostinství	428,4	12,64	444,0	12,98	451,0	13,1	454,9	13,18
Doprava, spoje	**391,7**	**11,55**	**393,8**	**11,51**	**384,5**	**11,16**	**390,5**	**11,31**
Finanční zprostředkování	150,3	4,43	157,9	4,62	167,7	4,87	151,0	4,37
Komerční služby	487,4	14,38	491,9	14,38	468,9	13,61	481,7	13,96
Ostatní služby	606,5	17,89	609,8	17,83	608,4	17,66	605,7	17,55

Pramen: Ročenky dopravy MD 2009-2012, vlastní výpočty

Tabulka č. 2 Tvorba hrubé přidané hodnoty v odvětví dopravy v letech 2009-2012

	Hrubá přidaná hodnota (běžné ceny v mil. Kč)							
	2009		**2010**		**2011**		**2012**	
Doprava celkem	111 842		114 330		106 513		109 530	
Z toho:	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %
Železniční	**25 028**	**22,38**	**23 329**	**20,40**	**21 917**	**20,58**	**19 818**	**18,09**
Silniční	78 582	70,26	84 462	73,88	80 433	75,51	82 485	75,31
Vodní	279	0,25	237	0,21	241	0,23	228	0,21
Letecká	7 953	7,11	6 302	5,51	3 922	3,68	6 999	6,39

Pramen: Ročenky dopravy MD 2009-2012, vlastní výpočty

1.2 Charakteristika a význam železniční dopravy

V době svého vzniku znamenala železniční doprava významný technologický pokrok. Hlavním důvodem výstavby železnic byl zpočátku obchod se solí a následně přeprava uhlí. K původnímu motivu výstavby železnic, kterým byla již zmíněná nákladní doprava, se postupně připojila také přeprava osob. V 19. století nabízela železniční doprava mnohem spolehlivější a komfortnější služby než její konkurenti, kterými byly dostavníky a říční doprava. Už od počátku své existence měla železnice podíl na rozvoji ekonomiky a zaměstnanosti v oblastech, kde byla budována a následně provozována. Přinášela s sebou totiž práci pro mnoho lidí, podněcovala technický rozvoj a podílela se na rozšíření mezinárodního obchodu *(Zelený, 2007)*. Díky rozmachu železniční dopravy došlo také ke vzniku nových průmyslových pododvětví, mezi která patří například výroba kolejnic, lokomotiv, vagónů, osvětlovacích a elektrotechnických zařízení *(Kunc a Krylová, 2005)*. Neméně významná byla také její strategicko-vojenská funkce. Ve válečných obdobích poskytovala možnost rychlého přesunu velkého množství vojenské techniky, vojáků, materiálu a zásob. Význam železniční dopravy začínal postupně klesat až v období nástupu dopravy silniční a později také letecké, které se lépe přizpůsobily požadavkům moderní doby. Dodnes se však jedná o velmi významné odvětví v dopravní politice států, které je důležitým článkem dopravního systému.

Železniční doprava je odvětvím, které se vyznačuje mnoha specifickými znaky. Především je silně spjata s charakterem infrastruktury. Ten závisí jednak na geografických podmínkách, budovat železnici v nížinách je něco jiného než v horských oblastech, a také na účelu tratí, protože na tratě, které jsou určeny výhradně pro nákladní dopravu, jsou kladeny menší bezpečnostní nároky, než na tratě sloužící také pro dopravu osobní *(Tomeš, 2006)*.

Za pozitiva železniční dopravy můžeme považovat poměrně nízkou nehodovost a z toho plynoucí bezpečnost, rychlý a pravidelný provoz, schopnost přepravovat velké množství nákladu i osob naráz a ekologicky přívětivý provoz na elektrifikovaných tratích. Mezi ekonomická kritéria, která jsou typická pro železniční dopravu, patří vysoké fixní náklady, úspory z rozsahu, úspory z hustoty dopravy, síťový efekt a úspory ze struktury *(Kvizda et al., 2007)*.

- **Fixní náklady** jsou nezávislé na rozsahu produkce. Zahrnují náklady vynaložené na výstavbu a údržbu infrastruktury. Tyto náklady bývají také někdy označovány jako utopené náklady. To proto, že prostředky vložené do železniční infrastruktury nelze přenést do jiného podnikání. Nenávratnost utopeného kapitálu představuje jedno z největších rizik při budování nových tratí.
- **Úspory z rozsahu** odrážejí vztah mezi vstupy a celkovým výstupem. Odlišná situace nastává, když dopravce vlastní infrastrukturu a když ne. Pouhý provoz železniční dopravy, očištěný o utopené náklady, totiž nevykazuje výrazné úspory z rozsahu oproti ostatním oborům dopravy. Jako efektivní se tedy jeví, aby infrastrukturu zatíženou utopenými náklady využívalo více navzájem si konkurujících dopravců.
- **Úspory z hustoty dopravy** vyjadřují vztah mezi vstupy a výstupy v případě, kdy velikost sítě zůstává stejná. Tento ukazatel je, na rozdíl od ukazatele úspory z velikosti firmy, v případě železniční dopravy zásadní. Je také zdrojem konkurenční výhody oproti ostatním oborům.
- **Síťový efekt** může být definován jako změna příjmů z nabízeného statku v závislosti na změně počtu subjektů poptávajících tento identický statek. Platí, že firma vlastnící síť má konkurenční výhodu nad firmami produkujícími substituty, pokud je její síť větší, než je síť konkurentů.
- **Úspory ze struktury** spočívají ve snižování průměrných nákladů při rozšiřovaní produkce o nové výrobky. V železniční dopravě tato situace nastává, pokud jedna společnost zároveň poskytuje osobní i nákladní dopravu. Možnost dosahovat úspor ze struktury závisí na charakteristice sítě. Pro železnici je pak typické, že poskytování dopravních služeb je silně omezeno sítí a jejími technologickými specifiky *(Kvizda a Tomeš, 2013)*.

1.2.1 Železniční doprava a regionální rozvoj ČR

Kvalita dopravních systémů má velký vliv na hospodářskou úroveň regionů a jejich rozvoj. Doprava totiž snižuje intenzitu závislosti ekonomiky na blízkosti paliv, zemědělské výroby a jiných primárních zdrojů *(Žítek, 2004)*. Spojuje spotřebitele a výrobce, čímž zvětšuje geografickou rozlohu trhu, snižuje transakční náklady a rozšiřuje možnosti směny (*Slaný, 2003)*.

Železnice, která byla často nositelem ekonomického rozvoje území, sehrála významnou roli v rozvoji regionů. Díky vzniku a rozvoji železniční dopravy přestaly být regiony závislé na

vlastní zemědělské produkci, prohloubila se míra dělby práce a zvýšila se specializace jednotlivých podniků v regionu. Prvotním efektem vzniku a rozšíření železniční dopravy bylo spojení jednotlivých regionálních trhů, díky čemuž docházelo k vyrovnávání meziregionálních rozdílů. Postupem času se však začaly vymezovat nejvíce frekventované trasy a následkem toho došlo k výraznějšímu ekonomickému, administrativnímu a populačnímu rozvoji sídel a měst ležících na těchto trasách. Rozvoj železnic (a později i dalších druhů dopravy) tedy ve výsledku vedl k vytvoření výrazných regionálních rozdílů a dalšímu postupnému prohlubování nerovnoměrného vývoje regionů *(Kunc a Krylová, 2005)*. Nerovnoměrným rozvojem se ve své teorii růstových pólů zabývá F. Perroux, který tvrdí, že nerovnoměrný vývoj je samozřejmý, protože k růstu nemůže docházet všude ve stejné míře. Zásadní význam připisovali dopravě autoři lokalizačních teorií regionálního rozvoje, jejichž cílem bylo nalezení faktorů ovlivňujících lokalizaci ekonomických aktivit a vysvětlení prostorového rozmístění ekonomiky. Mezi tyto lokalizační faktory řadili také dopravní náklady. Ve svých modelech se jimi zabýval Alfred Weber, který hledal optimální umístění podniku podle minimálních dopravních nákladů *(Blažek a Uhlíř, 2011)*.

Od počátku 20. století bylo vytvořeno poměrně mnoho teorií regionálního rozvoje a jejich autoři definují různé faktory ovlivňující rozvoj regionu a přikládají jim různou důležitost. S odstupem času je však patrné, že železniční doprava v minulosti ovlivnila formování regionů a měla vliv na jejich rozvoj nebo případný úpadek. V současné době jsou ovšem dopady působení železnice na regionální hospodářský rozvoj spíše zanedbatelné. Ekonomika regionu již není tolik závislá na pevné dopravní infrastruktuře, jako tomu bylo v historii *(Kvizda et al., 2007)*.

1.3 Vývoj železniční dopravy na území České republiky

Železniční doprava je považována za tradiční dopravní obor a zároveň je nejstarším plně mechanizovaným odvětvím v celé Evropě (*Kunc a Krylová, 2005)*. Od svého vzniku až dodnes si prošla bouřlivým vývojem a měla výrazný vliv na hospodářský i společenský rozvoj nejen českého státu.

1.3.1 Železnice v českých zemích v 19. století

Příchod železniční dopravy na území českého státu se datuje na začátek 19. století. V roce 1825 byla zahájena stavba koněspřežky České Budějovice - Linec. Provoz na české části této trasy byl zahájen již v roce 1828 a trval až do 70. let 19. století, kdy došlo k její přestavbě na modernější parostrojní dráhu. Druhá koněspřežná dráha na českém území, která vedla z Prahy do Lán, byla budována v průběhu let 1826 až 1833. Na rozdíl od úspěšné linecko-budějovické koněspřežky, která sloužila dobře svému účelu, byla ekonomicky zcela neúspěšná *(Jakubec a Jindra, 2006)*. K jejímu přestavení na parostrojní dráhu spojující Kladno s Prahou došlo v roce 1863.

První parostrojní železnice u nás byla uvedena do provozu v červenci roku 1839 a její trasa vedla z Vídně do Brna. Jednalo se o úsek Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB), která po svém dokončení spojovala Vídeň se solnými doly v Haliči. K dostavení celé dráhy došlo v roce 1858.

První veřejné železnice na českém území, mezi které patřily obě koněspřežky i Severní dráha císaře Ferdinanda, byly soukromé bez jakékoliv finanční účasti státu, nebyly na ně poskytnuty žádné státní garance ani požadavky či podmínky na trasování drah *(Kvizda et al., 2007)*. Rakouský stát začal s výstavbou železniční sítě na vlastní náklady v roce 1841 a pokračoval v ní v průběhu dalších let 19. století. V roce 1845 byl zahájen provoz první parostrojní železnice v Čechách. Jednalo se o úsek Severní státní dráhy vedoucí z Olomouce do Prahy. V letech 1867 až 1874 bylo v českých zemích vystavěno 3260 km železnic. Právě v tomto období nastal největší rozvoj železničního podnikání *(Jakubec a Jindra, 2006)*. V roce 1874, kdy byla dostavěna základní železniční síť, dosáhla délka železničních tratí v českých zemích 4655 km.

1.3.2 Železnice v českých zemích ve 20. století

Od počátku 20. století jsou postupně převáděny železnice do státního vlastnictví. Již v průběhu 20. let došlo k zestátnění většiny tratí na území Československa. Ke dni založení československého státu byla založena také společnost Československé státní dráhy (ČSD), která zajišťovala provoz železniční dopravy na celém jeho území. Toto monopolní postavení státu v drážní dopravě je ve 2. polovině 20. století typické pro většinu států v Evropě.

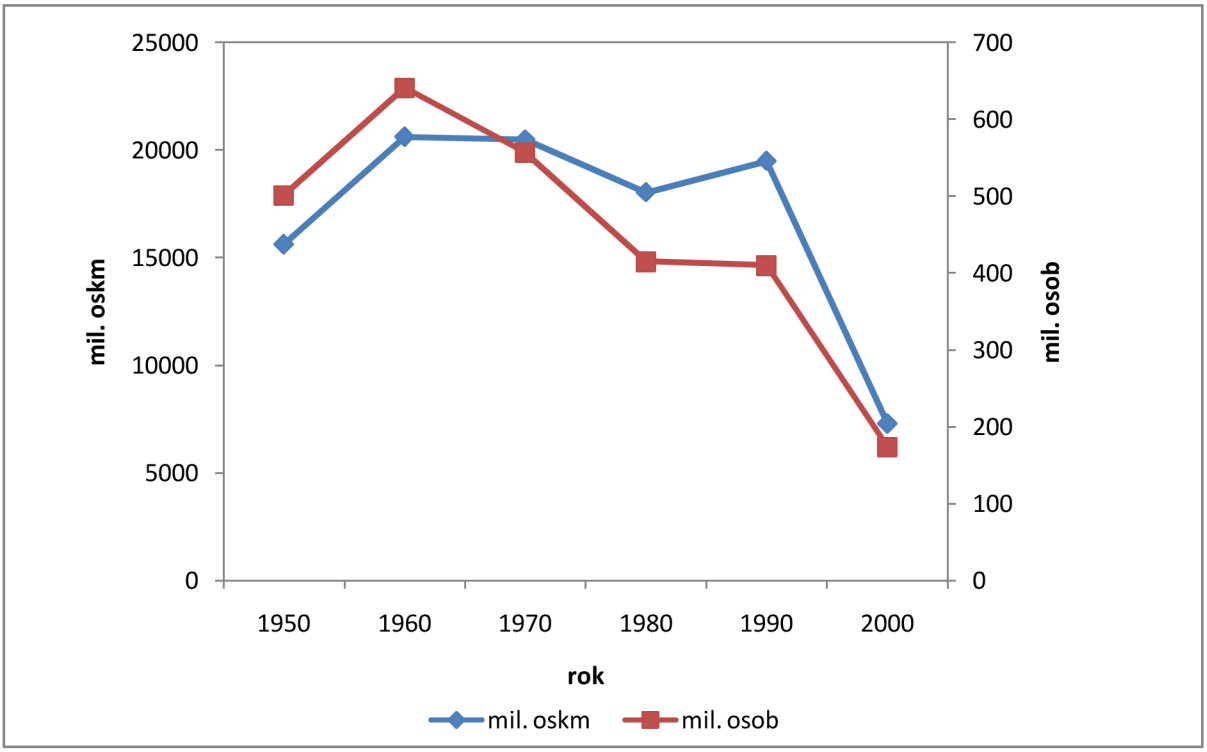
Za první republiky byly postupně zaváděny do provozu první motorové lokomotivy, jejichž výhodou byla výrazná úspora času jízdy. Avšak ekologičtější variantu nabízely lokomotivy poháněné elektrickou energií. Počátky elektrifikace železničních tratí na území Československé republiky sahají do roku 1903, kdy byl zahájen provoz v elektrické trakci na kolejové trase z Tábora do Bechyně. Svého rozmachu se však elektrifikace dočkala až po 2. světové válce.

Se vznikem Protektorátu Čechy a Morava přebraly kontrolu nad českými železnicemi Německé říšské dráhy. Československé státní dráhy zanikly a nástupnickou společností na území českého státu se staly Českomoravské dráhy. Po ukončení války v roce 1945 byla obnovena původní společnost ČSD. Za války také došlo ke značnému poškození železniční sítě.

Osud československé železnice ve druhé polovině 20. století byl ovlivněn komunistickým režimem. Došlo ke znárodnění veřejné dopravy a založení národních dopravních podniků. Na základě zákona číslo 311/1948 Sb. byl založen státní podnik Československé státní dráhy. Všechny součásti státních drah byly podřízeny Ústřednímu ředitelství podniku Československých státních drah v Praze a federálnímu ministerstvu dopravy *(Jakubec, 2008)*. Činnost ministerstva řídil ministr ve spolupráci s jednotlivými náměstky a to prostřednictvím odborů. Řízení federálního ministerstva dopravy bylo rozděleno na ekonomickou oblast, oblast technického a investičního rozvoje, oblast železničního provozu a neželezniční dopravy. Náměstek ministra dopravy pověřený řízením železničního provozu byl současně také představitelem Československých státních drah *(Jelen, 1987)*. Československá železniční síť byla ze správního hlediska územně rozdělena na čtyři oblasti, které se nazývaly dráhy. Jednalo se o Východní dráhu, která měla řídící orgán umístěn v Bratislavě, Střední dráhu se sídlem v Olomouci, Severozápadní dráhu se sídlem v Praze a o Jihozápadní dráhu se sídlem v Plzni (*Antonický, 1977)*.

Jak lze vidět v grafu č. 1, v průběhu druhé poloviny 20. století důležitost osobní železniční dopravy postupně klesala díky silné konkurenci automobilové a autobusové dopravy a od osmdesátých let už byla významná pouze pro velké vzdálenosti *(Jakubec, 2008)*.

Graf č. 1 Vývoj přepravených osob a přepravního výkonu v Československu a České republice v druhé polovině 20. století

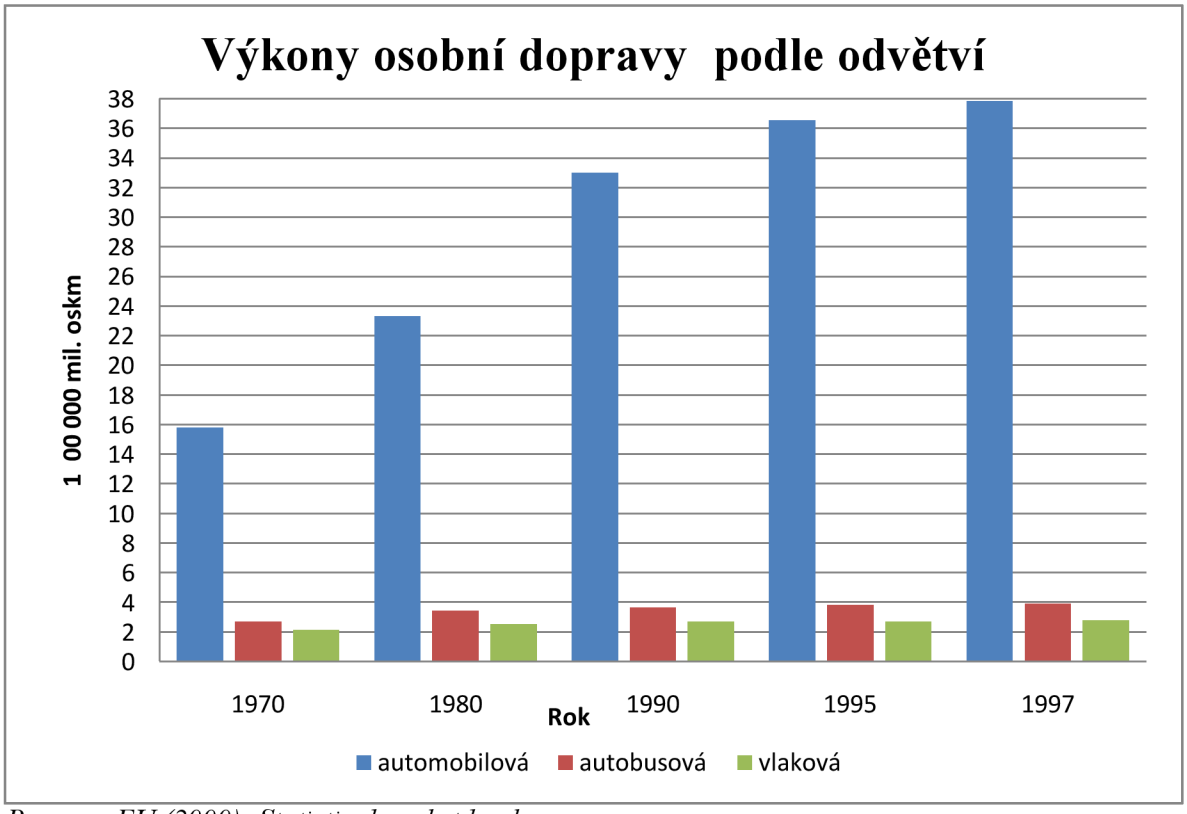


Poznámka: Osobokilometr představuje přepravu jedné osoby v osobní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru.

