

Historická podmíněnost efektivního provozu českých železnic

Martin Kvizda



Masarykova univerzita v Brně
Ekonomicko-správní fakulta
říjen 2006

Struktura příspěvku

- úvodní teze
- cíl
- metoda
- popis řešení
- závěry .

Úvodní teze

Revitalizace železniční dopravy → předpoklad efektivního provozu po privatizaci a liberalizaci .

Efektivnost → ekonomická = konkurenceschopnost
→ společenská = plnění cílů HP

Pro efektivnost železniční dopravy je determinující **charakteristika sítě**:

- česká železniční síť vznikala za různých a měnících se institucionálních podmínek (různý přístup státu);
- některé české železnice nebyly nikdy provozně efektivní;
- pro některé české železnice zcela zanikly podmínky, jež je činily provozně efektivními .

Cíl

- analyzovat příčiny a okolnosti vzniku jednotlivých tratí české železniční sítě ve vztahu k jejich **potenciální** provozní efektivnosti .
- ⇒ železnice, které nebyly nikdy efektivní nebo jimž zanikly podmínky činící je efektivními, nebudou efektivní ani po privatizaci a liberalizaci dopravních služeb .

Metoda

- systemizace základních kritérií pro vyslovení předpokladu efektivního provozu (ekonomicky + společensky);
- stanovení faktorů významných pro formování železniční sítě;
- zařazení českých tratí do kategorií podle příčinných okolností jejich vzniku (8 archetypů);
- vyslovení předpokladu jejich potenciální efektivity provozu na základě ekonomických kritérií (→ úspory z hustoty provozu);
- srovnání současné hustoty provozu na české železniční síti s jednotlivými kategoriemi tratí.

⇒ závislost na síti → aplikace principu „**path dependence**“ .

Ekonomická kritéria:

- existence utopených nákladů (sunk costs),
- úspory z rozsahu (economies of scale),
- úspory z hustoty provozu (economies of density),
- síťový efekt (network economies),
- úspory ze struktury (economies of spatial scope) .

Aplikace na provozní efektivnost:

→ **úspory z hustoty provozu**

(kombinace úspor ze struktury a z rozsahu při využití utopených nákladů a při zanedbání síťového efektu)

Společenská (environmentální) kritéria:

- bezpečnost provozu,
- emisní zátěž provozu,
- zábor půdy,
- jednotková energetická náročnost provozu .

Aplikace na provozní efektivnost:

→ **úspory z hustoty provozu**
(minimalizace negativních externalit při minimalizaci průměrných celkových nákladů)

Faktory, které podstatným způsobem ovlivnily podobu současné železniční sítě:

- faktor I. - postoj státu k železnicím,
- faktor II. - distribuce uhlí,
- faktor III. - podstatné změny politických hranic a zahraničních hospodářských vztahů,
- faktor IV. - konkurence na trhu při stavbě a trasování tratí .

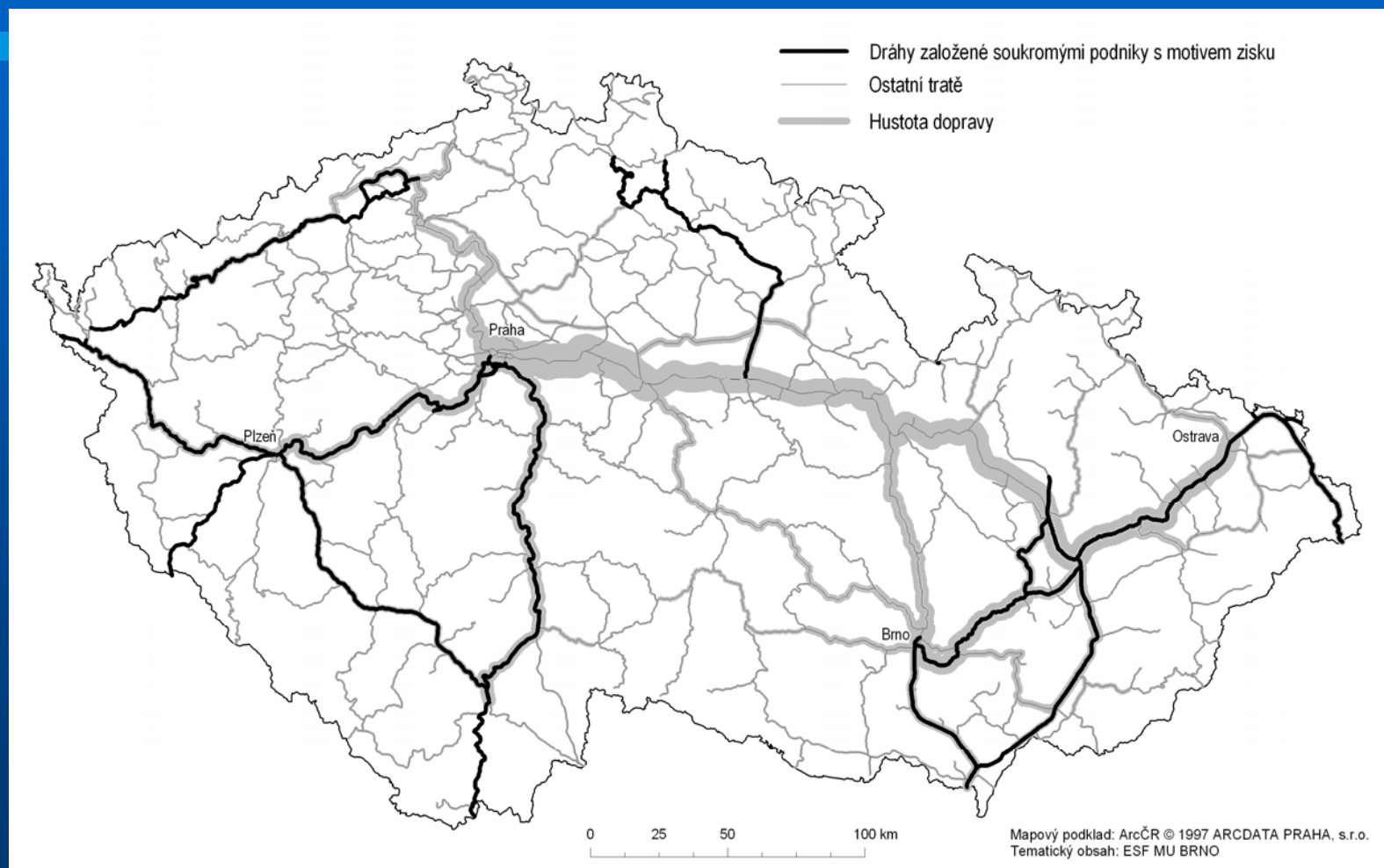
Kategorie (archetypy) tratí:

