
KONKURENCE NA ŽELEZNICI

Zdeněk Tomeš

tomes@econ.muni.cz

Která konkurence?

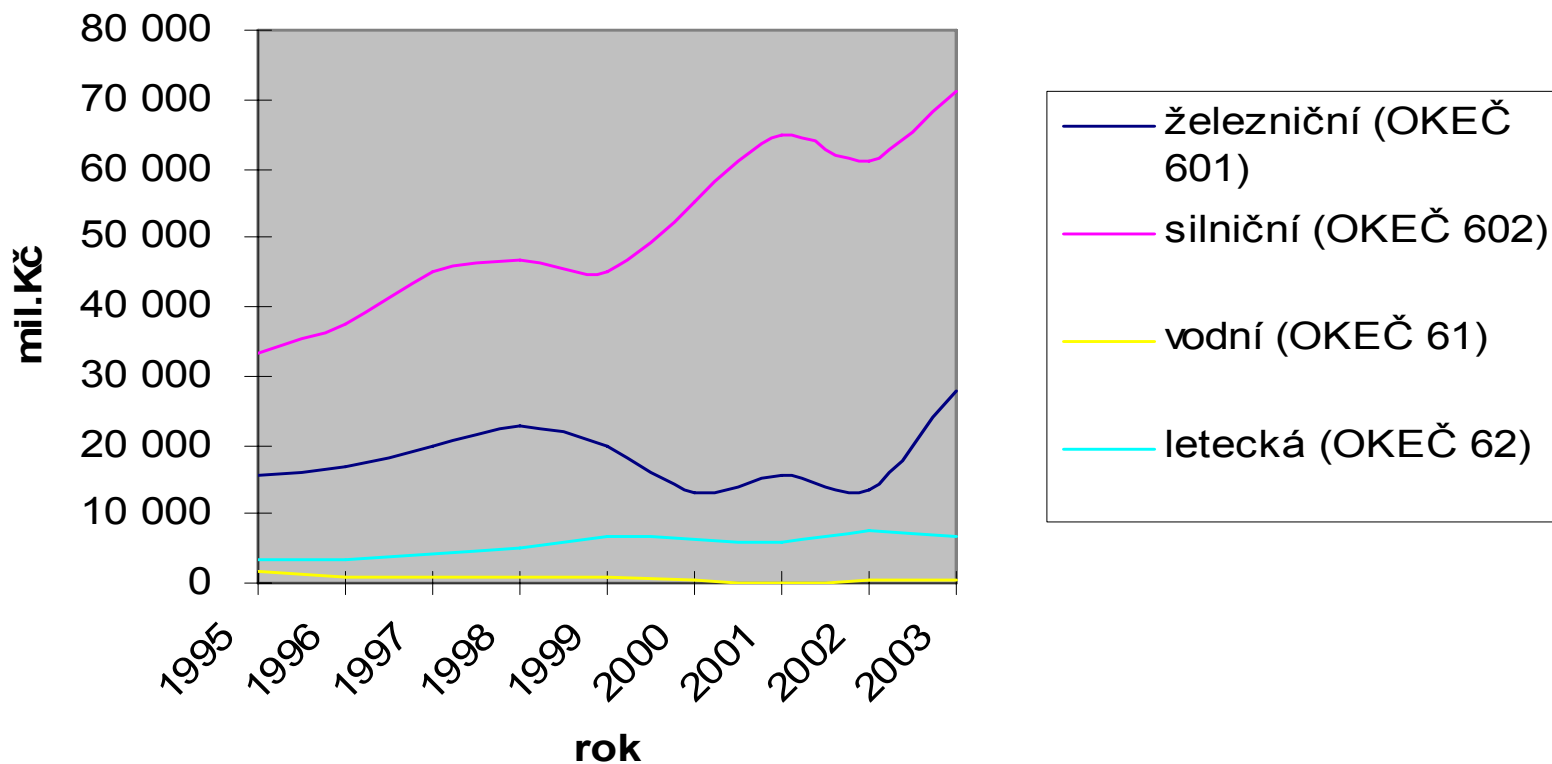
- 1) Intermodální konkurence
(železnice x silnice)

- 2) Intramodální konkurence
(ČD x Viamont)



1) Intermodální (Železnice x silnice)

Tvorba HDP v odvětví dopravy (v b. c.)



Handicapovaná železnice?