Pramen: Kvizda et al., 2007

Trend přesunu od železniční k silniční dopravě nastal postupně celosvětově. Následující graf č. 2 popisuje vývoj výkonnosti dopravy měřené v osobokilometrech v letech 1970 až 1997 ve státech Evropské unie. Všechny druhy osobní dopravy zaznamenaly v průběhu těchto let určitý růst. Hned na první pohled je však patrný prudší nárůst výkonnosti osobní automobilové dopravy a její silná převaha oproti ostatním odvětvím. Zatímco výkon vlakové dopravy v tomto období roste v průměru o 9%, průměrný nárůst dopravy automobilové dosahuje 34%.

Graf č. 2 Výkony osobní dopravy podle odvětví v zemích EU v letech 1970-1997



Pramen: EU (2000): Statistical pocket book

Nejmladší velkou veřejnou tratí u nás je trať z Havlíčkova Brodu do Brna, která byla uvedena do provozu v roce 1953. Od roku 1828, kdy začal provoz na první koněspřežce z Lince do Českých Budějovic, do roku 1953 uplynulo téměř 130 let a za tu dobu bylo na území České republiky vystavěno přes 9 500 km tratí (z nichž je jedna třetina elektrizovaná) a vznikla tak železniční síť s poměrně vysokou hustotou *(Kvizda, 2006)*. Dokonce se jedná o jednu z nejhustějších železničních sítí v Evropě i ve světě, jak dokládá tabulka č. 3, která uvádí porovnání hustoty železniční sítě s největšími státy.

Tabulka č. 3 Hustota železniční sítě ve světě (data za rok 2011)

Stát	**Délka celkem** (v km)	**Hustota na počet obyvatel** (v km/ 10 000 obyv.)	**Hustota na rozlohu území** (v km/ 100 km2)
USA	228 218	7,3	2,4
Rusko	85 167	6,0	0,5
Čína	66 050	0,5	0,7
Indie	64 460	0,5	2,0
Kanada	52 002	15,1	0,5
Německo	33 576	4,1	9,4
Francie	30 884	4,7	4,8
Ukrajina	21 665	4,7	3,6
Česká republika	**9 470**	**9,02**	**12,0**

Pramen: International union of railways (2011), vlastní výpočty

1.3.3 Transformace státní organizace České dráhy

Státní organizace České dráhy byla založena 1. ledna 1993 jako nástupnická organizace Československých státních drah (ČSD). Jako státní organizace, která plní funkci správce železniční infrastruktury a která je i monopolním dopravcem, fungovaly České dráhy do 31. prosince 2002. Na počátku roku 2003 došlo k významné změně. České dráhy s. o. byly rozděleny na akciovou společnost České dráhy a.s. (ČD, a.s.) a Správu železniční dopravní cesty s. o. (dále jen SŽDC). Mezi tyto dvě nové společnosti byl rozdělen také majetek bývalé státní organizace ČD, s. o. Železniční infrastruktura zůstala ve vlastnictví státu, zastoupeného správcovskou organizací SŽDC, na kterou přešly také dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury a veškeré závazky a pohledávky zrušené společnosti ČD, s. o. Provozní závazky činily 6,5 miliardy Kč a investiční závazky 40,6 miliardy Kč. Pohledávky z obchodního styku byly ve výši 4 miliardy Kč a pohledávky za státem 6,8 miliardy Kč. Dále SŽCD převzala také investiční majetek v hodnotě 84 miliard Kč. ČD, a.s. převzaly funkci provozovatele osobní i nákladní dopravy. Počáteční majetek společnosti byl 39,5 miliardy Kč a nepřešly na ni žádné závazky zaniklých ČD, s. o.

Po rozdělení si státní podnik SŽDC začal najímat společnost České dráhy a.s., aby zajišťovala provoz a udržovala provozuschopnost železniční dopravní cesty a České dráhy spolu s dalšími soukromoprávními dopravci začaly hradit poplatek státní organizaci SŽDC za použití

železniční cesty. SŽDC proplácí ČD náklady vzniklé s provozováním železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu *(Kvizda et al., 2007)*.

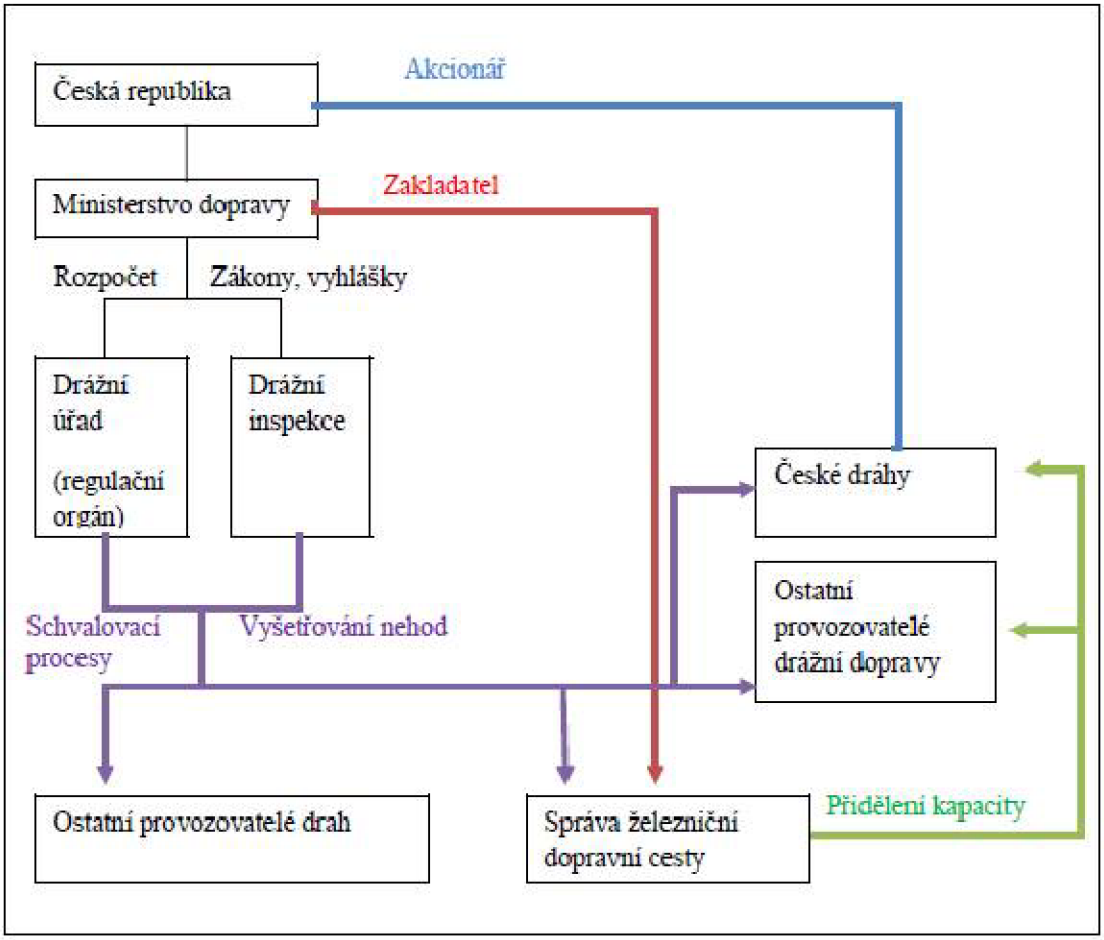
Transformace původní společnosti na dva oddělené subjekty byla součástí procesu liberalizace železniční dopravy. Tento proces není jednoduchou ani jednorázovou záležitostí. V minulosti probíhal v několika vlnách, které budou rozebrány v dalším textu této práce. Liberalizace železniční dopravy v ČR není bohužel ani dodnes zcela ukončena.

1.3.4 Současné institucionální nastavení systému železniční dopravy v ČR

Doprava je jednou z podmínek fungování výrobních, oběhových a společenských procesů. Stát dopravu využívá k dosažení svých cílů v rámci hospodářské a také sociální politiky, financuje výstavbu a modernizaci její infrastruktury a v osobní dopravě zajišťuje dopravní obslužnost území (*Eisler, 2004)*.

Institucionální nastavení systému železniční dopravy v ČR je graficky zobrazeno ve schématu č. 1. Z obrázku můžeme vyčíst následující vztahy. Stát Česká republika zastává úlohu jediného 100 % akcionáře společnosti České dráhy, která je v současnosti největším národním dopravcem v oblasti osobní i nákladní železniční dopravy. Ministerstvo dopravy je zakladatelem státní organizace Správa železniční a dopravní cesty, která funguje jako správce kolejí a infrastruktury ve vlastnictví státu. SŽDC přiděluje kapacitu dráhy jednotlivým dopravcům a vytváří jízdní řády. Drážní úřad a Drážní inspekce vykonávají dozor a kontrolu nad všemi provozovateli drážní dopravy i nad správcem dráhy a jsou podřízeni Ministerstvu dopravy.

Schéma č. 1 Funkční schéma železničního sektoru v České republice



Pramen:Ministerstvo dopravy 2014, vlastní úprava

Struktura objednávky veřejné železniční dopravy

V současné době je v České republice veřejná železniční doprava zajišťována třemi úrovněmi příslušných orgánů. K danému vymezení a přenesení pravomocí na nižší složky státní moci došlo v roce 2005 na základě procesu subsidiarity.

- Dopravní služby v oblasti veřejné drážní osobní dopravy s nadregionálním nebo mezinárodním charakterem jsou provozovány na základě objednávky **Ministerstva dopravy České republiky**. Ministerstvo dopravy tak činí na základě § 4 zákona o veřejných službách.
- Regionální dopravní služby objednávají na základě § 3 téhož zákona jednotlivé **kraje**.
- Dopravní služby, které tvoří dopravní obslužnost obce, zajišťují **obce**.

Dopravní politika 2014-2020 – železniční sektor

Tato kapitola stručně popisuje některé cíle dopravní politiky pro roky 2014-2020, které se výrazně dotýkají také železniční dopravy *(Ministerstvo dopravy, 2013)*.

Specifické cíle dopravní politiky pro prioritu **uživatelé:**

- Podpora konkurenceschopnosti ČR

  V rámci tohoto cíle je kladen důraz na zkvalitnění dopravní infrastruktury (budování nových komunikací, zlepšení stávající infrastruktury, zlepšení bezpečnosti, zvyšování rychlosti a kapacity). Dostatečná pozornost by měla být věnována jak rozvoji komunikací dálničního typu, tak i rozvoji rychlé železniční dopravy.

- Vytváření podmínek pro soudržnost regionů

  Kvalitní dopravní infrastruktura pozitivně ovlivňuje konkurenceschopnost regionů. Cílem dopravní politiky je zachování srovnatelné dopravní infrastruktury ve všech krajích ČR. Zejména je nutné se zaměřit na ty oblasti, kde nízká hustota a propustnost komunikací nebo nedostatečná kvalita železniční sítě přímo limitují rozvoj ekonomických aktivit.

- Nákladní doprava jako součást logistického procesu

  Logistický systém v oblasti veřejné obsluhy by se měl rozvíjet s důrazem na využití multimodálních přepravních systémů, které snižuji výkony v silniční dopravě a přesunují je na jiné druhy dopravy, které méně zatěžují životní prostředí.

- Veřejná služba v přepravě cestujících

  Cílem je srovnatelnost kvality a atraktivnosti dopravy osobní s dopravou veřejnou. Cestou k tomu je integrace veřejné dopravy na celém území krajů a propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy.

Specifické dopravní cíle pro prioritu **provoz:**

- Snížení výskytu nepravidelnosti provozu

  Cílem je snižování kongescí také v železniční dopravě. Důsledkem by mělo být zvýšení intenzity jejího využívání a následné odlehčení silniční dopravy.

- Uplatnění principu komodality v nákladní dopravě

  Problémem představuje klesající trend podílu železniční dopravy na přepravních výkonech ČR. Cílem je vytvářet podmínky pro rozvoj rychlé železniční nákladní dopravy a výstavba terminálů pro multimodální dopravu s vyhovujícími parametry.

- Funkční systém osobní dopravy

  Cílem tohoto bodu je snaha o větší využití potenciálu železniční dopravy v hustě osídlených oblastech a propojení železniční dopravy s dopravou autobusovou v místech, která nejsou vlekem dostupná. Dále je podle dokumentu nutné se zaměřit na budování sítě rychlých železničních spojení.

- Restrukturalizace železnice

  Dopravní politika poukazuje na stále nedokončenou transformaci železničního sektoru ČR. Jak již bylo v této kapitole dříve řečeno, transformace započala v roce 2003 zánikem státní organizace České dráhy a do dnes není dokončena. To může mít negativní vliv na trh železničních přepravních služeb. Cílem je tedy dokončit transformaci sektoru a vytvořit nediskriminační a transparentní soutěžní prostředí na tomto trhu.

Specifické cíle pro prioritu **dopravní infrastruktura**:

- Údržba a provozuschopnost infrastruktury

  Cílem je systémová údržba a kvalitní opravy včetně efektivního financování.

- Rozvoj infrastruktury

  Tento cíl zahrnuje dobudování a modernizaci TEN-T koridorů a to na hlavní i globální síti. Dále se jedná o zajištění dostatečné kapacity pro nákladní a osobní příměstskou dopravu, elektrizaci nových úseků a další opatření na železniční infrastruktuře.

2 VYTVÁŘENÍ KONKURENČNÍHO PROSTŘEDÍ V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Konkurence je základním principem tržního hospodářství a proto je důležité vyžadovat a chránit soutěž ve všech oblastech a sektorech národního hospodářství. Základním předpokladem hospodářské soutěže je umožnění svobody volby a podnikání *(Slaný, 2003)*.

Evropské železnice se ve druhé polovině 20. století začaly potýkat s velkou řadou problémů plynoucích převážně z vlastní neschopnosti flexibility a z konkurenčního tlaku dynamičtějších oborů dopravy, na který nebyly schopny efektivně reagovat. Železniční společnosti musely čelit propadu tržních podílů v osobní i nákladní dopravě a provozování železniční dopravy, které kdysi vykazovalo velkou ziskovost, se postupně stalo ztrátovým oborem. Na rozdíl od ostatních odvětví dopravy musely státní železnice financovat provoz a rozvoj infrastruktury a také provozovat osobní železniční dopravu za ceny nižší, než jaké byly skutečné náklady *(Drew a Ludewig, 2011)*. Tato neuspokojivá situace vedla k zásadním reformám železničního sektoru, jejichž cílem byla především liberalizace a deregulace železničního sektoru, tedy umožnění vstupu konkurence na trh. Obecně byla sice železniční infrastruktura považována za přirozený monopol, i přes to však bylo poskytování železničních služeb vnímáno jako potencionálně vhodné pro výskyt konkurenčních sil *(Tomeš a Pospíšil, 2006)*. Za výhody konkurenčního prostředí na železnici je považována především vyšší výkonnost a efektivita, širší škála nabízených produktů a větší množství inovací *(Arendt, 2012)*.

Existují dva různé přístupy k zavádění konkurence na železnici. Přístup, který byl implementován v Evropě (také v ČR) a Austrálii, spočívá ve vstupu nových konkurenčních dopravců na již existující železniční infrastrukturu, která zůstává ve veřejném vlastnictví. Dojde tedy k majetkovému a funkčnímu oddělení železniční sítě od poskytovatelů železniční dopravy. Tento způsob oddělení se nazývá vertikální separace. Provedení vertikální dezintegrace a zajištění tržně konformních, rovných a liberálních podmínek pro podnikání na nově uspořádaném trhu dopravních služeb vyžaduje velmi pečlivou regulaci a dohled ze strany státních autorit *(Kvizda a Tomeš, 2013)*. Druhým způsobem, který byl použit v Americe, je rozdělení železničních podniků na jednotlivé menší společnosti a jejich následná privatizace. V tomto případě se jedná o horizontální separaci. Důraz je zde kladen na rozbití monopolu na menší podniky, které samy provádí činnosti související s fungováním a řízením železniční dopravy a s údržbou infrastruktury, a přitom si mezi sebou konkurují.

Očekávaným účinkem zavedení konkurenčních sil a otevřeného přístupu na železniční infrastrukturu (síť dopravních cest a souvisejících zařízení) je poskytování kvalitnějších služeb a omezení ztrát dopravců *(Tomeš a Pospíšil, 2006)*. Aby se tyto účinky projevily, je však nutná existence efektivní hospodářské soutěže a vznik tržního prostředí, které umožní příchod nových dopravců a zajistí rovné podmínky na trhu. Základním předpokladem hospodářské soutěže je zajištění svobody podnikání a rozhodování. Ta umožňuje svobodnou volbu partnerů, směny, včetně možnosti vstupu na trh nových prodávajících, transparentnost trhu a informovanost subjektů na tomto trhu *(Slaný, 2003)*.

2.1 Liberalizace trhu železničních dopravních služeb v ČR

Proces liberalizace železniční dopravy na území našeho státu začíná v době vzniku samostatné České republiky. V průběhu dalších let se realizují železniční reformy (převážně v podobě přijetí odpovídajících zákonů), které mají omezit propojení mezi státem a železničními podniky, aby železniční přeprava mohla fungovat na efektivnějších komerčních principech. Důležitým krokem v tomto procesu byla transformace dopravce a provozovatele dráhy na dva oddělené subjekty. Cílem této transformace bylo, aby rozdělení vedlo ke snížení podílu veřejných financí v dotacích, které byly poskytovány na krytí ztrát provozu železničních služeb *(Tomeš a Pospíšil, 2006)*. K postupné liberalizaci železniční dopravy přispívají také směrnice a nařízení vydané Evropskou unií. Tyto směrnice a nařízení byly vydány jako tzv. Liberalizační balíčky. Hlavním cílem liberalizačních balíčků je ustavení pravidel, která umožňují volný vstup na železniční infrastrukturu a zajišťují spravedlivou konkurenci mezi podniky provozujícími železniční služby *(Drew a Ludewig, 2011)*. Česká republika přijala v průběhu let 2001-2012 celkem 3 balíčky. I přes to však proces liberalizace není zcela dokončen a železnice je do určité míry stále izolována od působení tržních sil *(Zelený, 2007)*. Nadále probíhající restrukturalizace českého železničního sektoru má tedy za úkol nastolit takové uspořádání vztahů jednotlivých subjektů železničního sektoru, které vyloučí možnost faktického vzniku diskriminačního a netransparentního soutěžního prostředí na trhu železničních přepravních služeb *(Ministerstvo dopravy, 2013)*.