1. Dráhy založené jako soukromé podniky s motivem provozního zisku, u nichž nedošlo ke změně předpokladů dosažení zisku .
2. Dráhy založené státem jako páteřní síť .
3. Dráhy budované jako spojovací nebo duplicitní .
4. Dráhy budované soukromými společnostmi z donucení na politickou objednávku .
5. Místní dráhy budované s finanční podporou státu nebo země a svépomocné dráhy .
6. Uhelné dráhy .
7. Odbočné dráhy budované velkými soukromými drahami a místní dráhy nepodporované státem .
8. Dráhy budované v odlišné geopolitické situaci .

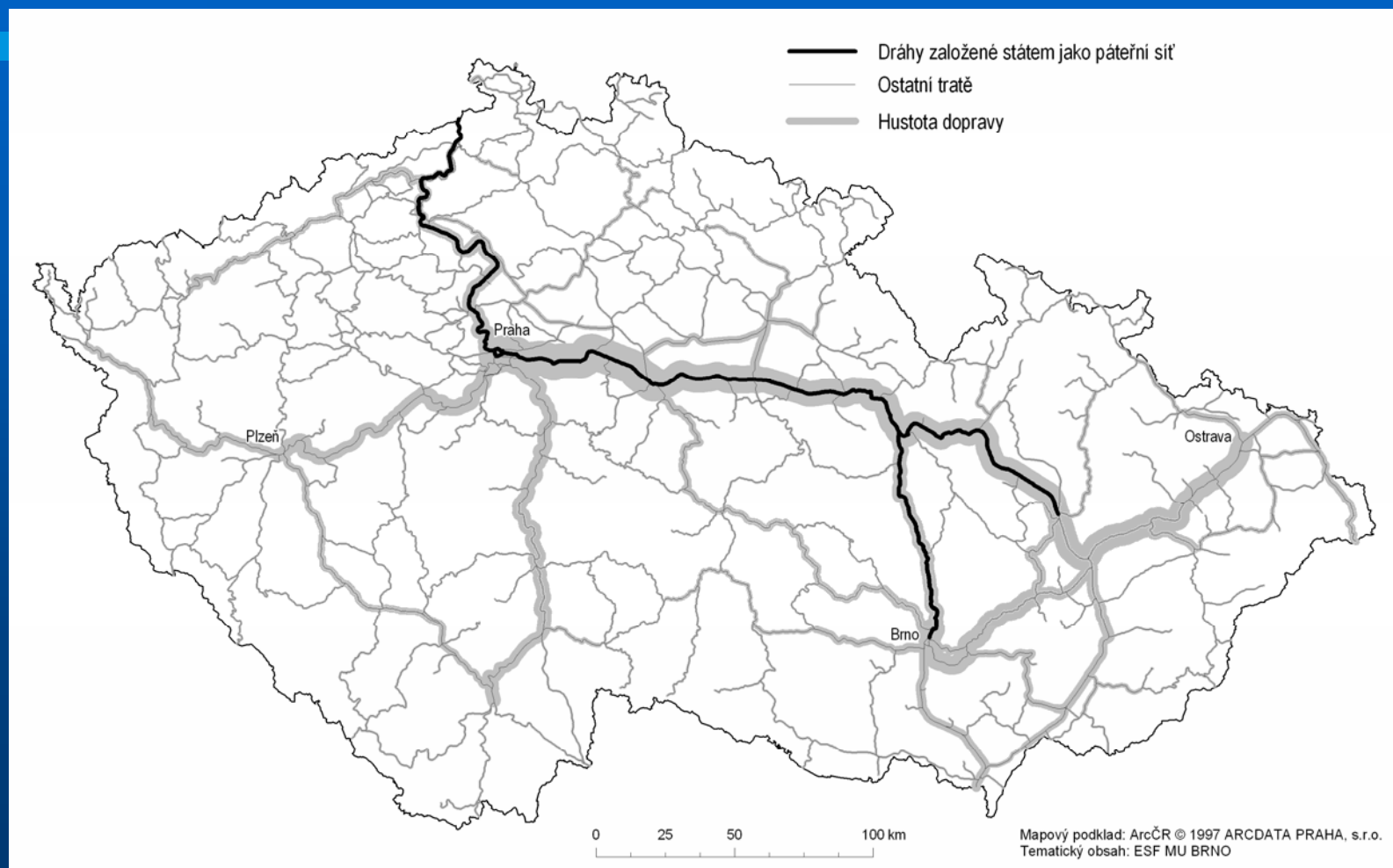
Archetyp dráhy	Rozhodující faktor				Celkem drah	Celková délka (km)	Průměrná délka dráhy (km)	Doba vzniku (interval let)
	I.	II.	III.	IV.				
1.	×	-	-	-	14	1 503	107,4	1828-1874
2.	×	-	-	-	3	472	157,3	1845-1850
3.				+	8	801	100,1	1869-1874
4.	×				15	461	30,7	1870-1892
5.	×				109	3 110	30,4	1871-1914
6.	×	+			23	1 083	47,1	1855-1911
7.	×		-	+	58	914	15,3	1871-1911
8.			+	-	20	914	45,7	1859-1953
Celkem					250	9 258	36,7	1828-1953