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

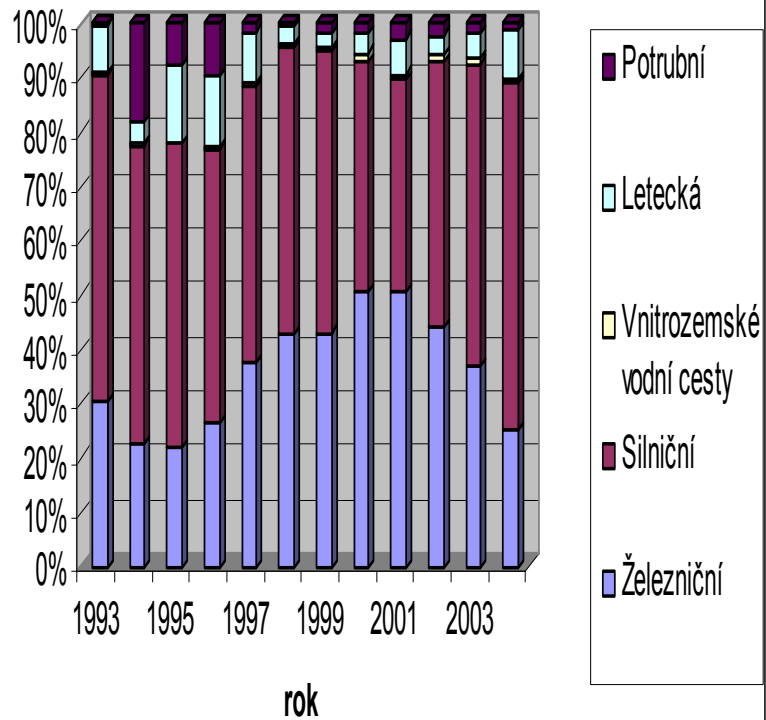
(Ing. Jan Bazala, Generální ředitel ČD, Výroční zpráva ČD 2004)

Ale...

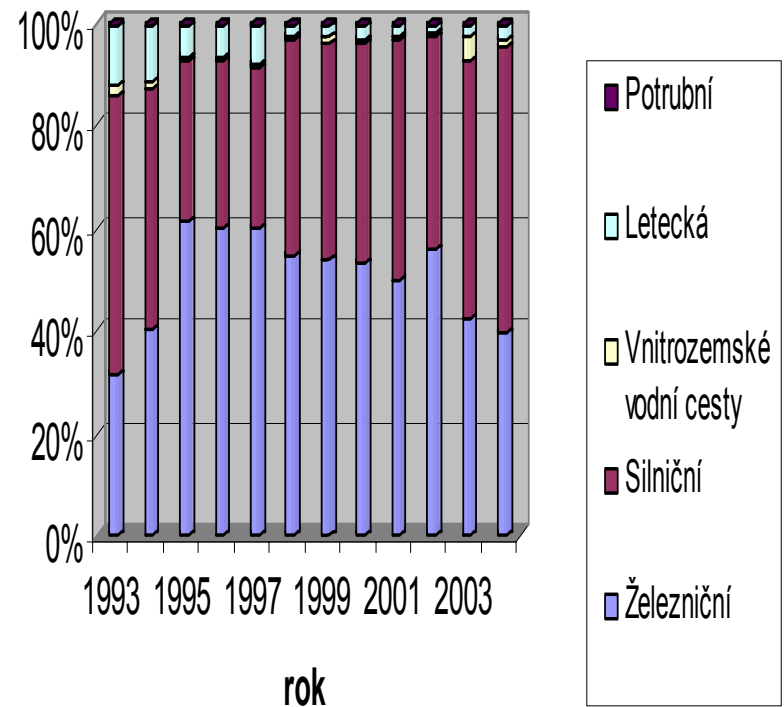
- Hlavními příjmy SFDI je silniční daň a podíl výnosu spotřební daně na benzín, naftu a dálniční známky.
 - Silniční dopravní cesta má daleko vyšší výkony a je volně využívána pro individuální automobilovou dopravu, což je na železnici nerealizovatelné
 - Teze, že ČD platí náklady za používání dopravní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

Investice a údržba.....