Privatizace a liberalizace železničního provozu dohromady s oddělením infrastruktury však nemůže být řešením samým o sobě. Problém představuje totiž i fakt, že stále dochází k neprůhlednému dotování ztrát ze strany států. Důležité je také si uvědomit, že hlavním cílem není pouze zavedení intramodální konkurence, ale také zvýšení efektivity *(Drew a Ludewig, 2011)*.

2.1.1 Zákon o drahách

Podstatným momentem v procesu liberalizace železniční dopravy bylo přijetí **zákona o drahách č. 266/1994 Sb.**, který jako první začal rozlišovat mezi provozováním dráhy a provozováním drážní dopravy. Došlo v něm k vymezení funkce vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Kromě toho začínají na jeho základě být rozlišovány jednotlivé druhy drah.

Zákon udával provozovateli infrastruktury, kterým byly v té době České dráhy, s. o., povinnost, aby zajistil přístup k síti všem provozovatelům drážní dopravy, kteří mají platnou licenci a osvědčení. A to takovým způsobem, aby nedošlo k znevýhodnění některého z nich. Tím zákon umožnil podnikání na drahách a byl tak učiněn první důležitý krok v procesu podpory vstupu konkurenčních sil na trh s železniční dopravou.

Základní pojmy (zákon č. 266/1994 Sb., § 2)

Dráhou je ve smyslu tohoto zákona cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

Provozuschopností dráhy je takový technický stav dráhy, který zaručuje její bezpečné a plynulé provozování.

Provozování dráhy definuje zákon jako činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava.

Provozováním drážní dopravy se rozumí činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat. Za **provozovatele drážní dopravy** lze tedy podle zákona považovat takový subjekt, který uspokojuje přepravní potřeby osob, věcí a zvířat.

Zákon o drahách také zřizuje **Drážní úřad**, který je organizační složkou státu. Úřad je podřízený Ministerstvu dopravy ČR a vykonává následující *(Drážní úřad, 2014)*:

- státní správu ve věcech drah,
- působnost podle zákona o dráhách nebo podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce,
- působnost orgánu dozoru podle ustanovení zvláštního právního předpisu nad stanovenými výrobky (§ 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 22/1997 Sb.) a ostatními výrobky (§ 7 odst. 1 zákona č. 102/2001 Sb.) určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo drážních vozidel, nad drážními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému,
- státní dozor ve věcech drah,
- projednává správní delikty podle zákona o dráhách v prvním stupni, s výjimkou správních deliktů podle § 51 odst. 6, které projednává Drážní inspekce, a s výjimkou správních deliktů na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních, které v prvním stupni projednává příslušná obec, v jejímž územním obvodu se dráha tramvajová, trolejbusová, lanová nebo speciální nachází,
- ukládá a vybírá pokuty nebo ukládá zákaz činnosti za přestupky a správní delikty,
- ukládá pořádkové pokuty vlastníku dráhy, provozovateli dráhy a dopravci, který neuposlechl příkazu osoby pověřené výkonem státního dozoru ve věcech drah při výkonu tohoto dozoru,
- speciální stavební úřad pro stavby dráhy a stavby na dráze,
- státní dozor ve věcech stavebního řádu,
- povinnosti bezpečnostního a regulačního orgánu pro provozování drah a drážní dopravy podle příslušných směrnic Evropských společenství,
- dohlíží nad dodržováním povinností a práv cestujících vyplývajících z nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, které vstoupilo v platnost dne 3. prosince 2009.

2.1.2 Zákon o transformaci

Další významnou změnu přinesl **zákon číslo 77/ 2002 Sb**. Tento zákon upravuje již zmíněné rozdělení státní organizace České dráhy na dvě nástupnické společnosti České dráhy, a.s. a Správu železniční dopravní cesty, s. o. Toto oddělení bylo velmi důležitým krokem v procesu liberalizace železničního sektoru. Cílem rozdělení bylo umožnit hospodářskou soutěž v železniční dopravě díky rovným podmínkám podmiňujícím přístup k infrastruktuře.

SŽDC převzala odpovědnost za provoz a správu železniční dopravní cesty (ŽDC) a zároveň, na základě tohoto zákona, uzavřela smlouvu s ČD o zajišťování provozuschopnosti a provozu dráhy. Nově vzniklá státní organizace tedy pouze zastupovala stát ve výkonu práv a povinností vlastníka dráhy a hospodařila s jeho majetkem. České dráhy, a.s. začaly plnit nejen funkci provozovatele drážní dopravy, neboli dopravce, ale také funkci provozovatele dráhy, a to na téměř celé železniční síti České republiky, díky čemuž získaly výhodnější postavení oproti ostatním dopravcům *(Komárek, 2003)*. Tento krok přinesl tedy pouze částečné řešení, v rámci kterého sice došlo k majetkovému oddělení ŽDC od dopravce, avšak činnosti související s provozem a dopravou na ŽDC zajišťuje i nadále jediný subjekt.

Dále je na základě tzv. transformačního zákona zřízena **Drážní inspekce,** která je správním úřadem podřízeným Ministerstvu dopravy ČR. Drážní inspekce je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách. Úřad provádí státní dozor ve věcech drah a jako vyšetřovací orgán je nezávislý na jakémkoli provozovateli drah a drážní dopravy *(Drážní inspekce, 2014)*.

2.1.3 Novelizace zákona o drahách

Po přijetí transformačního zákona v roce 2002 však začal proces liberalizace české železnice váznout. Výraznější posun přineslo až po 6 letech přijetí **zákona č. 179/2008 Sb**., kterým se změnil zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů. Na jeho základě se 1. července 2008 SŽDC stala provozovatelem celostátních i regionálních drah, které jsou ve vlastnictví státu, a začala zajišťovat provozuschopnost dráhy. Správa železniční dopravní cesty v tomto roce také odkoupila od Českých drah většinu majetku sloužícího k provozování drah a organizování drážní dopravy. Dle jejich výroční zprávy se České dráhy staly jedním z dopravců, jejichž předmětem činnosti je přeprava

cestujících. Od této chvíle nejsou provozovatelem dráhy a ani nejsou zodpovědné za výstavbu, opravy či údržbu železniční sítě *(České dráhy, 2008, výroční zpráva)*. Avšak činnosti spojené s obsluhou dráhy a vybrané činnosti organizování drážní dopravy na železniční dopravní cestě smluvně zajišťovaly i nadále, a to jako operátor obsluhy dráhy. Tyto funkce převedeny na SŽDC až v roce 2011, tedy 9 let po přijetí původního zákona.

Podle tehdejšího ministra dopravy pana Aleše Řebíčka se díky této novelizaci mělo zprůhlednit podnikatelské prostředí na české železnici, neboť jeden dopravce nebude zároveň zajišťovat provoz a funkčnost kolejí *(Dopravní noviny, 13. 12. 2007)*.

2.1.4 Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících

K liberalizaci železničního sektoru přispěl také **zákon číslo 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících** a o změně dalších zákonů. Tento zákon upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Vychází z toho, že stát (potažmo kraj) je zainteresován na zajištění dopravní obslužnosti v daném území. Dopravní obslužností zákon rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Zákon zavádí do české legislativy postup při výběru dopravce zajišťujícího dopravní obslužnost. Ukládá povinnost vypisovat výběrová řízení při výběru dopravce a přidělovat tyto zakázky na delší časové úseky. Jednotliví dopravci tak mohou soutěžit o uzavření smluv o poskytování veřejných služeb v rámci určitého železničního úseku na určité období.

2.2 Bariéry vstupu na trh s železniční dopravou

Sektor železniční dopravy se vyznačuje určitými specifiky. Mezi ně patří především nesnadný vstup potencionálních konkurentů na trh. Překážky vstupu můžeme rozdělit na ekonomické a mimoekonomické. Ekonomické jsou takové, které způsobují dodatečné náklady vstupujícím subjektům, a mimoekonomické jsou ty překážky, které nelze překovat ani při vynaložení

nákladů. Právě přítomnost bariér vstupu na trh je oprávněným důvodem pro zavedení regulačních opatření ze strany státu *(Kvizda a Tomeš, 2013)*.

Bariéry vstupu na trh můžeme dělit do několika skupin *(Slaný, 2003)*:

1. absolutní (nepřekonatelné)
přírodní zdroj
síť
zákonná bariéra (např. patent)
technologie

2. relativní (překonatelné)
koncentrace kapitálu
využití výrobních faktorů
nedokonalost kapitálového trhu
diferencovanost produktu
blízkost spotřebiteli

3. strukturální (typická pro odvětví)
Investiční náročnost
Technologie
Úspory z rozsahu
Vertikální integrace
Nákladový práh vývoje inovací

4. strategické (záměrně vytvořena nejsilnějším subjektem na trhu)
Cenová konkurence (dumping)
Necenová konkurence
Kontrola zdrojů
Sítě

5. regulační (opatření veřejné správy)
Regulace cen
Regulace mezd
Protekcionismus
Omezení vstupu na trh

Exkluzivní práva

Certifikace

Licence

Selektivní poskytování informací

Výskyt mnoha bariér vstupu na trh není jediným specifikem železničního sektoru. Situace, kdy stát spravuje infrastrukturu a dotuje provoz, skrývá riziko neustále se zvyšujících požadavků na dotace z veřejných rozpočtů *(Kvizda et al., 2007)*. Právě ponechání zbytkového operátora ve vlastnictví státu velmi často vytváří neprůhledný systém dotací a zabraňuje účinnému působení konkurence, neboť dominantní provozovatel je často nejrůznějšími způsoby zvýhodňován *(Kvizda a Tomeš, 2013)*.

3 ŽELEZNIČNÍ SEKTOR ČR

3.1 Charakteristika železniční sítě

Na základě zákona číslo 266/1994 Sb., o drahách, který kromě jiného zavedl do českého železničního sektoru rozlišování různých druhů drah, se dráhy u nás dělí z hlediska významu, účelu a technických podmínek do čtyř kategorií. Jedná se o dráhu celostátní, regionální, vlečku a dráhu speciální.

- **Dráhou celostátní** zákon rozumí dráhu, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena. Celostátní dráha je také součástí evropského železničního systému.
- **Dráhou regionální** je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy.
- **Vlečka** je definovaná jako dráha sloužící vlastní potřebě provozovatele nebo podnikatele a která vyúsťuje do celostátní nebo regionální dráhy, nebo do jiné vlečky.
- **Speciální dráha** je dráhou, která je určená především pro dopravní obslužnost obce.

Tabulka č. 4 uvádí charakteristiku tratí v ČR a délku jednotlivých typů. V tabulce č. 5 jsou vypsáni majitelé železničních tratí v ČR.

Tabulka č. 4 Charakteristika železniční sítě SŽDC (2012)

Charakteristika železniční sítě SŽDC	délka v km
Celková délka tratí	9468
Tratě celostátní zařazené do evropského železničního systému	2599
Ostatní celostátní tratě	3075
Regionální tratě	3771
Vlečky	23

Pramen: Výroční zpráva SŽDC 2012

Tabulka č. 5 Vlastníci železnic v ČR

Vlastníci železničních tratí v ČR	délka v km
Správa železniční a dopravní cesty, s. o.	9468
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	79
Svazek obcí údolí Desné	22
KŽC Doprava, s.r.o.	4,9

Pramen: JHMD (2013), Svazek obcí údolí Desné (2011), KZC (2014)

3.2 SŽCD, s. o.

Jak již bylo zmíněno Správa železniční a dopravní cesty je státní organizací, která byla založena 1. ledna 2003. Organizace plní funkci vlastníka a provozovatele drah, které jsou ve vlastnictví státu.

SŽDC zajišťuje:

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržbu a opravy železniční dopravní cesty,
- rozvoj a modernizaci železniční dopravní cesty,
- přípravu podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrolu užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy,
- tvorbu jízdních řádů pro železnici ČR.

Orgány společnosti

- Správní rada

Správní rada společnosti se skládá z předsedy, místopředsedy a 5 členů (stav k 25. 8. 2014). Schvaluje otázky koncepce SŽDC a způsob nakládání s majetkem. Projednává finanční plány, výroční zprávy a dohlíží na výkon působnosti generálního ředitele.

- Generální ředitel

Generální ředitel řídí činnost společnosti a jedná jejím jménem. Je statutárním orgánem společnosti, rozhoduje o všech záležitostech SŽDC, které dle zákona nepatří do působnosti správní rady nebo Ministerstva dopravy.

- Výbor pro audit

SŽDC je členem Mezinárodní železniční unie (UIC), Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (CER), Sdružení evropských manažerů infrastruktury RailNetEurope.

3.3 Železniční dopravní cesta ve správě SŽDC

Povinností SŽDC je umožnit přístup na železniční dopravní cestu všem dopravcům, kteří splňují zákonné podmínky. Základní podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu jsou (*SŽDC, 2014a)*:

- být zapsán v obchodním rejstříku,
- být držitelem platné licence na provozování drážní dopravy, kterou na žádost uděluje Drážní úřad,
- být držitelem platného osvědčení dopravce, který je také vydáván Drážním úřadem a jehož získání je vázáno na odbornou způsobilost osob zajišťujících provozování drážní dopravy,
- být finančně způsobilý k provozování dráhy, finanční způsobilostí k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální se dle zákona o drahách rozumí schopnost provozovatele dráhy finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy,
- sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy,
- s provozovatelem dráhy uzavřít smlouvu o provozování drážní dopravy,
- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty. Kapacitu přiděluje vlastník.

Princip přidělení kapacity železniční cesty

Přidělování kapacity dráhy je upraveno v *Prohlášení o dráze,* které vydává každý rok SŽDC. Princip přidělení kapacity dráhy je následující:
Přesahuje-li počet řádných žádostí kapacitu dráhy, je SŽDC oprávněna přednostně přidělit kapacitu dráhy žadateli, pro provozování *(SŽDC, 2013)*:

a. pravidelné veřejné drážní dopravy k zajištění dopravních potřeb státu,
b. pravidelné veřejné drážní osobní dopravy k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje,
c. pravidelné kombinované dopravy,
d. drážní dopravy v rozsahu dle rámcové smlouvy,
e. pravidelné mezinárodní osobní dopravy,
f. pravidelné mezinárodní nákladní dopravy.

Z toho vyplývá, že veřejná doprava v závazku veřejné služby je při žádosti o kapacitu dráhy preferována na úkor osobní dopravy mimo závazek a na úrok nákladní dopravy *(Pospíšil, 2010)*.

Zpoplatnění železniční cesty

Liberalizace trhu železniční dopravy v posledních létech významně pokročila do praxe a přinesla řadu nových poznatků, které je potřebné řešit. Jde například o narovnání tržních podmínek zavedením ekonomicky správné úhrady za použití dopravní cesty, spotřebované elektrické energie a staničních služeb.

Zpoplatnění přístupu na železniční cestu

SŽDC účtuje poplatek za použití železniční dopravní cesty všem dopravcům podle kalkulačního vzorce. Tento vzorec je uveden v Cenovém věstníku Ministerstva financí a také v příloze k Prohlášení o dráze.

Celková maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátní a drah regionálních pro jeden vlak se skládá ze dvou poplatků. Jedná se o poplatek za řízení provozu (provozování dráhy) a o poplatek za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty.

Ceny se liší podle toho, jestli se jedná o:

a) osobní nebo nákladní dopravu,

b) dráhu regionální (R), celostátní (C), nebo mezinárodní (E).

Vzorec pro výpočet maximální výše poplatku pro jeden vlak je následující *(Ministerstvo financí, 2012)*:

$C_m = C_1 + C_2,$

$C_1 = S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R,$

$C_2 = Q/ 1000 \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n.$

C_m ve vzorci vyjadřuje maximální cenu za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro danou dopravní cestu. Tato maximální cena C_m je dána součtem ukazatelů C_1 a C_2, kde C_1 je maximální cenou za řízení provozu a C_2 je maximální cenou za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty. S_1 vyjadřuje cenu za 1 vlkm jako podíl ceny za provozování dopravní cesty na jeden vlakový kilometr, S_2 je cena za 1000 hrtkm pro určitý druh vlaku vyjádřená jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty za tisíc hrubých tunových kilometrů. Ukazatel L je vzdálenost jízdy vlaku v kilometrech, koeficient n zohledňuje použití vozidel s naklápěcí skříní a koeficient e zohledňuje jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích. Následující tabulka č. 6 přináší přehled tržeb SŽDC za použití dopravní cesty. Můžeme vidět, že v posledních letech objem financí získaný z osobní dopravy roste, zatím co tržby z nákladní dopravy mají klesající charakter.

Tabulka č. 6 Tržby za použití dopravní cesty (v tis. Kč)

Rok	Osobní doprava	Nákladní doprava
2009	1 371 259	2 917 829
2010	1 322 085	2 999 868
2011	1 589 970	2 815 373
2012	1 627 432	2 828 978
2013	1 744 386	2 467 589

Pramen: Výroční zpráva SŽCD 2013

3.4 České dráhy, a.s.

Akciová společnost České dráhy, a.s. je jednou ze dvou nástupnických společností Českých drah, s. o. Byla založena 1. ledna 2003 a jejím jediným akcionářem je Česká republika, která uplatňuje svá práva akcionáře prostřednictvím řídícího výboru.

České dráhy jsou největším národním dopravcem zajišťujícím železniční dopravu na regionální, národní i nadnárodní úrovni. Jedná se zároveň o jednu z největších firem v České republice, která v roce 2013 zaměstnávala v průměru 25 043 zaměstnanců. V průběhu let došlo k vyčlenění několika dceřiných společností, jejichž aktuální výčet je uveden v tabulce č. 7. Je zde také uveden podíl mateřské společnosti na jejich základním kapitálu a činnost, kterou se daná dceřiná společnost zabývá.