Řešení

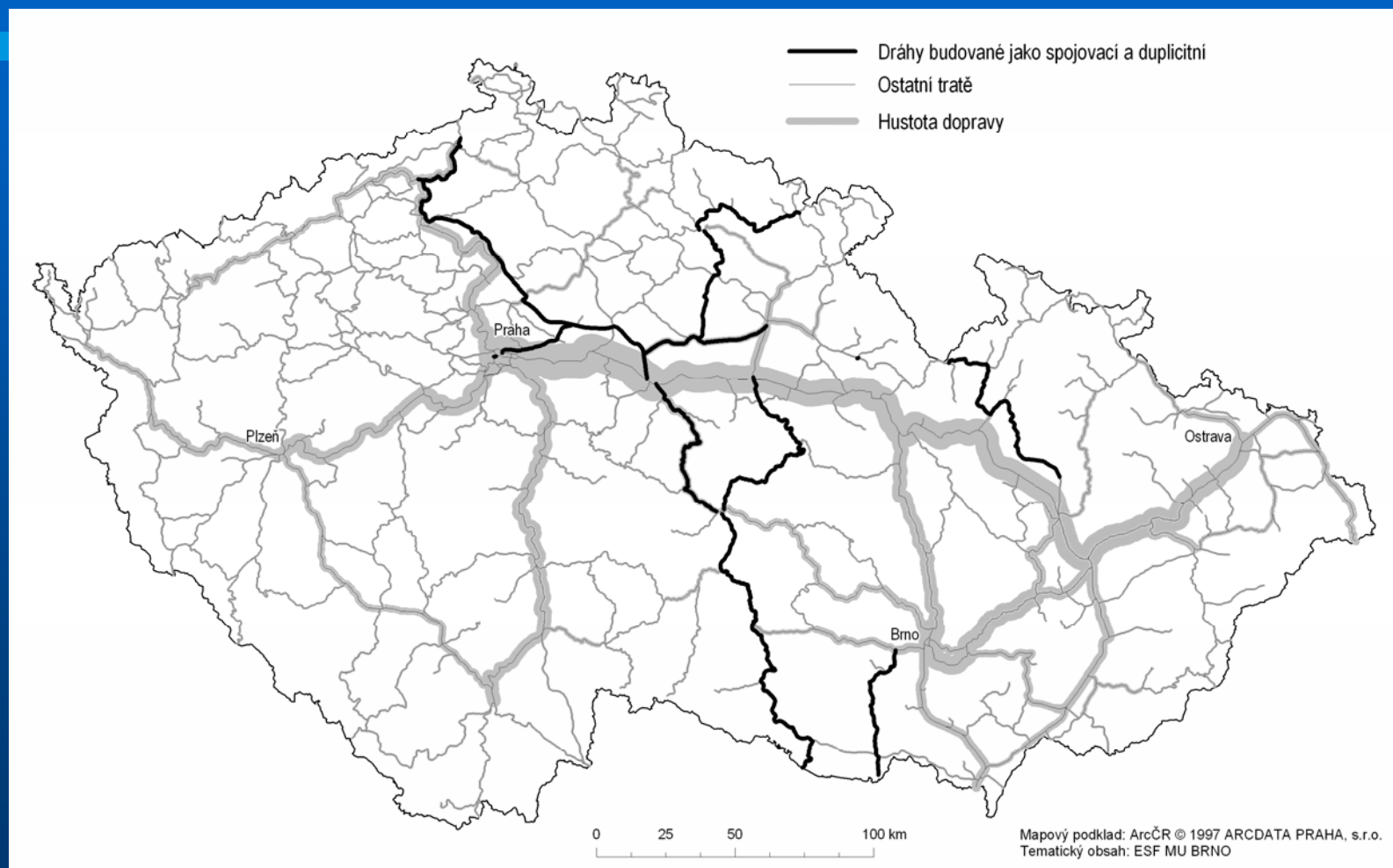
1. Soukromé dráhy budované s motivem provozního zisku