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

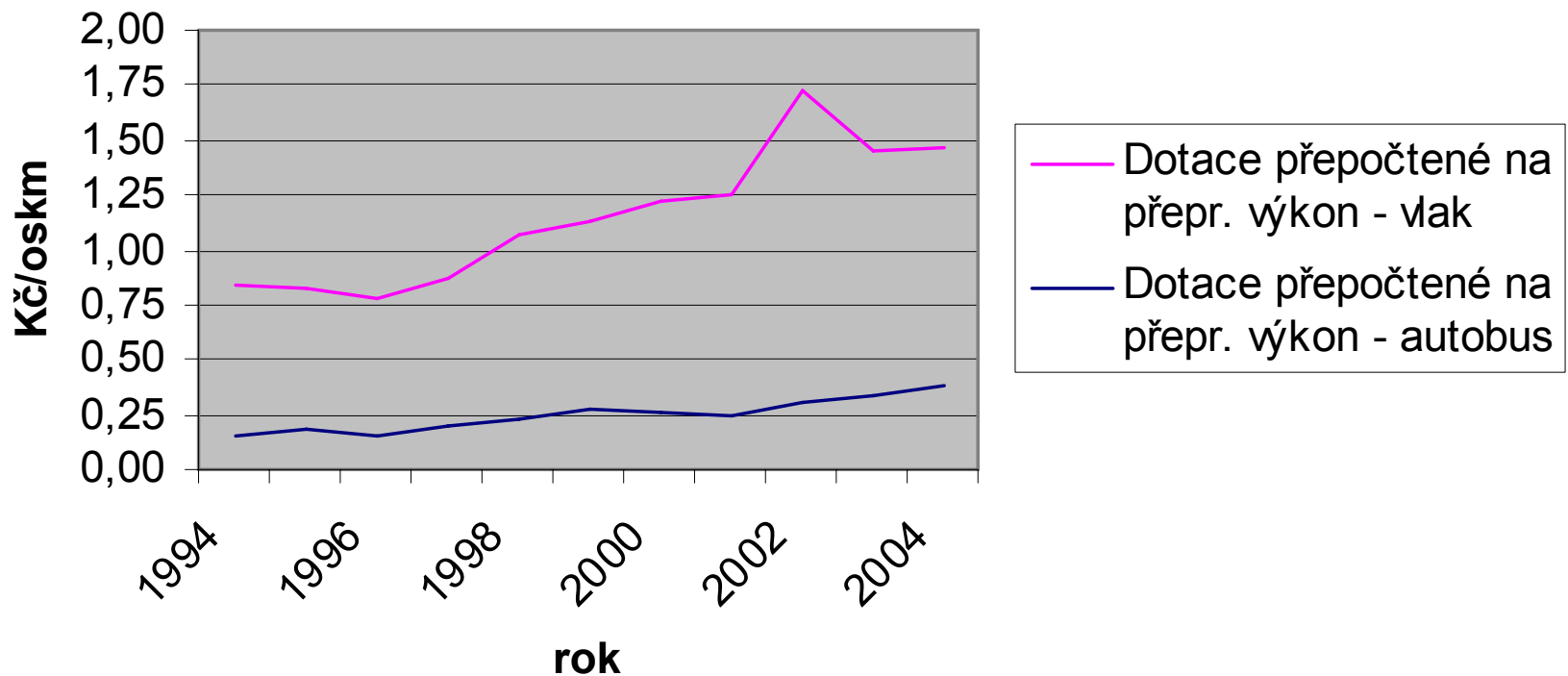


Celk. výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (v b.c.) (v mil. Kč)



Dotace na osobní dopravu.....