Tabulka č. 7 Dceřiné společnosti ČD a jejich podíl na základním kapitálu

Název společnosti	Podíl na ZK v %	Oblast činnosti
ČD Cargo, a.s.	100	železniční nákladní doprava
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	100	výzkum, vývoj a zkušebnictví (oblast kolejových vozidel a infrastruktury)
DPOV, a.s.	100	prohlídky, opravy, modernizace a rekonstrukce kolejových vozidel
ČD - Informační Systémy, a.s.	100	telekomunikační služby, software, poradenství
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	100	výuka a vzdělávání v oblasti dopravy
ČD Reality a.s.	100	-
RailReal a.s.	66	developerský rozvoj - Náklad. nádraží Žižkov
ČD - Telematika a.s.	59,31	telekomunikační služby, software, poradenství
ČD travel, s.r.o.	51,72	cestovní kancelář, prodej jízdních dokladů
RAILREKLAM, spol. s r.o.	51	využívání majetku k reklamě
Centrum Holešovice, a.s.	51	developerský rozvoj - Holešovice
Smíchov Station Development, a.s.	51	developerský rozvoj - Smíchov
Žižkov Station Development, a.s.	51	developerský rozvoj - Žižkov
ČD Restaurant, a.s.	40	gastronomické služby v prostorách ČD

JLV, a.s.	38,79	ubytovací a hostinské služby
Masaryk Station Development, a.s.	34	developerský rozvoj - Masarykovo nádraží
CR-City a.s.	34	-
CR office a.s	34	-
RS hotel a.s.	34	-
RS residence s.r.o.	34	developerský projekt Rezidence Riegrovy sady
WHITEWATER a.s.	34	-
Hit Rail, B.V.	4	Rozvoj a provoz datové sítě HERMES VPN
BCC, s.c.r.l.	3,22	zúčtování plateb mezi evropskými železničními společnostmi
EUROFIMA	1	financování železničních kolejových vozidel
Intercontainer-Interfrigo SA (v likvidaci)	0,43	Nedoprovázená kombinovaná doprava a spedice

Pramen: ČD 2014, Dceřiné společnosti

České dráhy dohromady se svými dceřinými společnostmi vystupují jako **Skupina České dráhy**. Jedná se o seskupení nabízející komplexní služby spojené s obsluhou dráhy, poskytováním osobní i nákladní železniční dopravy a další činnosti, mezi které patří železniční výzkum, telematika, opravárenství v oblasti železničních kolejových vozidel a v oblasti železniční infrastruktury, zkušebnictví a ubytovací a stravovací služby *(ČD, 2013, výroční zpráva)*. Mateřská společnost České dráhy, a.s. je dominantním provozovatelem osobní železniční dopravy v České republice, který na základě smluvního vztahu zajišťuje obsluhu na celostátních i regionálních drahách, které jsou ve správě SŽDC.

V roce 2007 došlo k založení nejvýznamnější dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s., která se zabývá pouze nákladní železniční dopravou. Společnost zajišťuje přepravu průmyslových i zemědělských komodit, surovin, pohonných hmot a paliv, kontejnerů a také nadměrných nákladů. Důvodem pro její vznik byly především velké odlišnosti mezi obory nákladní a osobní dopravy a také různé finanční zdroje. V osobní dopravě funguje regulované jízdné, naopak nákladní doprava je čistě podnikatelským oborem *(Rychter, 2007)*.

Orgány společnosti

- Představenstvo

Jedná se o základní orgán, jehož funkcí je řízení a obchodní vedení společnosti, včetně řádného vedení účetnictví. Představenstvo rozhoduje o všech záležitostech, které nepatří do působnosti dozorčí rady. Se souhlasem dozorčí rady může také rozhodovat o nakládání s majetkem akciové společnosti. Představenstvo má pět členů, kteří jsou voleni a odvolávání dozorčí radou. Zasedá podle potřeby, nejméně však jednou za tři měsíce.

- Dozorčí rada

Dozorčí rada společnosti má 9 členů a zasedá podle potřeby, nejméně však čtyřikrát ročně. Do její působnosti spadá přezkoumání zprávy o podnikatelské činnosti a kontrola hospodaření společnosti, schvalování ročního podnikatelského plánu včetně podnikatelské strategie a udělování předchozího souhlasu k nakládání s majetkem společnosti, pokud je tento souhlas vyhrazen do její působnosti stanovami. Kromě toho také vykonává dohled nad výkonem působnosti představenstva.

- Řídící výbor

Prostřednictvím řídícího výboru, který je nejvyšším orgánem společnosti, vykonává svá práva akcionář společnosti, Česká republika. Jeho členy jsou tři vládou písemně pověření zaměstnanci Ministerstva dopravy a jeden vládou písemně pověřený zaměstnanec Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj. Řídící výbor vykonává působnost valné hromady a rozhoduje o základních otázkách týkajících se vedení společnosti. Schází se nejméně dvakrát ročně.

- Výbor pro audit

ČD jsou aktivní v rámci Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (CER), Mezinárodní unie železnic (UIC), Organizace pro spolupráci železnic je mezinárodní organizací (OSŽD).

3.5 Soukromé společnosti na trhu s železniční dopravou

Kromě státem vlastněné společnosti České dráhy, která je největším subjektem fungujícím na trhu s železniční dopravou, zde v menší míře fungují také další soukromí dopravci. Někteří z nich provozují dopravu na vlastních či státních tratích již po dlouhou dobu. Jiní se teprve snaží na trhu uchytit a pokouší se konkurovat Českým drahám. Vstup nových soukromých dopravců na železnici však není jednoduchý. Problém představují především finance a silná konkurence Českých drah, které mohou využít síťového efektu svého provozu.

V roce 2014 evidovala SŽDC 24 firem poskytujících nákladní i osobní železniční přepravu a 66 firem zabývajících se pouze nákladní dopravou. Jejich seznam je uveden v příloze č. 2.

3.5.1 Soukromé společnosti vlastnící a provozující regionální trať

První soukromou společností, která začala provozovat železniční dopravu na území našeho státu, byly Jindřichohradecké místní dráhy. Jedná se o akciovou společnost, která od roku 1995 vlastní a provozuje úzkokolejné tratě vedoucí z Jindřichova Hradce na sever do Obrataně a na jih do Nové Bystřice. Další tratí, která je vlastněna i provozována soukromým dopravcem, je trať Šumperk - Kouty nad Desnou - Petrov nad Desnou – Sobotín. Tato trať byla v roce 1997 velmi poničena povodněmi a stát nejevil zájem o její opravu a opětovné uvedení do provozu. To se však povedlo v roce 1999 Svazku obcí údolí Desné. Svazek se skládá z obcí, kterými daná trať prochází. Byl založen v roce 1997 a stal se vlastníkem Železnice Desná. Provozovatelem této dráhy je společnost SART, a.s. a drážní dopravu na ní zajišťuje firma Arriva Morava a.s. *(Arriva Morava, 2014)*. Mezi subjekty vlastnící regionální dráhu patří také společnost KŽC Doprava, s.r.o. Tato dopravní společnost působí na trhu od roku 2006 a provozuje drážní dopravu na vlastní muzejní regionální dráze Česká Kamenice – Kamenický Šenov. Společnost se zabývá převážně provozem historických vozidel. Kromě toho také provozuje osobní i nákladní železniční dopravu na drahách, které jsou ve vlastnictví státu a ve správě SŽDC. V současné době doplňuje nabídku Českých drah na trase Praha, Masarykovo nádraží – Praha, Vysočany – Praha,Satalice – Praha,Kbely –Praha,Čakovice *(Sůra, 2013)*.

3.5.2 Soukromé společnosti provozující regionální dráhy

Na základě nájemní smlouvy se SŽDC jsou některé regionální dráhy provozovány soukromými subjekty. Jedná se o regionální dráhy Trutnov-Svoboda nad Úpou a Sokolov-Kraslice, které jsou provozovány společností PDV RAILWAY a.s. a regionální dráhu Milotice nad Opavou-Vrbno pod Pradědem, která je provozována společností Advanced World Transport, a. s. Délka tratí, které tyto subjekty provozují, udává tabulka č. 8.

Tabulka č. 8 Provozovatelé dráhy ve vlastnictví státu

Provozovatel	**Délka trati v km**
SŽDC	9 412
PDV RAILWAY a.s.	37
Advanced World Transport a.s.	20

Pramen: Výroční zpráva SŽDC 2012

3.5.3 Privátní železniční dopravci na státních drahách

Oblast osobní dopravy

Jak již bylo zmíněno, soukromé společnosti snažící se vstoupit na trh s osobní železniční dopravou jsou značně znevýhodněny oproti největšímu českému dopravci. Za účelem vytvoření liberálního prostředí na železnici založily společnosti, stojící mimo České dráhy, Sdružení železničních společností. Jedná se o dobrovolné sdružení právnických i fyzických osob, které podnikají v oboru provozování drah a drážní dopravy. Sdružení bylo založeno v roce 1996 a hájí společné zájmy při provozování drah a drážní dopravy nestátními subjekty *(Sdružení železničních společností, 2014)*.

- **RegioJet a.s.**

  Společnost RegioJet a.s. Radima Jančury je licencovaným osobním železničním dopravcem v České republice. Byla založena v roce 2009 a spolu s dalšími dceřinými společnostmi tvoří skupinu Student Agency. Jediným 100 % podílníkem RegioJetu je společnost Student Agency, s.r.o., která je také součástí skupiny Student Agency holding, a.s.

Na českou železnici vstoupil RegioJet v polovině roku 2011 a od té doby provozuje pravidelnou osobní nedotovanou dopravu na trase Praha-Ostrava-Žilina. V roce 2012 spustila společnost provoz i na Slovensku, kde začala provozovat regionální trať Bratislava - Dunajská Streda – Komárno. Do budoucna plánuje společnost expanzi i na další úseky železnice v ČR i na Slovensku.

- **LEO Expres, a.s.**

  Společnost byla pod názvem ARETUSA, a.s. založena na počátku roku 2010. V polovině roku 2011 došlo k jejímu přejmenování na LEO Express, a.s. a pod tímto jménem začala společnost realizovat svůj vstupu na železniční tratě ČR. Samotný provoz osobní železniční dopravy zahájila společnost v roce 2012 na trase Praha-Ostrava. Stejně jako RegioJet také LEO Express plánuje do budoucna vstup na další železniční tratě ve východní Evropě. V současné době vlastní celkem 5 vlakových jednotek, se kterými v roce 2013 ujela 500 miliónů osobokilometrů.

  Jejím většinovým vlastníkem je společnost LEO Express N. V. s podílem 98,4%, zbylých 1,6% vlastní společnost AAKON Capital, s.r.o.

- **GW Train Regio a. s.**

  GW Train Regio a.s., je soukromým dopravcem, který provozuje regionální osobní železniční dopravy na území České republiky, konkrétně na trasách v Královéhradeckém, Karlovarském, Moravskoslezském a Libereckém kraji. Ve spolupráci se zahraničními dopravci provozuje také osobní železniční dopravu na hraničních přechodech mezi Českou republikou a Polskem, trasa Trutnov hl.n.-Lubawka-Jelenia Góra a Kořenov – Harrachov – Szklarska Poreba Górna, a Českou republikou a Německem, trasa Sokolov - Kraslice – Klingenthal. Jedná se o nástupnickou společnost firmy VIAMONT Regio a.s.

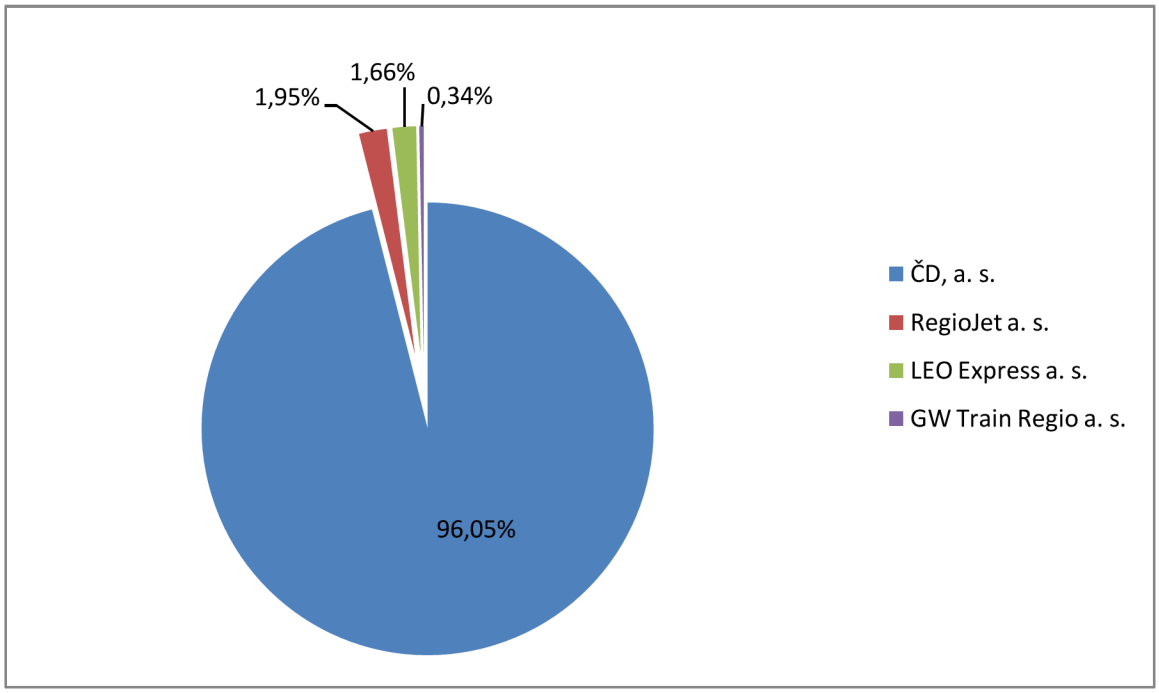
Následující tabulka č. 9 a graf č. 3 uvádí procentní podíl jednotlivých dopravců na trhu osobní železniční dopravy. I toto číslo dokazuje dominantní postavení ČD oproti ostatní dopravcům, kteří společně dosahují podílu jen okolo 4% (v roce 2013). Pozitivní je, že podíl společnosti velmi mírně klesá. Pořád se ale jedná o velmi vysoký podíl oproti ostatním firmám.

Tabulka č. 9 Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (v vlkm)

Společnost	2012	2013
České dráhy, a.s.	97,2	95,61
RegioJet a.s.	1,62	1,94
Leo express a.s.	0,08	1,65
GW Train Regio a.s.	0,70	0,34
Ostatní dopravci	0,4	0,46

Pramen: Výroční zpráva SŽDC 2013

Graf č. 3 Podíl největších dopravců v osobní dopravě v roce 2013 (v %)



Pramen: Výroční zpráva SŽDC 2013

Oblast nákladní železniční dopravy

Vstup nových soukromých společností na trh s nákladní železniční dopravou po roce 1994 byl razantnější, než v případě dopravy osobní. Počet soukromých dopravců se postupně zvyšoval s tím, jak sílil nátlak na liberalizaci železničního trhu ze strany Evropské unie. Je však potřeba podotknout, že velká část firem, které vlastní licenci na provozování nákladní železniční dopravy, provozuje dopravu pouze pro vlastní potřebu a nezajišťuje dopravní obslužnost tratě.

Mezi rozhodující dopravce zabývající se železniční nákladní přepravou, kteří si udrželi své postavení na trhu a tvoří konkurenci ČD Cargo, patří:

- **Advanced World Transport a.s.** je jedním z největších soukromých poskytovatelů služeb nákladní železniční dopravy v Evropě. Jedná se o společnost s mezinárodní působností, která také poskytuje pronájem železničních vozů, provoz vleček, kombinovanou dopravu a železniční spedici.

- **Unipetrol Doprava, s.r.o.** je společností zabývající se železniční dopravou a přepravou zejména chemických produktů. Mezi další služby, které nabízí, patří pronájem železničních vozidel, čištění autocistren a železničních vozů, opravy a údržba drážních vozidel a přepravu na vlečkách v areálech chemických výrob.

- **IDS Cargo a. s.** patří v současné době mezi nejvýznamnější privátní nákladní železniční dopravce v České republice a na Slovensku, kde realizuje přepravu zboží, převážně pak zemědělských komodit, nafty, cementu, popílku, jedlých olejů a různých PLM zásilek. Firma ročně přepraví objem přesahující 1 milion tun. Intenzivně se věnuje také provozování vleček včetně zajišťování navazující logistiky.

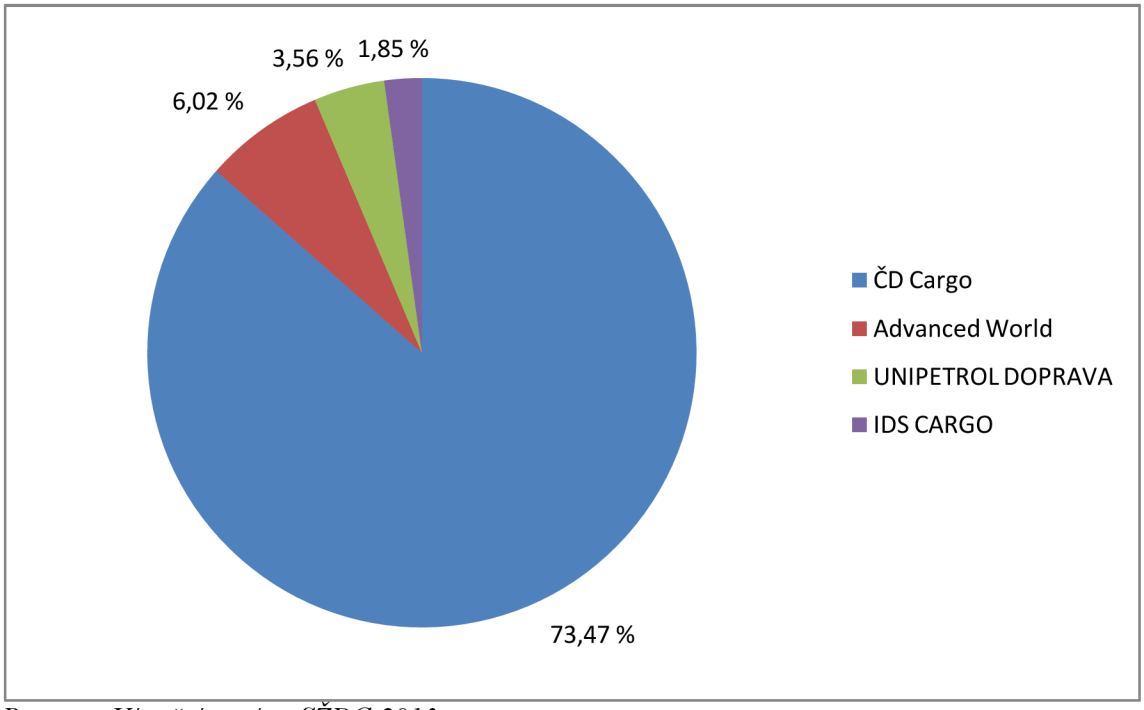
Tabulka č. 10 a graf č. 4 uvádí porovnání podílů na trhu jednotlivých dopravců v letech 2012 a 2013. Hned na první pohled je patrné, že oproti dopravě osobní zde ČD čelí větší konkurenci a jejich podíl na trhu je menší. V roce 2013 dosahuje jejich podíl na výkonech odvětví 73% oproti 95,6% v dopravě osobní.