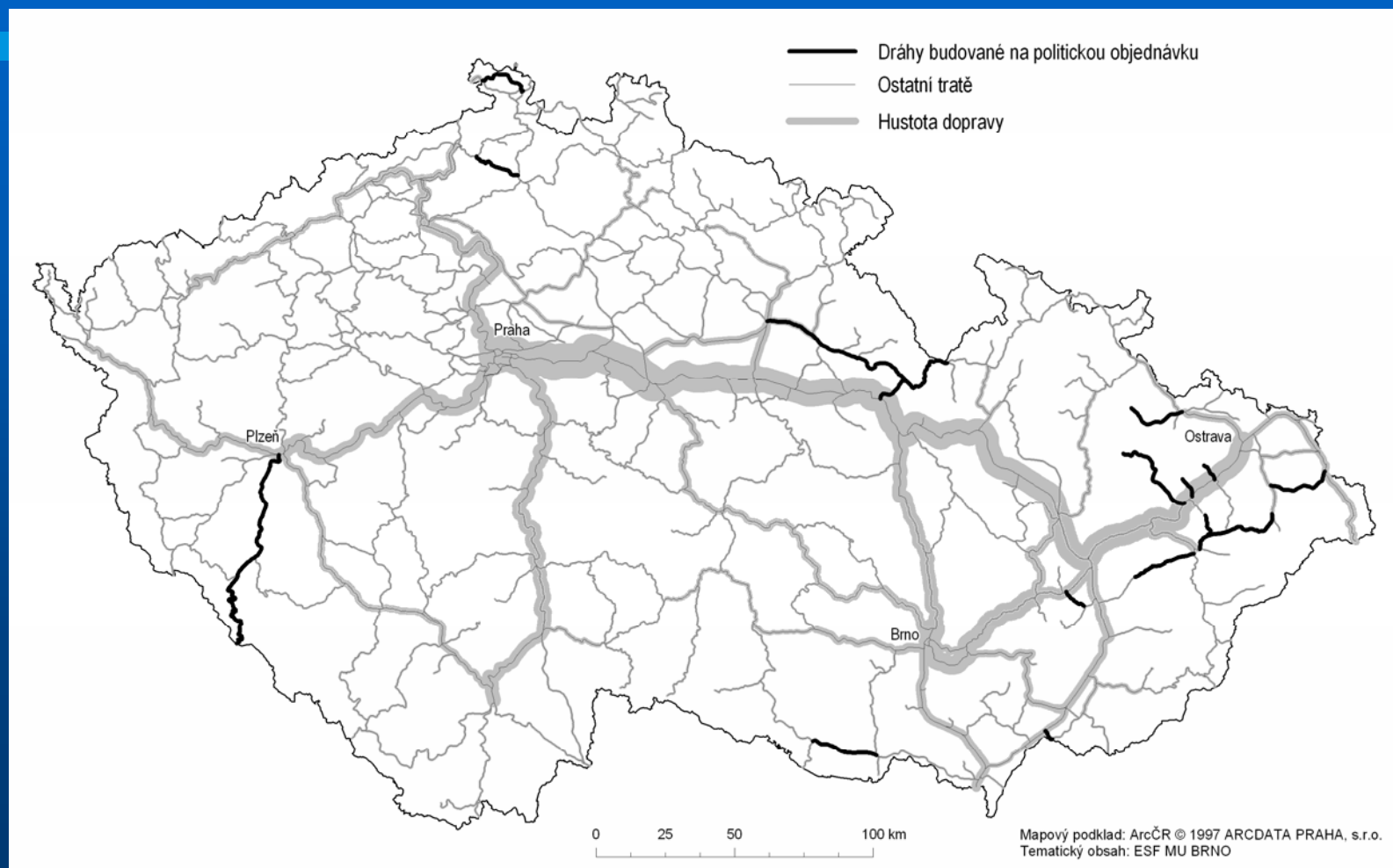
2. Páteřní síť založená státem



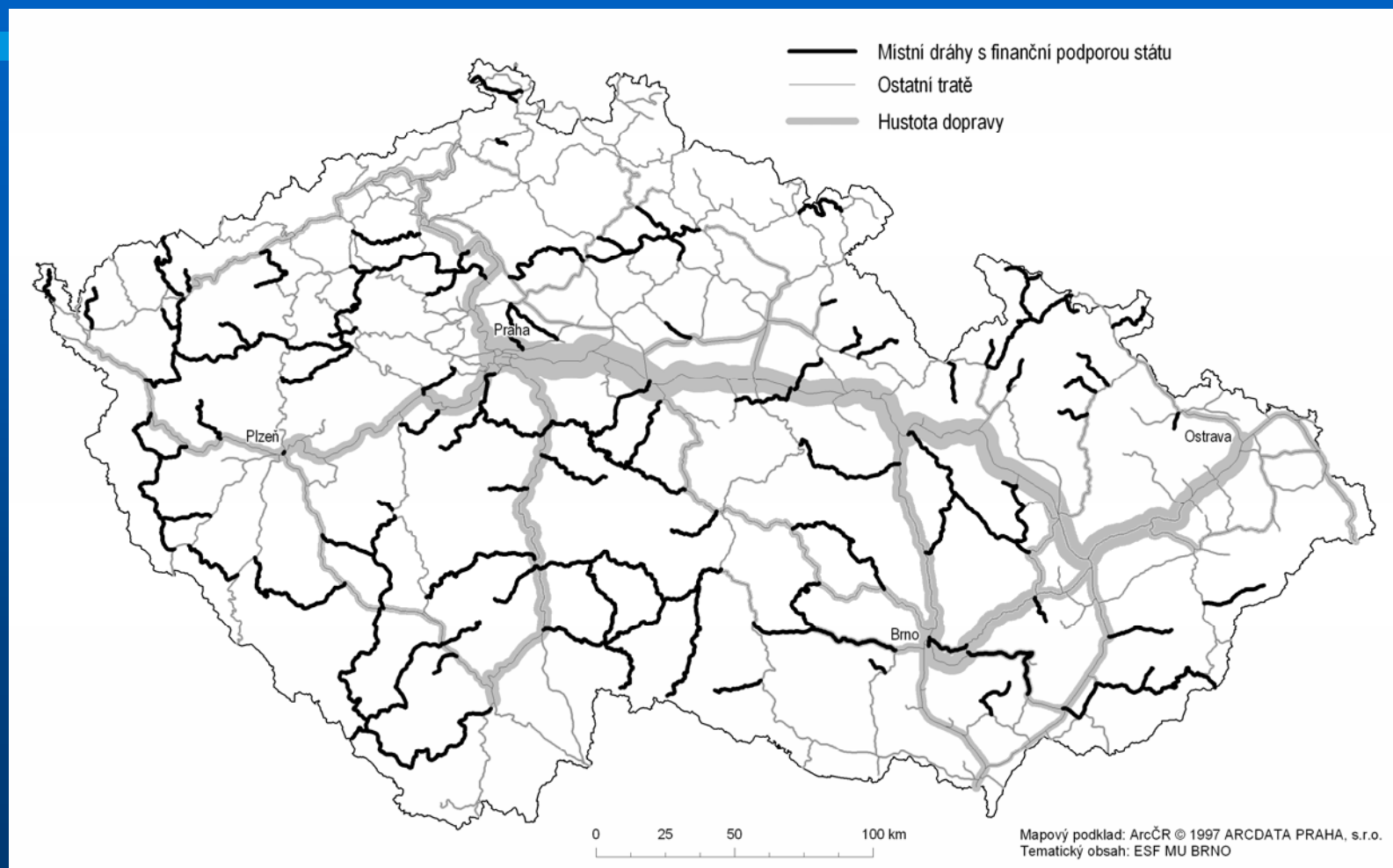