Vývoj dotací do osobní dopravy



Otázka č. 1

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

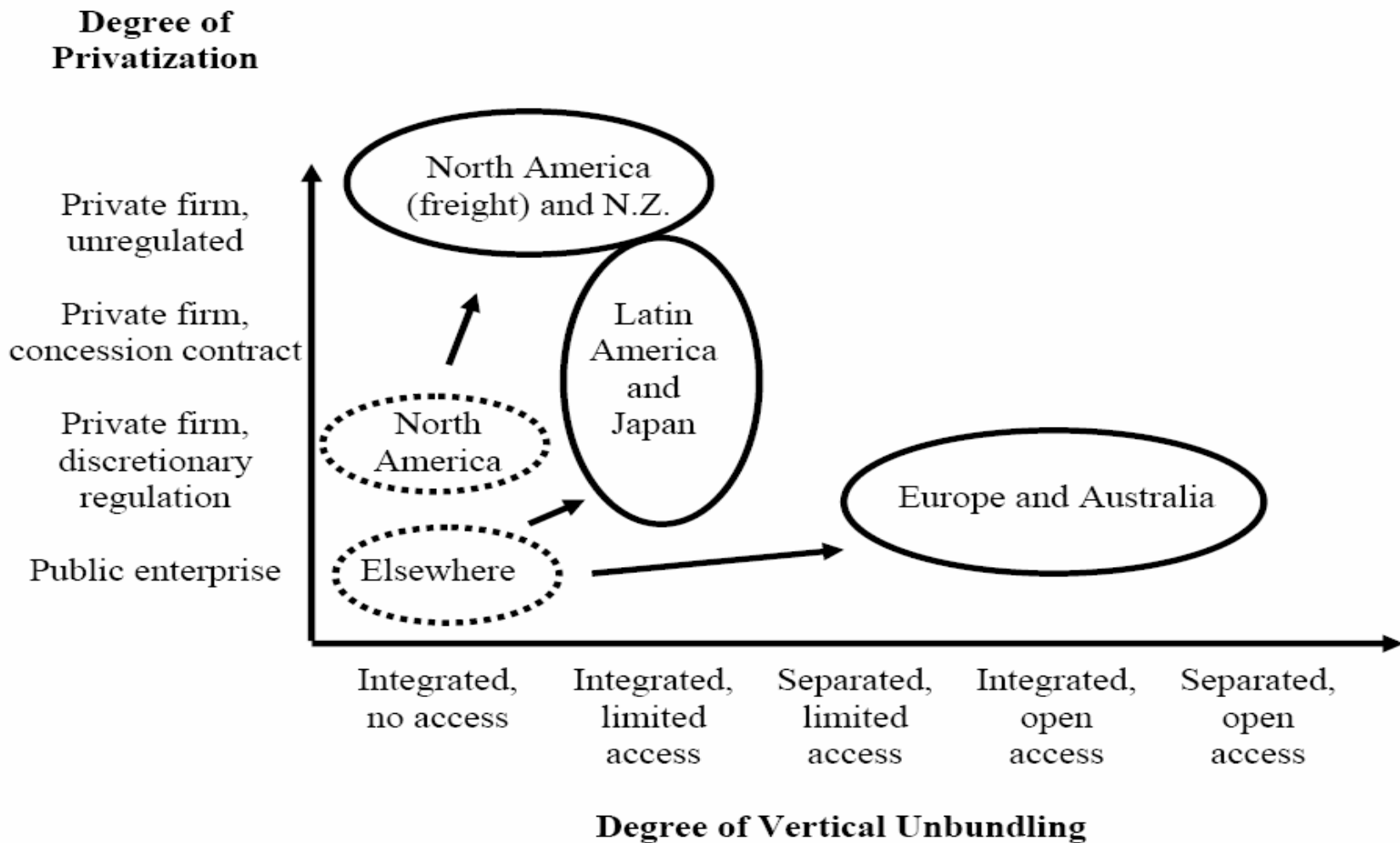
2) Konkurence na železnici

....ale opět která konkurence?

- a) Vertikální (Jedna síť, více přepravců)
 - b) Horizontální (Více sítí, jeden nebo více přepravců)
-

Rozdělení x privatizace

(zdroj grafu: Ibanez 2004)



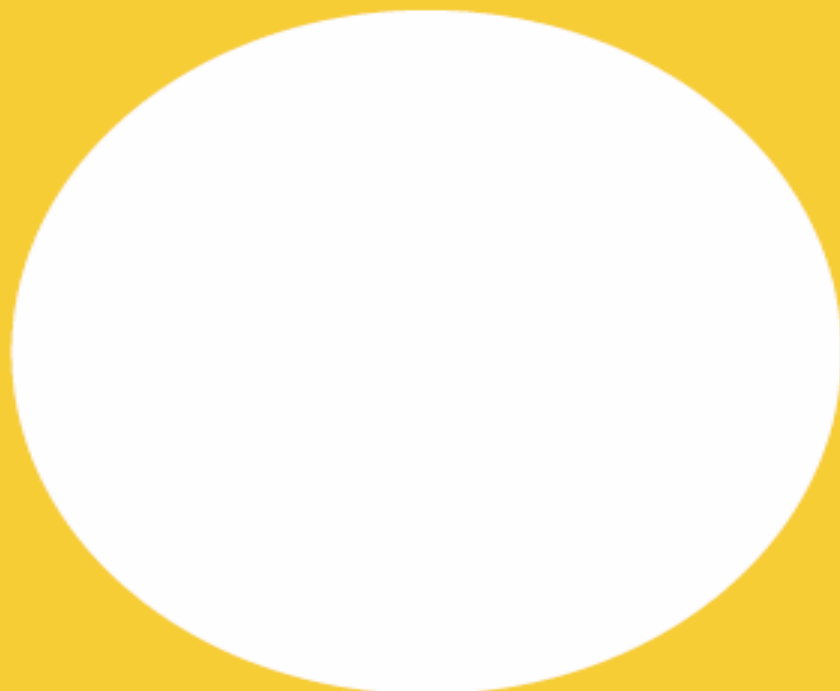
Ekonomická teorie

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

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

Podíl dopravců na vlakových výkonech na tratích smluvně provozovaných ČD.

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



1

2

Alternativy

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

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

Otázka č. 2

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

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