Tabulka č. 10 Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy (v vlkm)

Společnost	2012	2013
ČD Cargo, a. s.	75,82	73,47
Advanced World Transport a.s.	6,11	6,02
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o	3,26	3,56
IDS CARGO a.s.	0,98	1,85
SD – Kolejová doprava, a.s.	0,67	1,40
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	0,02	1,21
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	1,03	0,93
METRANS Rail s.r.o	0,51	0,79
BF Logistics s.r.o	0,34	0,71
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJN	1,85	0,71
Ostatní dopravci	9,41	9,35

Pramen: Výroční zpráva SŽDC 2013

Graf č. 4 Podíl největších dopravců v nákladní dopravě (v %)



Pramen: Výroční zpráva SŽDC 2013

4 POSTAVENÍ ČESKÝCH DRAH V SEKTORU OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Obecnou zásadou regulace železničního sektoru je účetní oddělení výkonů spojených se správou, výstavbou a údržbou dopravní infrastruktury od výkonů spojených s provozováním dopravních služeb na dopravní infrastruktuře. Dále má být zajištěn nediskriminační přístup na dopravní cestu všem dopravcům, kteří o to projeví zájem, a to za rovných cenových podmínek *(Kvizda a Tomeš, 2013)*. K implikaci těchto zásad dochází v České republice v roce 2003, kdy je založena Správa dopravní železniční cesty, předmětem jejíž činnosti se mimo jiné stává provoz infrastruktury a přidělování kapacity dopravní cesty, a nezávislý železniční dopravce České dráhy a.s. K pronikání konkurence na trh dochází velmi pozvolna, a tak ČD zůstávají i po deseti letech dopravcem se silně dominantním podílem na trhu.

Tabulka č. 11 Podíl jednotlivých dopravců na výkonech v osobní dopravě (v %)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
České dráhy a.s.	99,31	99,27	99,14	99,18	99,04	98,62	97,2	95,61
ostatní dopravci	0,61	0,73	0,86	0,82	0,96	1,38	2,8	4,39

Pramen: Výroční zprávy SŽDC 2006-2013

Z čísel uvedených v tabulce č. 11 je vidět, že se situace v posledních letech, také díky změnám plynoucím z reforem, pomalu začíná měnit. Až dosud nečelily České dráhy na železnici v oblasti osobní dopravy výraznější konkurenci, která by snad mohla mít vliv na jejich podnikání. Nyní se na státních drahách začínají prosazovat první soukromníci a na železnici tak vzniká naprosto nová situace.

Následující kapitola se věnuje tomu, jaký vliv měla aplikace liberalizačních reforem na železniční prostředí v České republice. První část kapitoly se zabývá postavením Českých drah na nově se vytvářejícím konkurenčním trhu. Druhá část popisuje finančními vztahy společnosti ČD.

4.1 Teorie a realita konkurence na české železnici

Konkurence různých dopravců bývá považována za jeden z předpokladů efektivního provozu dopravního systému *(Kvizda et al., 2007)*. Základní podmínkou, která musí být splněna,

aby mohla konkurence na železnici fungovat, je možnost volného přístupu na síť. Problémem, který však stále existuje v mnoha zemích Evropy i v ČR, je fakt, že i po přijetí nejrůznějších reformních opatření zůstává správce infrastruktury i dominantní dopravce ve vlastnictví státu. V situaci, kdy je konečná zodpovědnost za infrastrukturu i provoz v rukou státu jako vlastníka, je obtížné dosáhnout snížení nákladů a dotací na tuto činnost *(Kvizda a Tomeš, 2013)*. K tomu, aby se projevily pozitivní efekty, které vyplívají z výše popsané regulace trhu, je podle ekonomické teorie potřeba, aby byly splněny některé předpoklady *(Tomeš a Pospíšil, 2006)*:

- **konkurence na trhu vs. konkurence o trh** – Konkurence na trhu (open access) je takovou formou konkurence, kdy jednotlivé subjekty mohou na trh volně vstupovat. Volná soutěž je v tomto případě omezena kapacitními podmínkami infrastruktury. V případě boje o trh jednotlivé subjekty soutěží o udělení licence pro provozování dopravy na vybrané trati. V nákladní železniční dopravě bývá zaváděn open access, pro osobní železniční dopravu je příhodnější soutěž o trh, která zajistí efektivnější vynakládání dotací z veřejných zdrojů.

- **Subjekty musí mít stejné postavení.** – Toto tvrzení není zcela pravdivé pro situaci v ČR. České dráhy mají oproti ostatním poskytovatelům dopravních služeb dominantnější pozici.

- **Neexistence vstupu bariér do odvětví.** - V podmínkách železničního dopravního trhu však čelí potencionální nový dopravce opravdu vysokým nákladům na zahájení své činnosti. Jedná se především o náklady na pořízení základní provozní výbavy a o náklady na pronájem dopravní cesty.

- **Subjekty fungují za účelem zisku.** I v železničním sektoru by měl být základním účelem podnikání zisk.

- **Firmy nesou úplné náklady podnikání**. - Vzhledem k tomu, že infrastruktura, na které je předmět podnikání (železniční přeprava) realizovaný, je ve vlastnictví státu, nese velkou část nákladů spojených s podnikáním také odpovědná státní organizace SŽDC. Celkové náklady jsou tedy rozděleny mezi manažera infrastruktury a dopravní společnosti a ziskovost podnikání je závislá na nastavení poplatků za použití dopravní cesty.

- **Neexistence přirozeného monopolu.** - V rámci tohoto předpokladu vyvstává otázka, zda jsou nebo nejsou České dráhy případem přirozeného monopolu. Přirozený

monopol vzniká, pokud v odvětví figuruje pouze jeden prodejce, který vyrábí na úrovni nejnižších možných nákladů. Tato situace je typická pro síťová odvětví, u kterých existují vysoké fixní náklady, tedy i pro železnici. V rámci snahy o demonopolizaci sice došlo v ČR k oddělení infrastruktury (u které bývá monopolní postavení akceptováno) od provozu přepravy, ale ČD mohou být díky síťovému efektu a úsporám z rozsahu považovány za přirozený monopol i v oblasti osobní železniční přepravy. Tomu by odpovídali i údajně nižší náklady Českých drah na zajištění dopravy v určitých lokalitách *(Tomeš a Pospíšil, 2006)*.

Své postavení posílily České dráhy také dlouhodobými smlouvami na zajištění dopravní obslužnosti v oblasti osobní železniční dopravy, které mají v současné době uzavřeny se všemi kraji ČR i s ministerstvem dopravy. Na základě Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční dopravou, které bylo schváleno vládou v říjnu roku 2009, došlo k prodloužení smluv na dalších deset let s možností dalšího pětiletého prodloužení *(ČD, 2009, výroční zpráva)*. V současné době tedy platí Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 1. 1. 2010 do konce platnosti Jízdního řádu 2018/2019. V rámci těchto smluv provozují České dráhy dotovanou rychlíkovou i regionální osobní dopravu na téměř celém území ČR. Stát i kraje jim na provoz každoročně přispívají nemalými finančními částkami. Uzavření těchto smluv silně omezuje konkurenci. Situace se velmi pomalu zlepšuje na některých rychlíkových tratích, které začíná ministerstvo dopravy postupně otvírat dalším soukromým dopravcům v podobě vypisování tendrů na dotované tratě. Jiné tratě naopak v nejbližší době soutěži otevřené nebudou (viz. tabulka č. 12.).

Tabulka č. 12 Seznam linek vyloučených z veřejné soutěže po dobu platnosti smlouvy

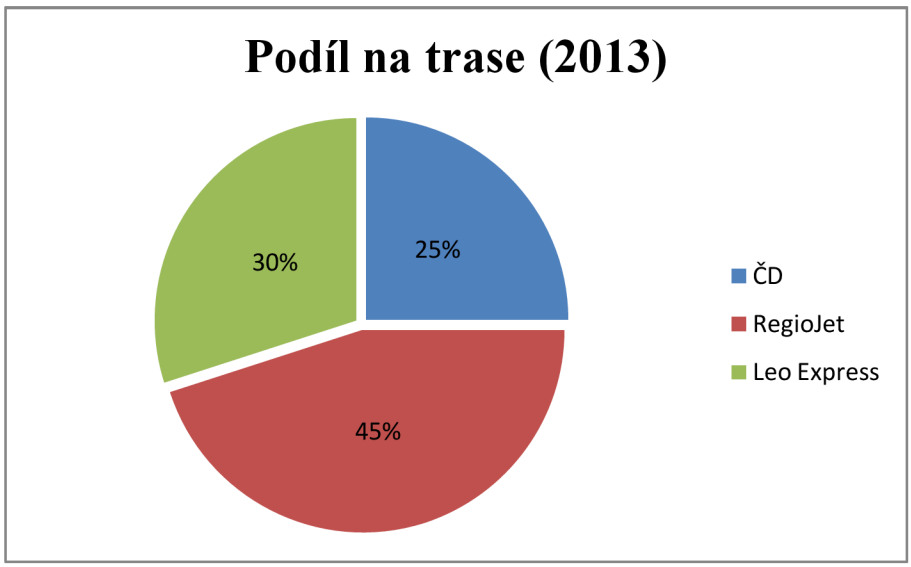
vlak	Trasa
Ex 1	Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – *Polsko/Slovensko(přes Český Těšín)*
Ex 4	*Rakousko/Slovensko* – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – *Polsko*
R7	Praha – České Budějovice – *Rakousko/Šumava*
R 13	Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
R 22	Kolín-Mladá Boleslav-Česká Lípa-Rumburk
R 23	Kolín – Ústí nad Labem
R 25	Rakovník/Lužná u Rakovníka – Chomutov – Jirkov
N 28	*Německo* – Praha – Olomouc/Brno – *Polsko/Slovensko/Rakousko*(noční vlaky)

Pramen: Ministerstvo dopravy 2010

4.1.1 Konkurenční boj na lince Praha-Ostrava

Největší konkurenční boj mezi soukromými dopravci a Českými drahami se v dnešní době odehrává na lince Praha-Ostrava. Mezi těmito městy neexistuje přímé dálniční spojení, což dává železniční přepravě jistou výhodu nad dopravou silniční. V roce 2011 začala na této nejvytíženější trase v České republice poskytovat železniční spojení firma RegioJet, a.s., první přímý konkurent Českých drah. Ke konci roku 2012 přibyl třetí dopravce - firma LEO Express, která spouští plný provoz v lednu 2013. Obě tyto soukromé společnosti začaly provozovat dálkovou železniční přepravu bez veřejné objednávky, což mimo jiné také znamená bez státních dotací. Před jejich vstupem na trh činila dotace na této trati 2,50 Kč za kilometr. V roce 2011 však stát přestal tuto linku dotovat a tak na ní i České dráhy jezdí bez případného dorovnání ztráty. Následující graf č. 5 zobrazuje podíl jednotlivých firem na trase v roce 2013.

Graf č. 5 Podíl největších dopravců na trase Praha - Ostrava



Pramen: Výroční zpráva Leo Express 2013

Vstup nových hráčů na trh vyvolal doslova cenovou válku, která zapříčinila prudké snižování cen a následnou ztrátovost všech dopravců. Až do září roku 2011 stála u Českých drah běžná jednosměrná jízdenka Praha-Ostrava 438 Kč. Díky tlaku konkurenčních společností byly však ČD nuceny od této ceny upustit. V roce 2011, tedy po vstupu prvního konkurenta na linku, bylo zavedeno pro trasu Praha - Ostrava speciální snížené jízdné a od tohoto roku České dráhy nabízejí běžnou jízdenku za 295 Kč a zákaznickou za 260 Kč. Trend snižování cen pokračuje u všech dopravců i v dalších letech a dnes je možné nejlevnější jízdenku koupit u společnosti Leo Express za pouhých 99 Kč. Nedošlo ale pouze ke změně cen. Vývojem

prošla také nabídka služeb. V roce 2010 byl počet vypravených párů spojů za den 23 a celková kapacita míst k sezení byla 10 687. V roce 2012, díky přidání deseti spojů RegioJetu, na trase vyjíždělo již 32 párů a kapacita míst se zvedla na 11 282. Další změny nastávají po vstupu třetího dopravce v roce 2013. Počet denně vypravených spojů v tomto roce stoupl na 40 a celková kapacita míst dosáhla 13 437. Vývoj počtu vypravených spojů jednotlivých dopravců je uveden v tabulce č. 13, aktuální ceny jízdného v tabulce č. 14.

Tabulka č. 13 Počet vypravovaných spojů v letech 2010-2013

Společnost	Rok	Počet vypravených párů denně
České dráhy	2010	23
České dráhy	2012	22
RegioJet	2012	10
České dráhy	2013	22
RegioJet	2013	9
Leo Express	2013	9

Pramen: Jandová a Rederer 2013, vlastní zpracování

Je jasné, že z tohoto konkurenčního boje těží především zákazníci, kterým přinesl řadu již zmíněných výhod – možnost volby, zlevněné jízdné, nadstandardní služby, větší počet spojů. Následující tabulka popisuje z kolika možností a za jaké ceny si mohou cestující na této lince v současné době (listopad 2014) vybírat. Ceny za konkrétní spoj se mohou pohybovat v určitém intervalu a jsou většinou ovlivněny obsazeností spoje či předstihem, s jakým si je cestující kupuje. V tabulce je uvedena vždy cena za včasnou jízdenku, která bývá zpravidla nižší (ceny při koupi jeden měsíc před uskutečněním cesty), a cena za běžnou jízdenku. Možností není málo a cenové intervaly jsou také poměrně široké. Jediným problémem může být snad jen nepřehlednost. Každý zákazník si totiž musí jednotlivé spoje, poskytované služby a ceny hledat zvlášť na internetových stránkách každého z dopravců.

Tabulka č. 14 Cena jízdného a doba přepravy (listopad 2014)

Společnost	Třída	Jednosměrné jízdné		Délka cesty	Storno
		včasné	**běžné**		
RejioJet	STANDARD	-	190 Kč	203 min	> 15 min před odjezdem bez poplatku
	RELAX	-	295 Kč		
	BUSINESS	-	354 Kč		
Leo Espress	ECONOMY	99 Kč	399 Kč	205 min	Do okamžiku odjezdu bez poplatku
	BUSINESS	349 Kč	899 Kč		
	PREMIUM	499 Kč	1299 Kč		
České dráhy	2. třída SC	275 Kč	330 Kč	187 min.	--
	1. třída SC	822 Kč	872 Kč		
	2. třída EC, Ex, IC	240 Kč	295 Kč	189-213 min.	--
	1. třída EC, Ex, IC	722 Kč	722 Kč		

Poznámka:storno – možnost zrušení rezervace při nákupu přes internetový rezervační systém dané společnosti

Pramen: ČD, Leo Express, RegioJet

Situace však není ani zdaleka tak příznivá pro jednotlivé dopravce. I přes to, že přístup k veškerým informacím o výkonu společností (hlavně ČD) není možný, dostupná čísla potvrzují ztrátu všech dopravců na lince. Významnost ztrát je znázorněna podílem ztráty na celkových tržbách dopravců. Firma Leo Express vykázala za rok 2013 ztrátu 159,1 miliónů Kč při celkových tržbách 193 miliónů Kč. RegioJet dosáhl o něco lepších výsledků. Ztráta společnosti byla 92 miliónů Kč, jeho celkové tržby dosáhly 317 miliónů Kč a počet cestujících meziročně vzrostl o 40 procent. Ztrátovost Českých drah na této lince není oficiálně potvrzená. Známá jsou pouze čísla za rok 2010, která se podařilo k jejich nelibosti získat Radimu Jančurovi. Podle nich prodělali ČD na trase přes 7 miliónů Kč a jejich tržby činily 703 miliónů Kč pro vlaky EC, IC, Ex, R a EN (tedy kromě vlaků kategorie SC).

Majitel společnosti LEO Express Leoš Novotný je navíc přesvědčený, že České dráhy jezdí na lince pod cenou a svůj ztrátový provoz kryjí z dotací získaných na jiné trasy. "*My máme poloviční provozní náklady než ČD a jsme na hraně ziskovosti, přesto ČD jezdí za stejné ceny (jako my)*," vysvětluje Novotný *(ČT24, 2013a)*.

Podobného názoru je Radim Vančura, který tvrdí, že *ten, kdo je v dominantním postavení – a České dráhy byly dokonce v monopolním postavení – musí vždy pokrýt své náklady, být v podstatě vždy v zisku, a to proto, aby neblokoval vstup novým soutěžitelům. Pokud ČD trochu připouštějí, že jsou ztrátové, tak to už je důvod, aby soud rozhodl, že jsou podnákladové – tím pádem zneužívají dominantního postavení," (ČT24, 2013b)*.

Kvizda *(2014)* konstatuje, že současná situace je dlouhodobě neudržitelná. Všichni tři dopravci prodělávají, a to včetně Českých drah, které sice tvrdí opak, ale v provozním zisku pravděpodobně nebudou. Navíc současný systém poplatků za používání dopravní cesty je nastavený takovým způsobem, že stát vždy musí doplácet. A čím více vlaků je vypraveno, tím platí víc. Dále také upozorňuje, že volná konkurence na této lince dospěla tak daleko, že tam prakticky vzniká dopravní zácpa.

Tento stav jistě není přívětivý pro jednotlivé dopravce. Šéfové společností se proto snaží hledat další možnosti, jak své firmy zefektivnit. Radim Jančura se rozhodl pokračovat v expanzi na Slovenském trhu. Od prosince roku 2014 chce spustit vnitrostátní linku na trase Bratislava – Žilina – Košice, kterou plánuje propojit s dosavadní linkou Praha-Žilina tak, že některé spoje končicí v Žilině prodlouží až do Košic *(Student Agency, 2012)*. Leo Express zamířil na jih Moravy a některé své spoje posílá přes Otrokovice do Starého Města u Uherského Hradiště. Na této trase totiž nečelí takové konkurenci, protože je zde jediným subjektem poskytujícím vyšší standardy.

4.2 Finanční analýza české železnice

Železniční doprava je z ekonomického hlediska velmi specifickým oborem podnikání. Tato kapitola přináší rozbor některých finančních toků a vztahů existujících na české železnici. Především se zabývá finančními toky mezi ČD a SŽDC (tzv. křížové platby) a dále mezi ČD a veřejnými rozpočty (dotace). Druhá část kapitoly popisuje některé výkonnostní a ekonomické ukazatele podniku ČD. Jejím cílem není podrobná finanční analýza, ale spíše vytvoření informativního přehledu o situaci a o některých ukazatelích.

4.2.1 Křížové platby

Přeměna státní organizace České dráhy na nástupnické ČD, a.s. a SŽDC, s. o. si kladla za cíl oddělení poskytovatele železniční dopravy od vlastníka infrastruktury. Přijetí transformačního zákona ale přineslo pouze rozdělení formální a hospodaření těchto dvou organizací zůstalo i nadále silně propojeno. Důsledkem toho byly tzv. křížové platby, které vedly

k neprůhlednosti finančních toků mezi oběma subjekty. Křížové platby označují finanční obnosy, které České dráhy obdrží od SŽDC za zajišťování provozu a udržování provozuschopnosti železniční dopravní cesty (ŽDC) a poplatky, které České dráhy platí SŽDC za použití železniční dopravní cesty. Tabulka č. 16 zachycuje velikost těchto plateb v letech 2003-2007 z pohledu SŽCD. Náklady na řízení provozu, údržbu provozuschopnosti a modernizaci označují finanční toky směřující k Českým drahám od SŽDC a výnosy udávají výši poplatků, které v daných letech platí ČD za použití ŽDC.