3. Dráhy spojovací nebo duplicitní



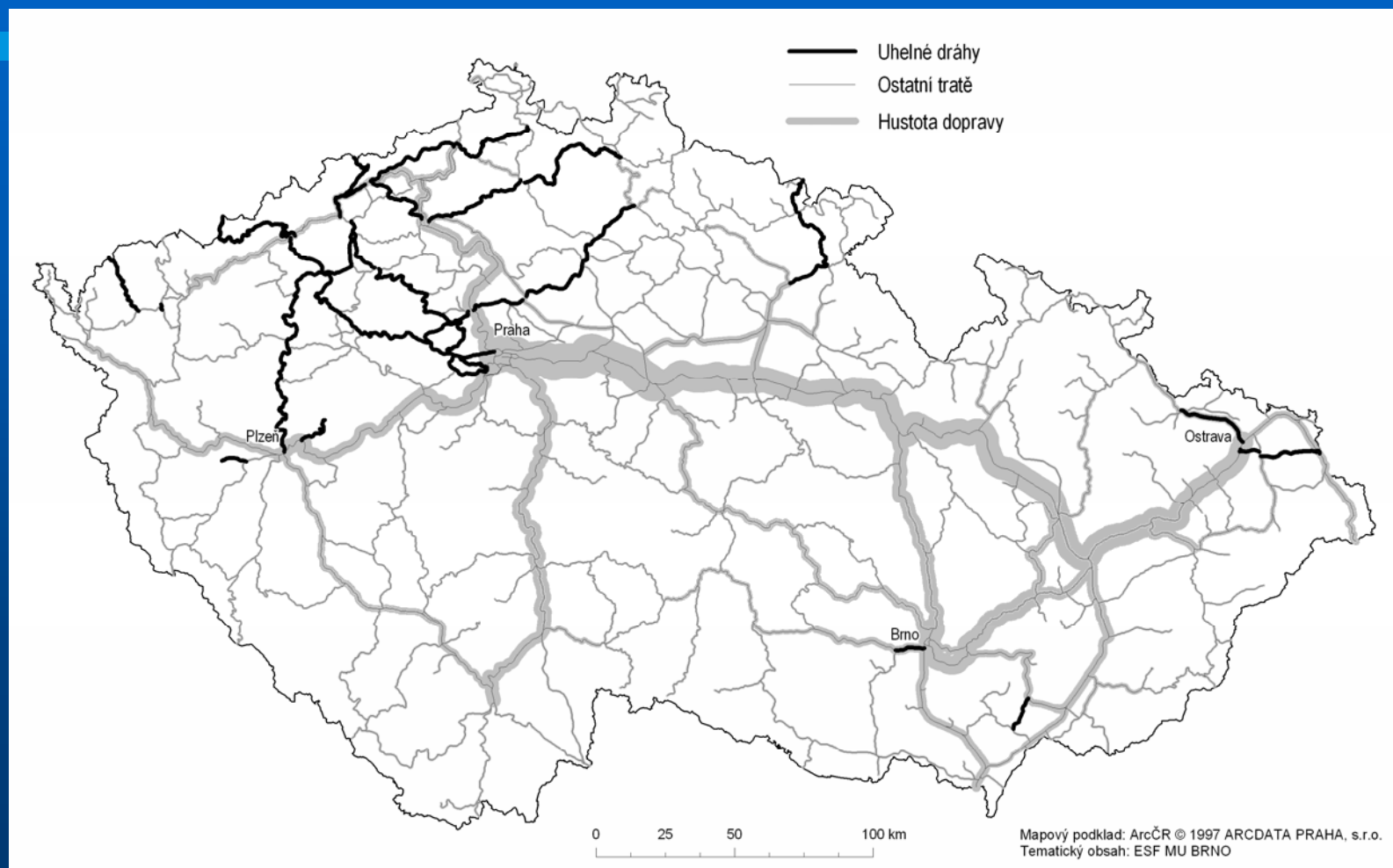
4. Dráhy budované na politickou objednávku