Tabulka č. 15 Finanční toky mezi SŽDC a ČD v letech 2003 – 2007 (v mil. Kč)

	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Náklady- řízení provozu	5 102	4 918	4 488	4 699	4 720
Náklady - údržba provozuschopnosti	6 228	6 455	6 775	6 780	6 662
Náklady - modernizace a rozvoj	318	40	35	*30**	*25**
Náklady SŽDC celkem	11 648	11 413	11 298	11 509	11 407
Výnosy-poplatky za použití ŽDC	5 758	5 810	5 738	5 907	5 688
Rozdíl	-5 890	-5 603	-5 560	-5 602	-5 719

**vlastní odhad na základě údajů z minulých let*

Pramen: Výroční zprávy SŽDC, ČD 2003-2007

Z čísel v tabulce č. 15 je na první pohled vidět, že České dráhy platily v průběhu let za použití ŽDC přibližně polovinu částky, kterou jim SŽDC odváděla za řízení a údržbu provozu. Tomeš a Pospíšil *(2006)* zastávají názor, že křížové platby pouze kryly dotování Českých drah formou splácení faktur za řízení a údržbu provozu ŽDC.

S časovým odstupem se nabízí porovnání toho, jak velké množství finančních prostředků je na řízení provozu a údržbu provozuschopnosti vynakládáno v letech 2008 - 2013, tedy po převodu těchto činností na SŽDC. Převod byl realizován v roce 2008 (v případě údržby provozuschopnosti a modernizace) a v roce 2011 (v případě řízení provozu). Výše nákladů pro roky 2007-2013 je uvedena v následující tabulce č. 16. Můžeme zde pozorovat poměrně

velký nárůst nákladů na údržbu ŽDC mezi roky 2007 a 2008. SŽDC odůvodnila zvýšení tím, že došlo k nárůstu výkonů v rámci této činnosti. Náklady na řízení provozu se pohybují ve tejné výši jako v letech předchozích.

Tabulka č. 16 Náklady SŽDC v letech 2007-2012 (v mil. Kč)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
řízení provozu	-	-	-	-	5239	4 967	4 967
údržba provozuschopnosti	6 228	8 816	9 113	8 771	8 506	8 877	9 631

Pramen: Výroční zprávy SŽDC 2007-2013

Tabulka č. 17 přináší zajímavé vyčíslení toho, z kolika procent jsou náklady organizace na řízení provozu a údržbu provozuschopnosti financovány příjmy z poplatků za užití ŽDC. V letech 2004 - 2007 je jedná o přibližně 50% podíl. Z důvodů snížení poplatků za vstup na ŽDC však dochází k výraznějšímu poklesu a v roce 2011 příjmy z poplatků kryjí pouze 32% nákladů SŽDC.

Tabulka č. 17 Podíl příjmů SŽDC z poplatků za použití ŽDC na jejích výdajích (v %)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
%	52,6	53,1	52,6	55,1	43,3	29,0	30,1	32,0	32,3	28,9

Pramen: Výroční zprávy SŽDC 2004-2013, vlastní výpočty

4.2.2 Dotace

V dnešní době je sektor dopravy obecně poměrně závislý na financování z veřejných rozpočtů. Především velké množství železniční dopravy ve světě je dotováno. Nákladní segment bývá ještě poměrně konkurenceschopný k dopravě silniční a může fungovat. Osobní železniční doprava je ale konkurenceschopná jen velmi omezeně. V zemích Evropy dotují státy okolo 90 procent osobní dopravy *(Kvizda, 2014)*. Takovéto využití veřejných zdrojů ale vyvolává otázky týkající se jejich oprávněnosti.

Přímé dotace

Způsob jakým se systém dotací v ČR vyvíjel, byl ovlivněn transformací původní státní organizace ČD. Důsledkem reformy bylo oddělení provozovatele dopravy od správce infrastruktury. Tento krok měl za následek také rozšíření dotací plynoucích do české železnice. Oba nově vzniklé subjekty totiž vykazovaly vyšší náklady než příjmy a jejich činnost bylo potřeba spolufinancovat z veřejných prostředků.

Jako přímé dotace jsou chápány takové toky veřejných financí, které vedou od státu přímo k dopravci nebo SŽDC. **Investiční dotace** potom zahrnují prostředky poskytované za účelem modernizace a rozvoje. Většina investičních dotací plyne do rozpočtu SŽDC, která je využívá na výstavbu a modernizaci infrastruktury. Objem investičních dotací směřující do ČD je podstatně menší a během let výrazně klesá. Tyto finanční zdroje slouží především k financování obnovy vozového parku a k investování do dalšího majetku. Druhým typem přímých dotací jsou **dotace provozní**. V tomto případě se jedná o finanční prostředky poskytované na provoz železniční sítě, její opravu a údržbu. Hlavním příjemcem provozních dotací je SŽDC. České dráhy jsou kriticky závislé na dotacích poskytovaných na **úhradu ztráty z osobní dopravy**. Díky konkurenčnímu tlaku ze strany dopravy silniční a dalším faktorům, způsobujícím ztrátovost poskytovatele železniční dopravy, by České dráhy bez této dotace nebyly schopny na trhu osobní dopravy obstát. Dotace na osobní veřejnou dopravu poskytují na základě smlouvy jednotlivé kraje a také stát. Vývoj výše pravidelných dotací na železnici v letech 2008 – 2013 zachycuje následující tabulka č. 18. Pro upřesnění o jak velké částky se jedná, je uveden také jejich podíl na celkových veřejných výdajích a na HPD. V tabulce můžeme vidět, že dotace směřující k SŽDC v průběhu let klesají. Naopak trend dotací plynoucím k ČD je spíše rostoucí. V roce 2007 ČD dostaly 9 143 miliónů Kč, v roce 2013 už se jednalo o částku 12 795 Kč.

Tabulka č. 18 Veřejné dotace do železniční dopravy (mil. Kč).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SŽDC						
Investiční dotace	22 905	18 960	14 775	11 415	9 591	8 751
Neinvestiční dotace	214	1 470	1 777	1230	550	550
Provozní dotace	7 665	8 005	8 159	8 054	8 659	9 232
SŽDC celkem (po zaokrouhlení)	30 784	28 435	24 711	20 699	18 800	18 533
ČD						
Investiční dotace	662	372	105	0, 850	-	-
Veřejná doprava - stát	4 034	3 997	4 075	4 081	4 024	4 030
Veřejná doprava - kraje	4 871	8 364	8 036	8 176	8 348	8 742
Ostatní dotace	407	291	267	209	33	23
ČD celkem (po zaokrouhlení)	9 974	13 024	12 483	12 474	12 405	12 795
Celkem dotace	40 758	41 459	37 194	33 173	31 205	31 328
Výdaje státního rozpočtu (SR; mld. Kč)	1 084	1 167	1 157	1 156	1 152	1 173
Podíl dotací na výdajích SR	3,7 %	3,5 %	3,2 %	2,9 %	2,7 %	2,7 %
HDP (mld Kč)	3 848,4	3 759,0	3 790,9	3 809,3	3 846,6	3883,8
Podíl dotací na HDP	1,06%	1,1%	0,98%	0,87%	0,81%	0,81%

Pramen: Výroční zprávy SŽDC 2008-2013, Výroční zprávy ČD 2008 – 2013, Ročenky dopravy 2012-2013, převzato od Tomeš, 2010

Větší výpovědní hodnotu dotací dostaneme, pokud její velikost přepočítáme na jeden ujetý osobokilometr. Toto vyčíslení je uvedeno v tabulce č. 19. Výše dotací je zde dána jako součet částek plynoucích ze státních a krajských rozpočtů na zajišťování veřejné dopravy. Jak již bylo zmíněno, dotace mají rostoucí charakter. Výkon firmy nabývá v průběhu pozorovaných let podobných hodnot a k výraznějšímu nárůstu zde dochází až v roce 2012. Tomu odpovídá také vývoj částky připadající na jeden osobokilometr (viz. tabulka č. 19).

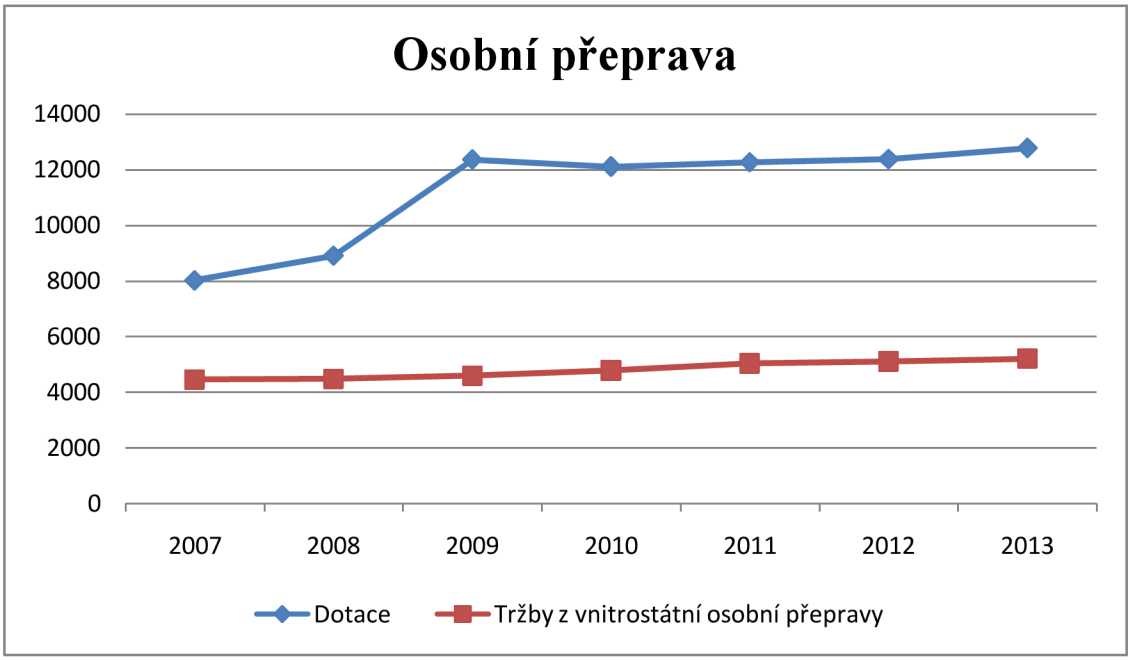
Tabulka č. 19 Vývoj dotací do pravidelné přepravy osob a přepravních výkonů

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ČD dotace osobní doprava (mil. Kč)	8905	12 361	12 111	12 264	12 372	12 772
Výkon ČD (mil. oskm)	6759	6462	6553	6635	6907	6924
Dotace (Kč) na oskm	1,309	1,901	1,837	1,827	1,703	1,845

Pramen: Výroční zprávy ČD 2008-2013, vlastní výpočty

Jak již bylo řečeno, dotace mají v průběhu pozorovaných let rostoucí charakter. Jejich meziroční nárůst (2008-2009) dosahuje dokonce 38,81%. Rostoucí trend je typický také pro tržby Českých drah, jak můžeme vidět v grafu č. 6. V realitě tedy neplatí předpoklad nepřímé závislosti mezi výší dotace a výší tržeb. Příčinou toho může být buď pokles počtu přepravených cestujících, nebo růst nákladů společnosti, které musí být kryty z dotací.

Graf č. 6 Výše dotací a tržeb Českých drah z osobní vnitrostátní dopravy



Pramen: Výroční zprávy ČD 2007-2013

Nepřímé dotace

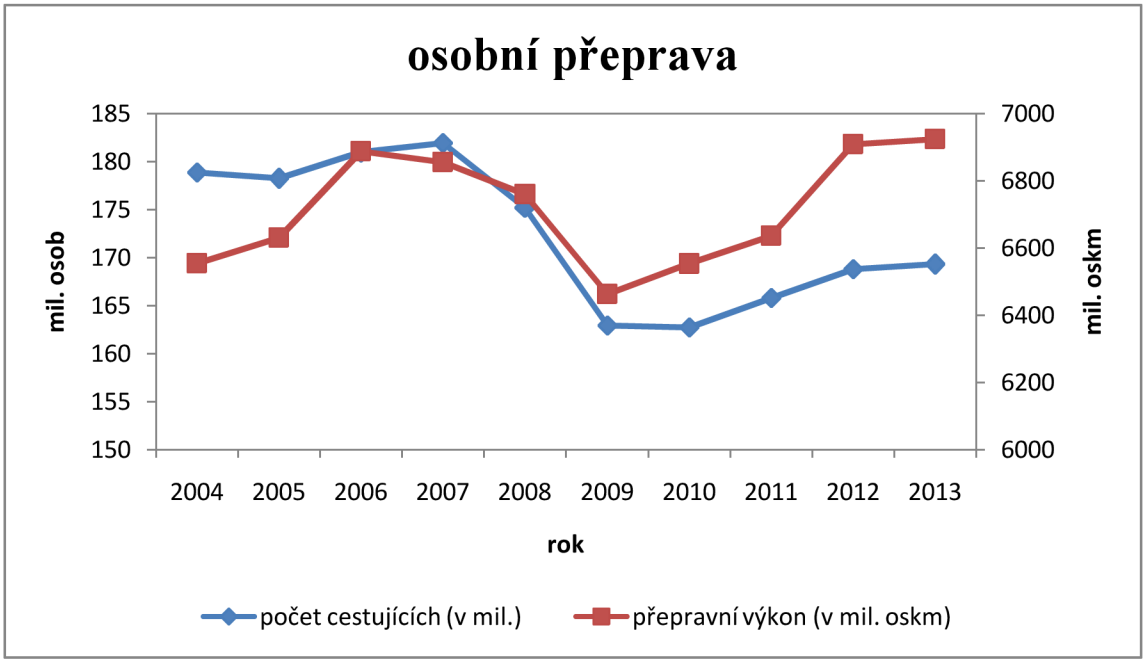
Jak napovídá už název, nepřímé dotace jsou ty dotace, kterou neplynou přímo do rozpočtu organizací. Jejich existence v železniční dopravě je zapříčiněna růstem závazků SŽDC a ČD. Na krytí všech těchto závazků přímé dotace nestačí. Stát je proto sám garantuje a je poté

nucen některé z nich uhradit přímo ze své pokladny. Důsledkem je ale vytváření závazků vůči veřejným rozpočtům. Tyto závazky však stát v minulosti organizacím odpouštěl.

4.2.3 Vybrané výkonnostní ukazatele ČD

Hospodaření každého podniku úzce souvisí s jeho výkonem. Výjimkou nejsou ani České dráhy. Následující text přináší popis několika ukazatelů výkonnosti společnosti ČD. Prvním ukazatelem je přepravní výkon společnosti v oblasti osobní dopravy v osobokilometrech, dále je uveden počet přepravených cestujících (viz. graf č. 7). Oba tyto ukazatele spolu souvisí, proto má jejich graf podobný průběh. Zpočátku výkon společnosti rostl. V období 2006 - 2009 můžeme naopak pozorovat prudký pokles. V roce 2009 dosáhl počet přepravených osob nejnižší úrovně. V tomto roce České dráhy přepravily o více než 10% cestujících méně než v roce 2007 a zároveň nejméně cestujících za celou dobu svého fungování. Zvýšila se ale průměrná přepravní vzdálenost z 38 km v roce 2007 na 40 km v roce 2009. Po roce 2009 můžeme naopak sledovat rostoucí trend ukazatelů. Hodnoty jsou uvedeny v tabulce č. 20.

Graf č. 7 Výkony osobní železniční dopravy



Pramen: Výroční zprávy ČD 2004 – 2013

Tabulka č. 20 Výkony osobní železniční dopravy

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Mil. osob	179	178	181	182	175	163	163	166	169	170
Mil.oskm	6 553	6 631	6 887	6 855	6 759	6 462	6 553	6 635	6 907	6 924

Pramen: Výroční zprávy ČD 2004-2013

Jako další ukazatel je v následující tabulce č. 21 uvedena obsazenost vypravených spojů. Její trend kopíruje vývoj výkonu společnosti v osobní dopravě. V letech 2007 až 2009 dochází k poklesu obsazenosti nabízené kapacity a od roku 2010 ukazatel naopak stoupá.

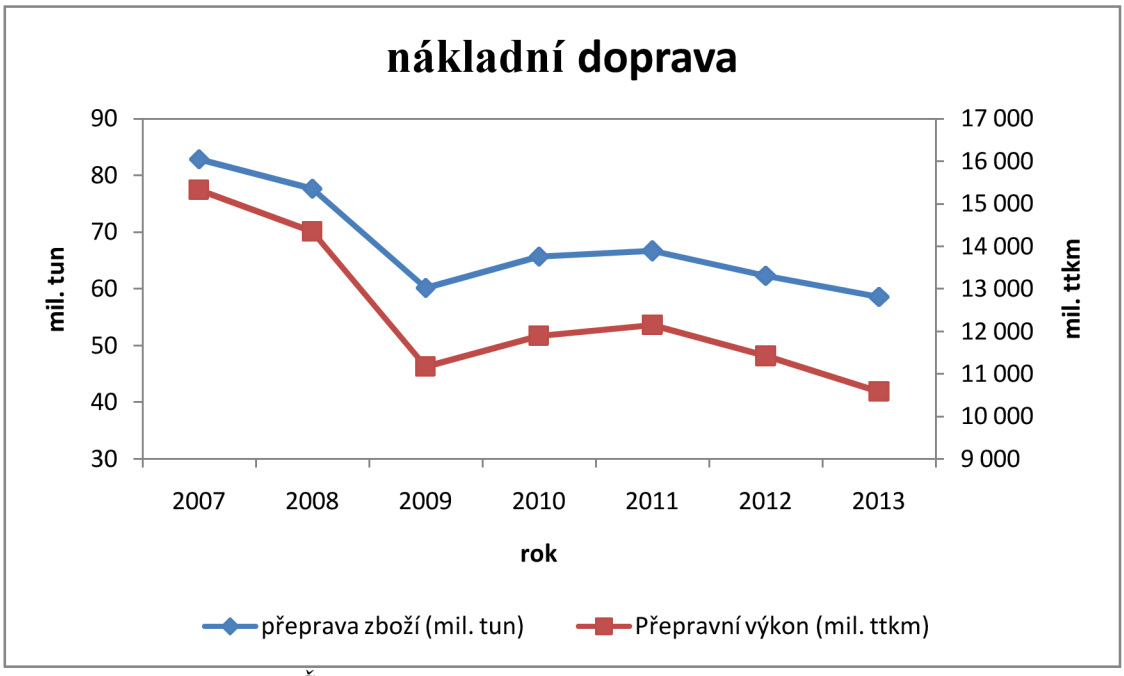
Tabulka č. 21 Obsazenost nabízené kapacity (v %)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Obsazenost	24%	23%	22%	23%	24%	25%	25%

Pramen: Výroční zprávy ČD 2007-2013

Pro možné porovnání s dopravou osobní ilustruje graf č. 8 výkony v oblasti nákladní dopravy od roku 2007, kdy byla založena dceřiná společnost ČD Cargo. Jak lze v grafu vidět, výkon nákladní dopravy má v uvedených letech celkově klesající charakter. K nejvýraznějšímu propadu dochází mezi roky 2007-2009, což je velmi podobný průběh jako u osobní dopravy. V roce 2010-2011 ukazatel mírně stoupá, ale poté se již vrací zpět ke klesajícímu trendu, na rozdíl od dopravy osobní, jejíž výkon začíná opět růst. ČD Cargo uvádí hned dva důvody tohoto poklesu. Příčinou by měla být podle společnosti stagnace ekonomiky a dále také ztráta přeprav v důsledku konkurenčního boje. Přesné hodnoty za dané období jsou uvedeny v tabulce č. 22.

Graf č. 8 Výkony nákladní železniční dopravy



Pramen: Výroční zprávy ČD 2007-2013

Tabulka č. 22 Výkony nákladní železniční dopravy

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Mil. tun	82,853	77,712	60,216	65,71	66,678	62,364	58,649
Mil. tkm	15 328	14 346	11 180	11 895	12 147	11 423	10 588

Pramen: Výroční zprávy ČD 2007-2013

4.2.4 Vybrané finanční ukazatele ČD

Tabulka č. 23 udává vývoj výše některých finančních ukazatelů Českých drah v letech 2009 až 2013. Celkové tržby podniku z hlavní činnosti mají klesající charakter. Pokud se podíváme na jednotlivé části této položky, zjistíme, že pokles je způsoben převážně nižšími tržbami z nákladní dopravy. To odpovídá poklesu výkonu tohoto sektoru, jak můžeme pozorovat na grafu č. 8. České dráhy tuto situaci odůvodňují poklesem stavební a průmyslové výroby v České republice. Naopak tržby z osobní dopravy v posledních letech mírně stoupají, stejně jako výkon společnosti v tomto oboru. Do další položky, ostatní provozní výnosy, patří hlavně zisky z prodeje nebo pronájmu pozemků a nemovitostí a tržby z prodeje ostatních služeb. České dráhy totiž stále vlastní poměrně velké množství majetku, který přímo nesouvisí s jejich hlavní činností, tedy s provozováním železniční dopravy. Cílem společnosti

je úplný převod tohoto majetku na SŽDC nebo prodej soukromým subjektům. Další položka, kterou jsou náklady na zaměstnance, v průběhu let výrazněji klesá. To je logický důsledek snižování počtu pracovníků. Mezi roky 2012 a 2013 došlo k poklesu celkového počtu zaměstnanců podniku o 1 400 a mezi roky 2011 a 2012 dokonce o 6 668. Celkovým výsledkem společnosti je v převážné většině let ztráta. Ta je připisována především nenaplnění plánu prodeje zbytného majetku, kurzovým ztrátám a v neposlední řadě také některým účetním operacím. V minulých letech byla vina připisována také horší ekonomické situaci v ČR a pokračující recesi v Eurozóně *(ČD, 2012, výroční zpráva)*.

Tabulka č. 23 Vybrané finanční ukazatele společnosti ČD (v mil. Kč)

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Tržby z hlavní činnosti celkem	37 116	37 796	33 838	33 580	32 861
-osobní doprava	6 624	6 621	6 844	7 070	7 087
-úhrady od objednatelů	12 361	12 111	12 258	12 372	12 772
-nákladní doprava	11 546	14 098	14 378	12 964	12 428
Ostatní provozní výnosy	2 973	3 205	3 815	4 110	4 061
Výkonová spotřeba celkem	-16 724	-17 470	-17 781	-18 306	-17 221
Náklady na zaměstnance	-19 013	-18 341	-12 797	-12 848	-12 684
Zisk / Ztráta po zdanění	**-2 567**	**-981**	**491**	**-1 594**	**-1 953**

Pramen: Výroční zprávy ČD 2009-2013

Jak již bylo řečeno i v roce 2013 byla společnost ve ztrátě, a to ve výši 1,95 miliardy korun. Podle vedení firmy za to mohou kurzové ztráty, náklady vynaložené na nákup nových vozidel a také fakt, že stále nedošlo k převodu všech nádraží na SŽDC. Právě tyto skutečnosti vedly také ke snížení ratingu firmy v květnu roku 2014. Rating uděluje Českým drahám od roku 2011 agentura Moody's, která je předním světovým odhadcem úvěruschopnosti a uděluje ratingy a vydává nezávislé kreditní posudky pro různé typy úvěrových závazků.

Rating – stanovení rizika nedodržení závazku vyplývajícího z emise dluhopisů nebo jiných závazků provedené nezávislou ratingovou agenturou *(Vinš a Liška, 2005)*.

Zhoršení ratingu odůvodňuje agentura ve své zprávě ze dne 28. 5. 2014.

Jako příčiny tohoto kroku uvádí agentura následující *(Moody's, 2014)*:

- Oproti očekávání slabší provozní výkonnost Českých drah v roce 2013 a předpoklad, že se výkonnost v roce 2014 výrazně nezlepší.
- Struktura likvidity a pokračující závislost na krátkodobých úvěrových nástrojích.
- Zpomalení plánované likvidace aktiv a stále neukončený proces převodu zbývajícího majetku na SŽDC, ke kterému mělo dojít již ke konci roku 2013.

5 OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V NĚMECKU A V POLSKU

Minulé kapitoly této práce jsou věnovány popisu fungování železničního sektoru v České republice s důrazem na osobní železniční dopravu a postavení největšího českého dopravce v tomto sektoru. Předmětem poslední kapitoly je případová studie, která se zabývá oblastí osobní železniční dopravy v zahraniční, konkrétně v Německu a v Polsku. I zde došlo k postupnému uvolňování trhu s železniční dopravou. Přístup k této problematice byl však odlišný než v ČR. Tato krátká studie by měla sloužit k následnému možnému porovnání mezi situací na železnici v ČR a ve vybraných sousedních státech. Na uvedených případech můžeme sledovat, že uspořádání železničního sektoru v jednotlivých státech EU se liší. Právě rozdílná institucionální nastavení jsou problémem v procesu zavádění společné dopravní politiky *(Giorgi a Schmidt, 2002)*.

Země: Německo

Tabulka č. 24 Vybrané údaje o zemi (rok 2013)

Počet obyvatel	80 523 746	**Celková délka tratí v km**	41 427
Rozloha (v km2)	357 134	**Výkon v mil. oskm**	89 450
HDP (v mil. Eur)	2 737 600	**Výkon v mil. tkm**	366 140 *

** rok 2012*

Pramen: Eurostat, Statistical Office of the European Union, 2014

Německý železniční trh se začal otevírat pro možný vstup konkurence před dvaceti lety, v roce 1994, ve kterém také došlo k reorganizaci podniku Deutsche Bahn AG na akciovou společnost. Hlavním důvodem vedoucím k reformě byla snaha o *(DB, 2014a)*:

- Zvýšení efektivity železničního sektoru a snaha o jeho větší podíl na dopravním výkonu.
- Snížení zátěže státního rozpočtu.

Od této doby mohou další podniky volně vstupovat na železniční infrastrukturu. Německý národní dopravce však i nadále zůstává provozovatelem velké části infrastruktury. V rámci transformace došlo pouze k organizační a účetní separaci infrastruktury od provozování dopravy, což má za následek silné propojení mezi těmito oblastmi. Vzhledem k tomu, že zde

neexistuje žádný nezávislý subjekt spravující infrastrukturu, označuje se německý model jako vertikální integrace. Za klady tohoto systému může být považována jednodušší koordinace a spolupráce mezi oběma složkami a nižší náklady na organizaci investic *(Arendt, 2012)*.

V rámci osobní dopravy byla konkurenčním podnikům ponechána spíše místní osobní doprava, která je zajišťována na základě komerčních principů spolkovými zeměmi. Jednotlivé spolkové země přebírají organizaci regionální železniční dopravy v roce 1996. Od tohoto roku jim také stát poskytuje zdroje na tuto činnost. Na regionálních tratích se díky tomu v průběhu let mohla rozvinout konkurence soukromých dopravců.

Dnes připadá konkurentům DB AG podíl na trhu okolo 25% v oblasti regionální osobní dopravy a okolo 29% v dopravě nákladní. V dálkové železniční dopravě je však podíl konkurence velmi malý. V této oblasti je pro vlakovou dopravu, stejně jako v ČR, velmi silným konkurentem doprava autobusová. V Německu představuje díky velké rozloze země silnou konkurenci také doprava letecká *(DB, 2014b)*.

Dvacet let po přijetí reformy se zdá, že její dopady jsou kladné. Mezi roky 1994 a 2012 došlo k růstu výkonu osobní dopravy o 36% a k růstu výkonu dopravy nákladní o 58%. Přičemž v osobní dopravě byl růst zapříčiněn hlavně navýšením objemu regionální přepravy. Pozitivně vypadají také výsledky týkající se druhého důvodu, jenž byl podnětem pro přijetí reformy. V roce 1994 dosahovaly výdaje státního rozpočtu na železniční dopravu výše 20,5 miliard euro. Po 18 letech v roce 2012 se jednalo již o částku 16,7 miliard euro *(DB, 2014a)*.

V roce 2012 byla zveřejněna strategie skupiny Deutsche Bahn do roku 2020, která rozšiřuje vize společnosti o cíle týkající se sociální a environmentální oblasti. Podnik chce do budoucna usilovat o pozici předního poskytovatele služeb na trhu. Dále má v plánu se stát jedním z předních zaměstnavatelů a brát ohled na měnící se strukturu trhu práce. V neposlední řadě klade důraz na zvyšování ekologičnosti svého provozu *(DB Group, 2013)*.

Země: Polsko

Tabulka č. 25 Vybrané údaje o zemi (rok 2013)

Počet obyvatel	38 533 299	**Celková délka tratí v km**	20 094
Rozloha (v km2)	312 679	**Výkon v mil. oskm**	16 453
HDP (v mil. Eur)	389 695,1	**Výkon v mil. tkm**	232 596

Pramen: Eurostat, Statistical Office of the European Union, 2014

Také polská železnice prošla v posledních deseti letech vlivem politiky Evropské unie výraznými změnami. Tak jako v Německu a v České republice i zde došlo k oddělení infrastruktury od provozování dopravy. Polsko si zvolilo podobný holdingový model jako Německo, privatizaci zde podlehlo nejen provozování drážní dopravy ale také infrastruktura *(OECD, 2001)*. V roce 2001 se uskutečnila transformace původní železniční společnosti a byla založena skupina PKP. Součástí této holdingové skupiny je manažer infrastruktury společnost Polskie Linie Kolejowe SA, hlavní národní podniky působící v oblasti osobní železniční dopravy PKP Intercity SA a Przewozy Regionalne a největší nákladní dopravce PKP Cargo SA. PKP Intercity SA zajišťuje dálkovou osobní železniční dopravu a PKP PR dopravu regionální. Kromě nich působí na trhu osobní železniční dopravy také další menší podniky. Stejně jako v ČR se jedná o společnosti působící převážně lokálně *(EMCC, 2008)*.

Tržní podíl společností, stojích mimo skupinu PKP, je poměrně vysoký. Ke konci roku 2011 dosahoval tento podíl 49,5% v dopravě osobní a 31,1% v dopravě nákladní. Právě trh nákladní železniční dopravy je jedním z nejvíce liberálních trhů v porovnání se státy, které stejně jako Polsko vstoupily do EU v roce 2004.

O tento poměrně velký trh se však čím dál tím více zajímají zahraniční dopravci. Se svojí žádostí před polské úřady předstoupil také český Leo Express. Stejně jako v dalších státech Evropy i v Polsku představuje velký problémem hlavně ztrátovost osobní dopravy, na jejíž provoz je nutno poskytovat dotace z veřejných zdrojů. Objednateli veřejné dopravy se stala jednotlivá vojvodství, která ji také dotují ze svých zdrojů.

Velkým problémem, se kterým se polský národní dopravce v posledních letech potýká, je odliv zákazníků. Dochází k němu především kvůli častým a dlouhodobým opravám kolejí. Za účelem zlepšení této situace pořídily státní dráhy nové rychlovlaky, které by měly snížit dobu cestování napříč celým státem *(ČT24, 2014)*.

V Polsku, stejně jako v ČR, není proces liberalizace stále dokončen, hlavně vinnou špatné kvality dopravní infrastruktury, nízkou efektivitou uspořádání systému a strukturou nákladní dopravy. Přesto je míra liberalizace na poměrně dobré úrovni a polský železniční trh, převážně nákladní sektor, vykazuje vysoký poměr soukromých subjektů *(Office of rail transport, 2011)*.

ZÁVĚR

Český železniční sektor si prošel za dobu své existence mnohými změnami. Vznik železnice byl významnou událostí v dějinách lidstva a dráha často přinášela hospodářský rozvoj do území, kterými procházela. I přes silný rozmach se ale nedokázala vypořádat s nástupem konkurence v podobě silniční a letecké dopravy. Ztrátovost železniční dopravy vedla ve dvacátém století k jejímu postupnému znárodňování. Na dnešní podobu železničního sektoru ČR má značný vliv dopravní politika Evropské unie. Velmi diskutovaným tématem v této oblasti je především otázka uvolňování železničního trhu pro vstup konkurenčních soukromých podniků a vymaňování železniční dopravy z úplného vlastnictví státu. Česká republika stejně jako další státy EU přijímá legislativní opatření, která mají zajistit liberalizaci trhu železniční dopravy. Tento proces však není jednoduchý, a jak vidíme na uvedených případech ČR, Polska a Německa, existuje více možností jak k němu přistupovat.

Vyšší tempo růstu konkurence vykazuje nákladní doprava, která funguje více na komerčních principech. Problém osobní dopravy představuje nutnost poskytování dotací z veřejných zdrojů na její fungování. Především regionální tratě většinou není možné provozovat bez úhrad od objednatelů. To má za následek pomalé uvolňování trhu a jen velmi pozvolný nástup konkurenčních subjektů na dopravní cestu. Ve výsledku totiž potencionální noví dopravci musí soutěžit o státní dotace, které by jim zajistily krytí případné ztráty. V tomto ohledu má výrazně lepší postavení český národní dopravce, České dráhy, které mohou využít úspor z rozsahu a při výběrovém řízení nabídnout nižší náklady na provoz. Také díky tomu se jim podařilo uzavřít dlouholeté smlouvy se státem a kraji na zajištění dopravní obslužnosti v oblasti osobní železniční dopravy.

Právě neefektivita a neprůhledné dotování Českých drah se v současné době staly terčem ostré kritiky ze strany dalších zájemců o provozování železničních dopravních služeb. Dvěma z nich se podařilo v nedávné době vstoupit na trh a nyní obě tyto nové společnosti provozují osobní železniční dopravu na lince Praha – Ostrava, kde konkurují Českým drahám. Společnostem RegioJet a Leo Express především vadí, že národní dopravce odmítá zveřejnit své náklady na jednotlivé trasy. Jejich majitelé se domnívají, že České dráhy jezdí na společné trase pod cenou a ztrátu kryjí z dotací získaných na jiné trasy. V důsledku konkurenčního boje totiž došlo k výraznému stlačení cen jízdného na této lince, kterému se neubránily ani ČD. Oba konkurenční subjekty zatím prodělávají a převládá názor, že České dráhy na tom musejí být podobně. Současná situace tedy působní jako pravděpodobně

neudržitelná. Řešením by mohlo být povinné zveřejňování veškerých finančních ukazatelů, které by jasně ukázaly ziskovost či ztrátu provozu na dané trase a efektivitu využívání veřejných zdrojů.

Avšak situace, která panuje na této lince, je velmi unikátní a jinde v ČR pravděpodobně podobná nenastane. Jako řešení otázky liberalizace železničního trhu v celé ČR se nabízí vypisování veřejných soutěží, které by znamenalo, že na infrastrukturu bude puštěn pouze výherce tohoto výběrového řízení. Ten bude mít jistotu, že zde po určitou dobu bude moci realizovat své záměry bez nátlaku konkurence. Otázkou je, zda by České dráhy ve své aktuální podobě byly schopny v takovémto systému obstát. Jednou z variant, jak zajistit větší konkurenceschopnost a flexibilitu společnosti do budoucna, je její privatizace. Druhou možností by bylo její roztříštění na několik menších regionálních dopravců.

V blízké budoucnosti dojde k vypršení smluv mezi ČD a některými kraji. Bude tedy zajímavé sledovat, jak se k této skutečnosti kraje postaví, zda dojde k dalšímu posunu směrem k otevřenějšímu železničnímu trh a jak tato skutečnost ovlivní samotné České dráhy.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Publikace

ANTONICKÝ, Stanislav. *Evropské železnice*. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977. 579 s.

ARENDT, Sebastian. C*reating Competition in the Railway Industry: Strategies, Concepts, Methods*. Saarbrücken: AV Akademikerverlag, 2012. 67 s. ISBN 978-3-639-40570-5.

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 2011. 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.

DREW, Jeremy a Johannes LUDEWIG. *Reforming railways: learning from experience*. 2nd ed. Hamburg: Eurailpress, 2011. 195 s. ISBN 978-3-7771-0415-7.

EISLER, Jan. *Podniky a podnikání v dopravě*. Vyd. 1. v Praze: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. 171 s. ISBN 8024501112.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011. 284 s. ISBN 9788024517599.

FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 9788024616100.

GIORGI, Liana a Michael SCHMIDT. *European transport policy: A historical and forward looking perspective*. [online] The Interdisciplinary Centre for Compariative Research in the Social Sciences (IFS-ICCR-CIR), Vienna, 2002. 19 s. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z: <http://storage.globalcitizen.net/data/topic/knowledge/uploads/20140108111231874694_European%20Transport%20Policy%20-%20A%20Historical%20and%20Forward%20Looking%20Perspective.pdf>

JAKUBEC, Ivan. *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848-1992*. Vyd. 1. V Praze: Oeconomica, 2008. 289 s. ISBN 9788024514505.

JAKUBEC, Ivan a Zdeněk JINDRA. *Dějiny hospodářství českých zemí: od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. 471 s. ISBN 8024610353.

JANDOVÁ, Monika a Václav REDERER. Milníky vývoje na dopravním rameni Praha-Ostrava. In: *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích.* Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2013. s. 76-92. ISBN 978-80-210-6425-6.

JELEN, Jiří. *Světové železnice*. Vyd. 1. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987, 359 s.

KUNC, Josef a Věra KRYLOVÁ. Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice - minulost či skutečnost? *Národohospodářský obzor: National economic horizonts*. [online]. 2005. roč. 5, č. 4. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.ekonomiedopravy.cz/media/65137/zeleznice_regionalni_rozvoj_cr.pdf>

KVIZDA, Martin. *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky: mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 83 s. ISBN 8021042192.