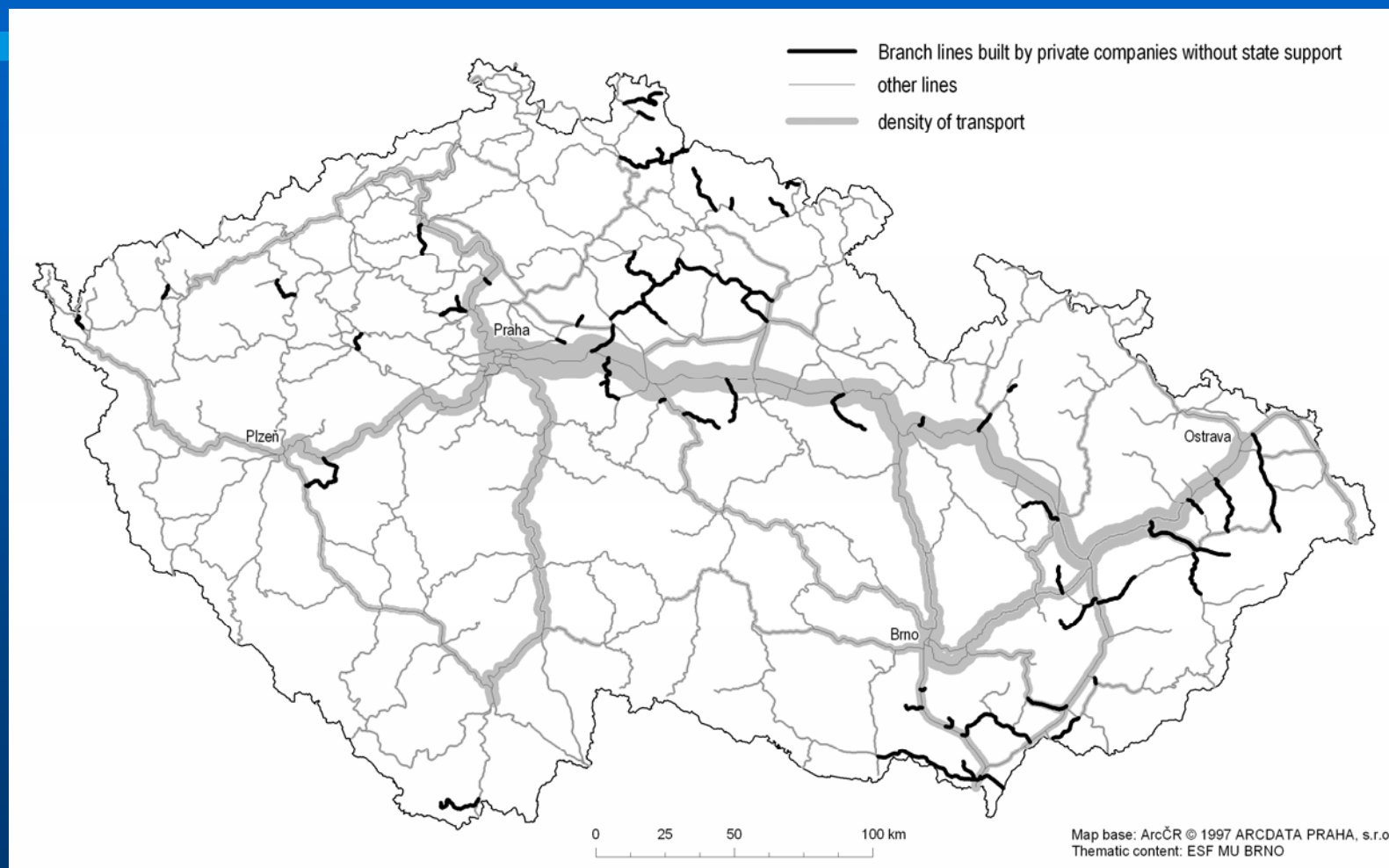
5. Místní dráhy s podporou státu



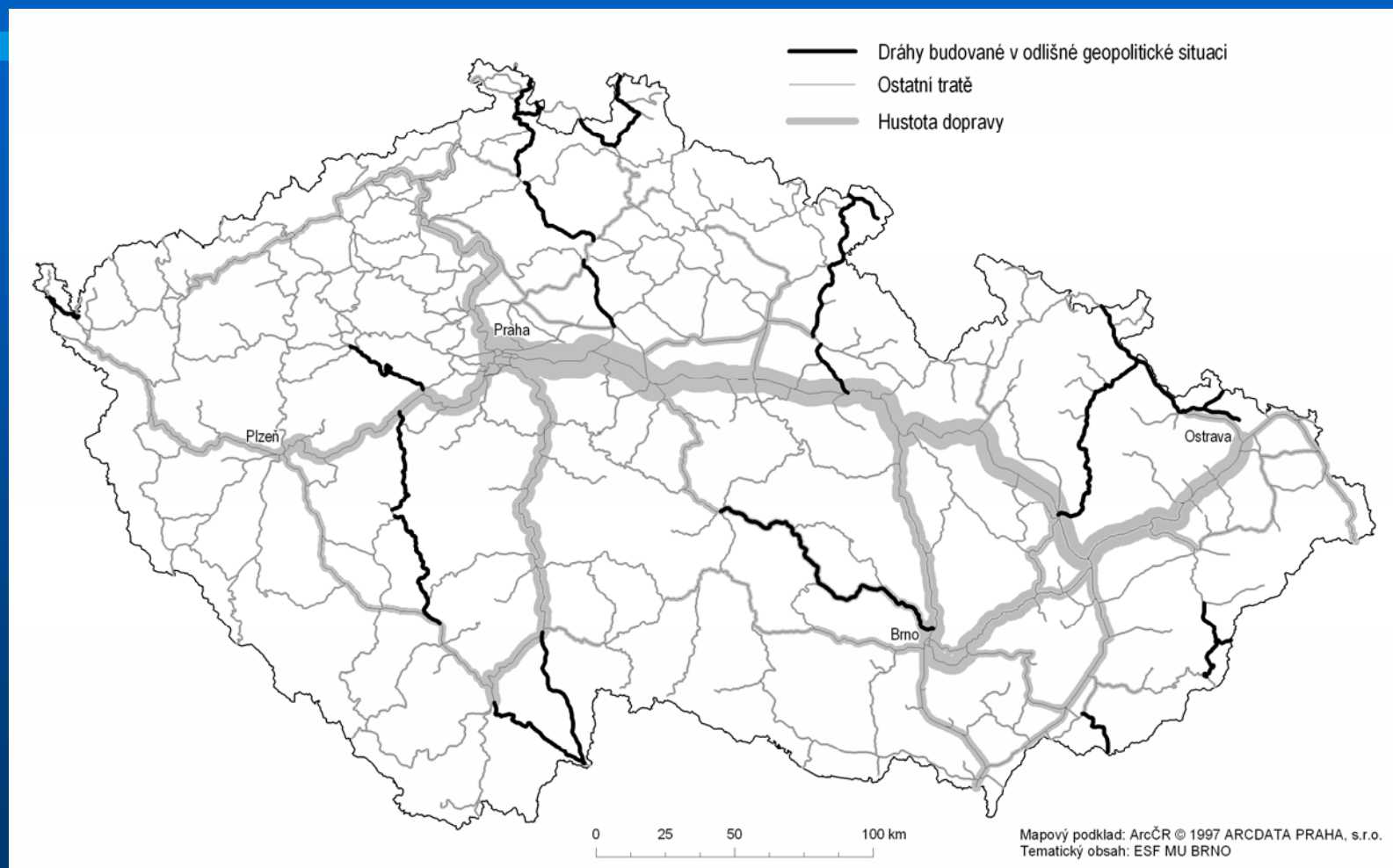
6. Uhelné dráhy



7. Odbočné a místní dráhy bez státní podpory



8. Dráhy budované v odlišné geopolitické situaci



Závěr

Teze:

Železnice, které nebyly nikdy efektivní nebo jimž zanikly podmínky činící je efektivními, nebudou efektivní ani po privatizaci a liberalizaci dopravních služeb.