KVIZDA, Martin, Tomáš POSPÍŠIL, Daniel SEIDENGLANZ a Zdeněk TOMEŠ. *Železniční doprava - institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9.

KVIZDA, Martin a Zdeněk TOMEŠ. *Modely a metody regulace konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb.* Brno: Masarykova univerzita, 2013. 231 s. ISBN 9788021067332.

MARYÁŠ, Jaroslav a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická geografie. 1.* vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 160 s.

PELTRÁM, Antonín. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. ISBN 8090173063.

POSPÍŠIL, Tomáš. Dopravní cesto, quo vadis? In: *Konkurence na evropských železnicích-ekonomické, právní a regionální faktory.* Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2010. s. 32-44. ISBN 978-80-210-5309-0

SLANÝ, Antonín. *Makroekonomická analýza a hospodářská politika*. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2003. 375 s. ISBN 8071797383.

TOMEŠ, Zdeněk. Konkurence na železnici. *Národohospodářský obzor: National economic horizonts*. [online]. 2006. č. 4 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://is.muni.cz/do/1456/soubory/aktivity/obzor/6182612/7667759/12tomes-_NHO.pdf>

TOMEŠ, Zdeněk. Vliv zavádění konkurence na železniční dotace v ČR. In: *Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory*. Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2010. s. 6-11. ISBN 978-80-210-5309-0

TOMEŠ, Zdeněk a Tomáš POSPÍŠIL. *Ekonomické aspekty železniční dopravy.* Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2006. 77 s. ISBN 80-210-4220-6.

TOUŠEK, Radek. Management dopravy. 1. vyd. České Budějovice: editační středisko EF JU, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.

VINŠ, Petr a Václav LIŠKA. *Rating.* Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2005. 109 s. ISBN 80-7179-807-X.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava.* Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

ŽÍTEK, Vladimír. *Regionální ekonomie a politika.* Vyd. 1. Brno: Masarykova univerzita, 2004. 156 s. ISBN 8021034785.

Elektronické zdroje

Arriva Morava a.s. [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.arriva-morava.cz/dopravni-sluzby/zeleznice-desna/>

ČD (2014): *Dceřiné společnosti ČD* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/-9604/>

České dráhy [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/default.htm>

České dráhy přestanou spravovat koleje. *Dopravní noviny* [online]. Publikováno 13. prosince 2007 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/ceske-drahy-prestanou-spravovat-koleje-3431>

ČT 24 (2013a): Leo express poprvé hlásí zisk, na kolejích dál zuří cenová válka. *Česká televize* [online]. Publikováno 13. listopadu 2013 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/250333-leo-express-poprve-hlasi-zisk-na-kolejich-dal-zuri-cenova-valka/>

ČT24 (2013b): Jízdenky na vlak u soudu-RegioJet chce náhradu za levnou konkurenci. *Česká televize* [online]. Publikováno 23. srpna 2013 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/239202-jizdenky-na-vlak-u-soudu-regiojet-chce-nahradu-za-levnou-konkurenci/>

ČT24 (2014): Polské dráhy chystají revoluci: sázejí na Pendolina. *Česká televize* [online]. Publikováno 16. října 2014 [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW:

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/289444-polske-drahy-chystaji-revoluci-sazeji-na-pendolina/>

DB (2014a): *20 years of German rail reform and Deutsche Bahn AG – Achievements and challenges* [online]. [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.deutschebahn.com/file/5967574/data/20_years_summary.pdf>

DB (2014b): *The foundation of Deutsche Bahn AG* [online]. Last modified: 27. ledna 2014 [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.deutschebahn.com/en/group/history/topics/foundation.html>

Drážní inspekce [online]. [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>

Drážní úřad [online]. [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ducr.cz/>

EMCC (2008): *EMCC case studies: Transport and logistics sector: PKP Group, Poland.* [online]. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2008 [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_files/pubdocs/2008/313/en/1/ef08313en.pdf>

EU (2000): *Transport in figures: Statistical pocket book*. In: Univerzita Mannheim [online]. [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: < http://www.uni-mannheim.de/edz/pdf/2000/transstat.pdf>

Eurostat (2014): *Statistical Office of the European Union* [online]. [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>

International union of railways (2011): *Railway Statistics – Synopsis* [online]. [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.uic.org/IMG/pdf/synopsis_2011_in_pdf.pdf>

KOMÁREK, Jan. Za důležité považuji v tuto chvíli časové vymezení pro konečnou úhradu závazků. *Dopravní noviny* [online]. Publikováno 24. dubna 2003 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/za-dulezite-povazuji-v-tuto-chvili-casove-vymezen>

KVIZDA, Martin (2014). Osobní vlaky nepotřebují volný trh. *Věda.muni.cz* [online]. Publikováno 9. října 2014 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW:

<http://www.veda.muni.cz/veda-a-vyzkum/4812-osobni-vlaky-nepotrebuji-volny-trh#.VKgRaiuG--a>

KŽC Doprava [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.kzc.cz/cz/KZC-doprava>

Leo Express (2014) [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.le.cz/?gclid=CJaBvOmF-sICFfMZtAodclQAkw>

Ministerstvo dopravy (2013): *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf>

Ministerstvo dopravy (2006): *Kategorizace železniční sítě* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Kategorizace+zel+site.htm>

Ministerstvo dopravy (2014): *Odbor drah, železniční a kombinované dopravy* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Odbor_drah_zeleznicni_a_kombinovane_dopravy/Odbor_drah_a_zeleznicni_dopravy.htm>

Ministerstvo dopravy (2010). *Seznam linek, které po dobu platnosti smlouvy nebudou předmětem soutěže* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/smlouva-o-zavazku-verejne-sluzby.htm>

Ministerstvo financí (2012): *Cenový věstník. Výměr MF č. 01/2013 ze dne 28. listopadu 2012, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami* [online]. Ministerstvo financí 2012 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/2F0A7BC9-2449-40E0-9E5B-4B0854639284/0/cenovyvestnik_201213.pdf>

Moodys (2014): *Moody's downgrades České drahy to Baa3; stable outlook* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <https://www.moodys.com/research/Moodys-downgrades-Cesk-drhy-to-Baa3-stable-outlook--PR_300420>

OECD (2001): *Railway reform* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW:< http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/01RailReform.pdf>

Office of rail transport (2011): *Polish railway market in 2011* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://utk.gov.pl/en/market-regulation/market-analysis/2011/2896,POLISH-RAILWAY-MARKET-IN-2011quot-REPORT.html>

RegioJet [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.regiojet.cz/>

RICHTER, Jaroslav. Projekt vyčlenění ČD Cargo je již zcela hotov. *Dopravní noviny* [online]. Publikováno 30. srpna 2007 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/projekt-vycleneni-cd-cargo-je-jiz-zcela-hotov-3287>

Sdružení železničních společností [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.rail.cz/>

STUDENT AGENCY (2012): *RegioJet zahájil přípravy na vstup na Slovensko na trasu Bratislava – Košice* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.studentagency.cz/pro-media/tiskove-zpravy/RegioJet_zahajil_pripravy_na_vstup_na_Slovensko.html>

SŮRA, Jan. Za starý motorák platí Praha víc, než jinde stojí moderní vlak. *Ekonomika.idnes.cz* [online]. Publikováno 1. října 2013 [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://ekonomika.idnes.cz/stary-motorovy-vlak-z-prahy-do-cakovic-drahy-dotace-fhk-/eko-doprava.aspx?c=A131001_1983213_eko-doprava_fih>

Svazek obcí údolí Desné (2011): *Prohlášení o dráze ve vlastnictví Svazku obcí údolí Desné* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.sart.cz/wp-content/uploads/prohlaseni%20o%20draze.pdf>

SŽDC (2014a): *Přístup na ŽDC* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/pristup-na-zdc.html>

SŽDC (2014b): *Dopravci na ŽDC* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>

SŽDC (2013): *Prohlášení o dráze 2014* [online]. [cit. 2014-12-30]. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2014/prohlaseni-2014.pdf>

Právní předpisy

Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 179/2008 Sb. kterým se mění zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, ve znění nálezu Ústavního soudu vyhlášeného pod č. 83/2003 Sb., zákona č. 179/2003 Sb. a zákona č. 293/2004 Sb.

Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Ročenky a výroční zprávy

Annual report Deutsche Bahn Group 2013. [online] [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.deutschebahn.com/file/6806228/data/2013_dbgroup.pdf>

Ročenky dopravy 2009 – 2013. [online] Ministerstvo dopravy [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

Výroční zprávy skupiny České dráhy 2003-2013.[online] [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/>

Výroční zpráva JHMD 2012-2013. [online] [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://jhmd.cz/o-nas/ke-stazeni>

Výroční zpráva Leo Express 2013. [online] [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.le.cz/pro-investory>

Výroční zprávy SŽDC 2003 – 2012. [online] [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>
Výroční zpráva SŽDC 2013. [online] [cit. 2014-12-10]. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 Odvětvová struktura HDP v letech 2009-2012

Tabulka č. 2 Tvorba hrubé přidané hodnoty v odvětví dopravy v letech 2009-2012

Tabulka č. 3 Hustota železniční sítě ve světě (data za rok 2011)

Tabulka č. 4 Charakteristika železniční sítě SŽDC (2012)

Tabulka č. 5 Vlastníci železnic v ČR

Tabulka č. 6 Tržby za použití dopravní cesty (v tis. Kč)

Tabulka č. 7 Dceřiné společnosti ČD a jejich podíl na základním kapitálu

Tabulka č. 8 Provozovatelé dráhy ve vlastnictví státu

Tabulka č. 9 Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (v vlkm)

Tabulka č. 10 Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy (v vlkm)

Tabulka č. 11 Podíl jednotlivých dopravců na výkonech v osobní dopravě (v %)

Tabulka č. 12 Seznam linek vyloučených z veřejné soutěže po dobu platnosti smlouvy

Tabulka č. 13 Počet vypravovaných spojů v letech 2010-2013

Tabulka č. 14 Cena jízdného a doba přepravy (listopad 2014)

Tabulka č. 15 Finanční toky mezi SŽDC a ČD v letech 2003 – 2007 (v mil. Kč)

Tabulka č. 16 Náklady SŽDC v letech 2007-2012 (v mil. Kč)

Tabulka č. 17 Podíl příjmů SŽDC z poplatků za použití ŽDC na jejích výdajích (v %)

Tabulka č. 18 Veřejné dotace do železniční dopravy (mil. Kč)

Tabulka č. 19 Vývoj dotací do pravidelné přepravy osob a přepravních výkonů

Tabulka č. 20 Výkony osobní železniční dopravy

Tabulka č. 21 Obsazenost nabízené kapacity (v %)

Tabulka č. 22 Výkony nákladní železniční dopravy

Tabulka č. 23 Vybrané finanční ukazatele společnosti ČD (v mil. Kč)

Tabulka č. 24 Vybrané údaje o zemi (rok 2013)

Tabulka č. 25 Vybrané údaje o zemi (rok 2013)

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1 Vývoj přepravených osob a přepravního výkonu v Československu a České republice v druhé polovině 20. století

Graf č. 2 Výkony osobní dopravy podle odvětví v zemích EU v letech 1970-1997

Graf č. 3 Podíl největších dopravců v osobní dopravě v roce 2013 (v %)

Graf č. 4 Podíl největších dopravců v nákladní dopravě (v %)

Graf č. 5 Podíl největších dopravců na trase Praha - Ostrava

Graf č. 6 Výše dotací a tržeb Českých drah z osobní vnitrostátní dopravy

Graf č. 7 Výkony osobní železniční dopravy

Graf č. 8 Výkony nákladní železniční dopravy

SEZNAM SCHÉMAT

Schéma č. 1 Funkční schéma železničního sektoru v České republice

SEZNAM ZKRATEK

ČD, a. s.	České dráhy, akciová společnost
ČD, s. o.	České dráhy, státní organizace
ČR	Česká republika
ČSD	Československé státní dráhy
DB	Deutsche Bahn
DB AG	Deutsche Bahn AG
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
MD	Ministerstvo dopravy
SR	Státní rozpočet
TEN-T	Transevropská dopravní síť
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ŽDC	Železniční dopravní cesta

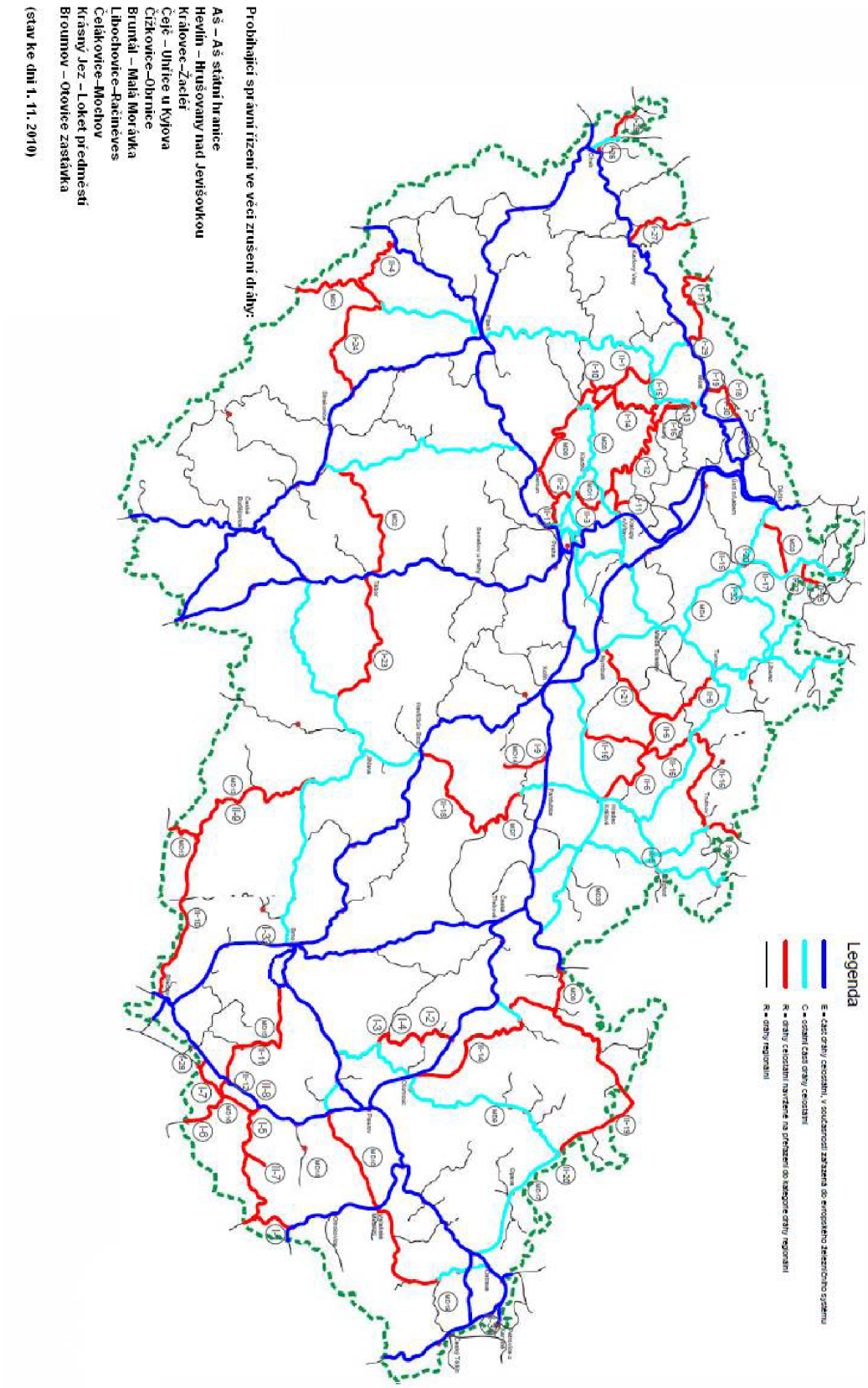
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Železniční infrastruktura ČR

Příloha č. 2 Dopravci působící na síti SŽCD (k 20. 10. 2014)

PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Železniční infrastruktura ČR



Pramen: MD (2006)

Příloha č. 2 Dopravci působící na síti SŽCD (k 20. 10. 2014)

ROZSAH LICENCE: **Nákladní doprava**	**Osobní + nákladní doprava**
AŽD Praha s.r.o.	Advanced World Transport a.s.
BF Logistics s.r.o.	ARRIVA MORAVA a.s.
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.	ARRIVA vlaky s.r.o.
CENTRAL RAILWAY a.s.	CityRail, a.s.
CZ Logistics, s.r.o.	České dráhy, a.s.
DBV – ITL, s.r.o.	ČD Cargo, a.s.
EDIKT a.s.	GW Train Regio a.s.
EUROVIA CS, a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
Express Group, a.s.	Kladenská dopravní a strojní s.r.o.
Elektrizace železnic Praha, a.s.	KŽC Doprava, s.r.o.
Elektrizácia železníc Kysak a.s.	LEO Express a.s.
EP Cargo a.s.	Lokálka Group, občanské sdružení
FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.	MBM rail s. r. o.
GJW Praha spol. s r.o.	METRANS Rail s.r.o.
Chládek & Tintěra, a.s.	OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o.
Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s.	Puš s.r.o.
Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.	Rail system s.r.o.
IDS-Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.	RegioJet a.s.
IDS CARGO a.s.	Slezské zemské dráhy, o.p.s.
JARO Česká Skalice, s.r.o.	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
KK - provoz a opravy lok. s.r.o.	STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC a.s.
LOKO TRANS s.r.o.	Vogtlandbahn-GmbH
LOKORAIL, a.s.	ZABABA, s.r.o.
LokoTrain s.r.o.	

LOKOTRANS SERVIS s.r.o.	
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	
METRANS, a.s.	
NOR a.s.	
N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.	
OHL ŽS, a.s.	
Ostravská dopravní společnost, a.s.	
Petrolsped Slovakia s.r.o.	
PEDASTA dopravní stavby,s.r.o.	
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	
Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť	
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	
Railtrans International, a.s.	
RETROLOK s.r.o.,	
RM LINES, a.s.	
RTS Rail Transport Service GmbH	
RUTR, spol. s r.o.	
SANRE, spol. s r.o.	
SART-stavby a rekonstrukce a.s.	
SD - Kolejová doprava, a.s.	
SEŽEV-REKO, a.s.	
SGJW Hradec Králové spol. s r.o.	
Skanska a.s.	
SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.	
Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s.	
Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	
Stavební firma CARDA-MÜLLER s.r.o.	

Středočeská železniční společnost s r. o.	
TCHAS ŽD s.r.o.	
TOMI-REMONT a.s.	
TONCUR s.r.o.	
TORAMOS, s.r.o.	
TRAIL Servis a.s.	
Trakce, a.s.	
TRAMO RAIL, a.s.	
Traťová strojní společnost, a.s.	
TSS Cargo a.s	
TSS GRADE, a.s.	
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	
Viamont DSP a.s.	
VÍTKOVICE Doprava, a.s.	

Pramen: SŽDC (2014b)