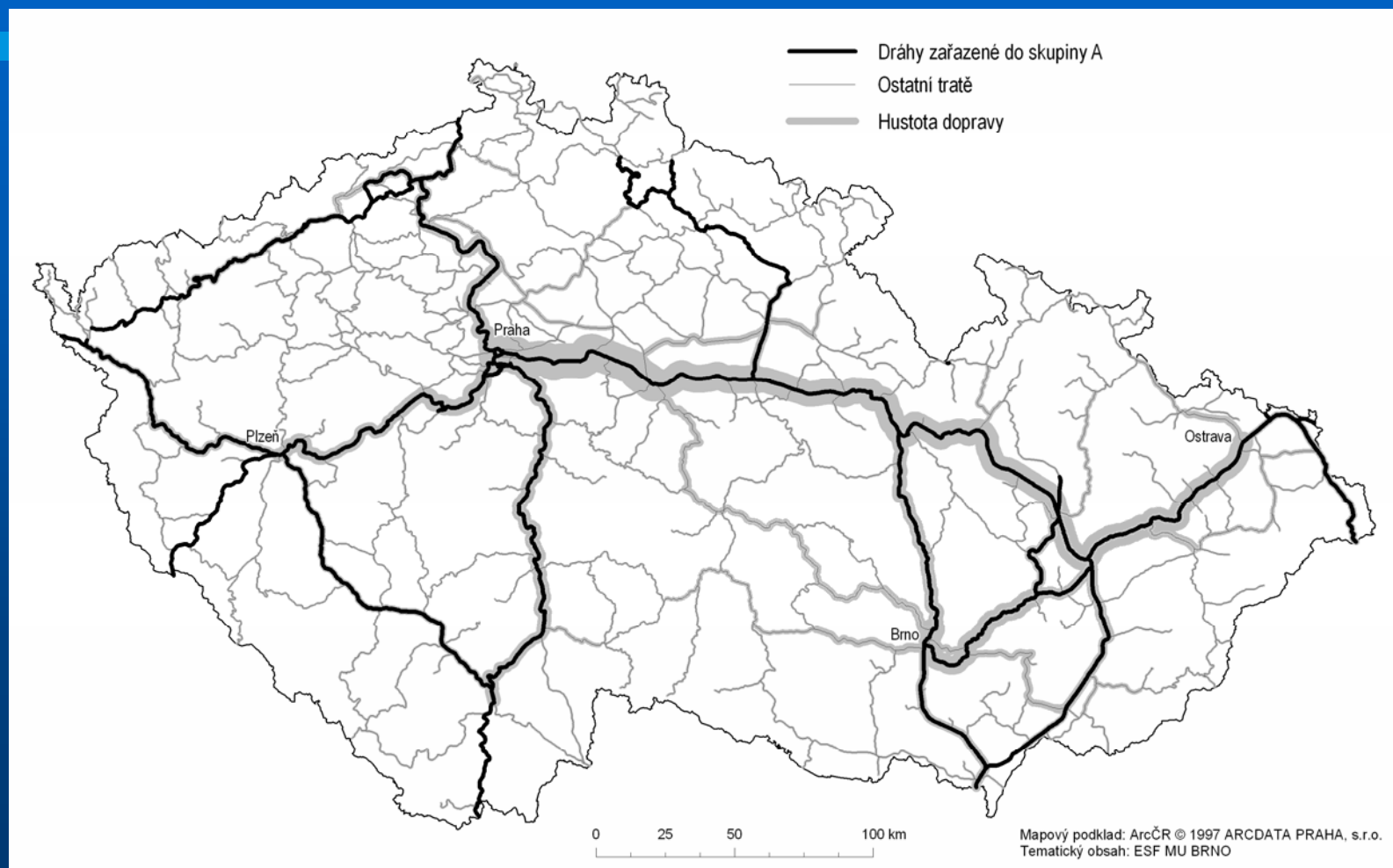
Výsledek srovnání archetypů tratí s ekonomickými a společenskými kritérii:

A: potenciálně efektivní – archetypy 1 a 2

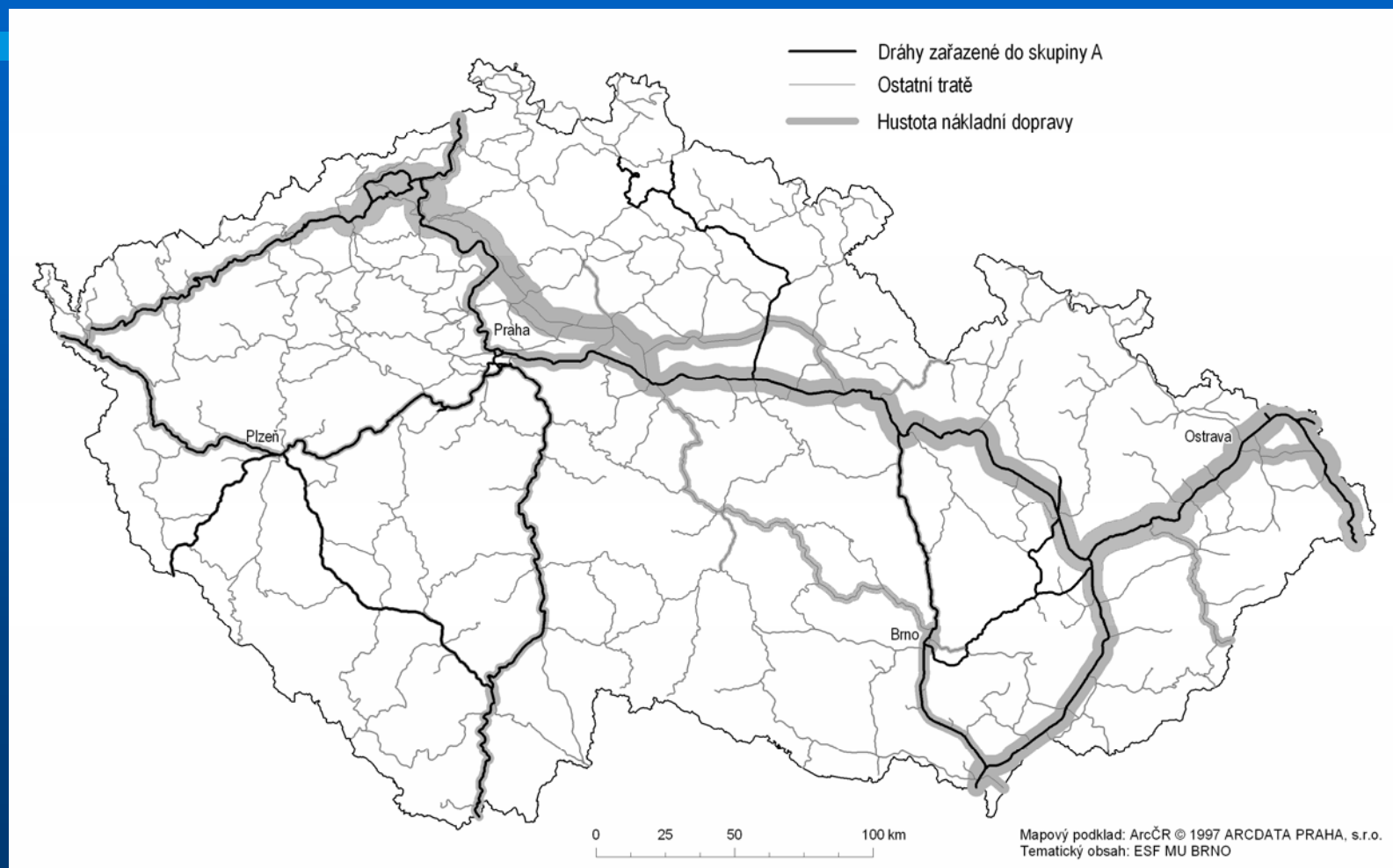
B: bez předpokladu efektivního provozu – archetypy 3, 4, 5, 6, 7 a 8

Srovnání se **současnou hustotou provozu**:

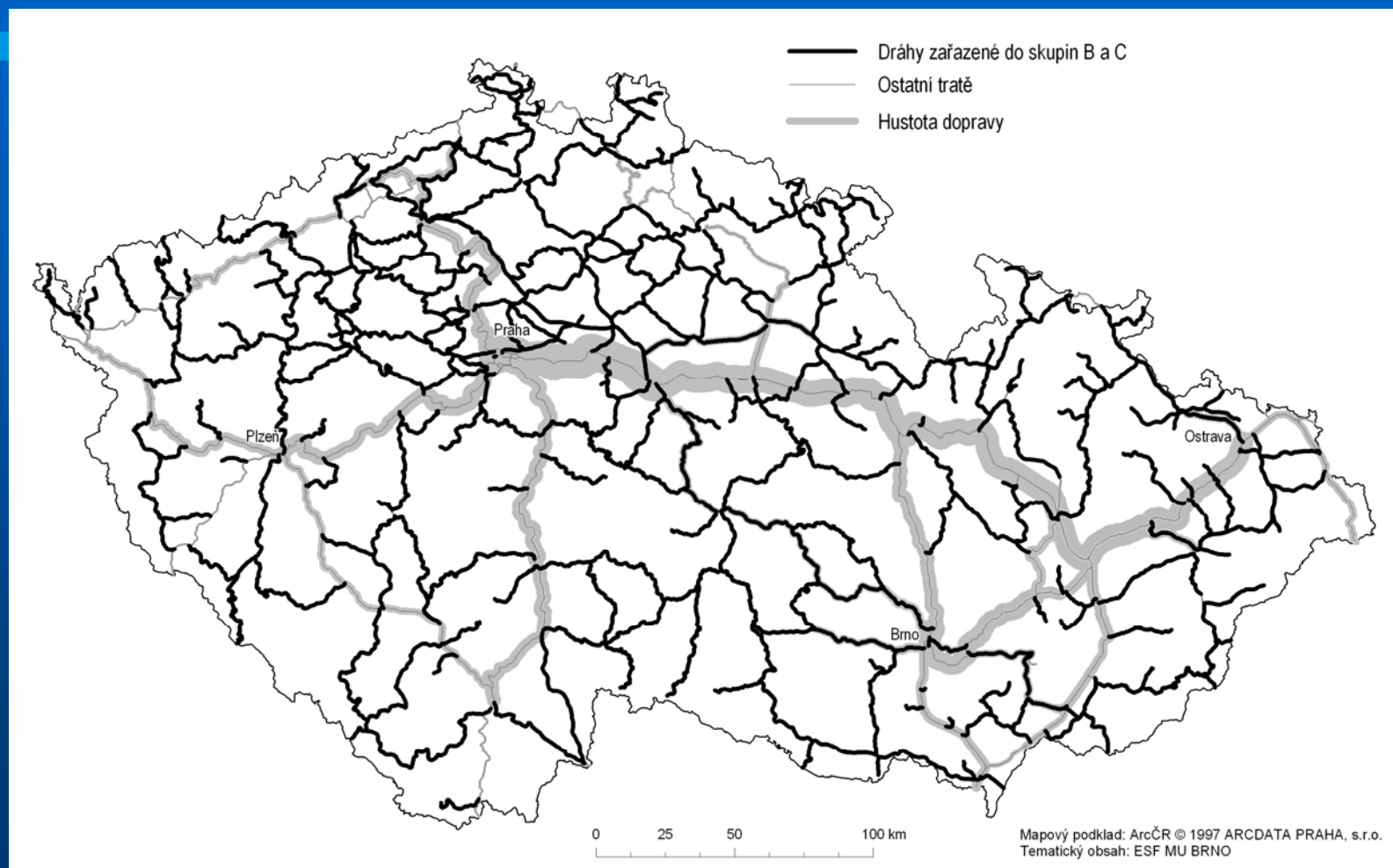
Tratě A – hustota osobní dopravy



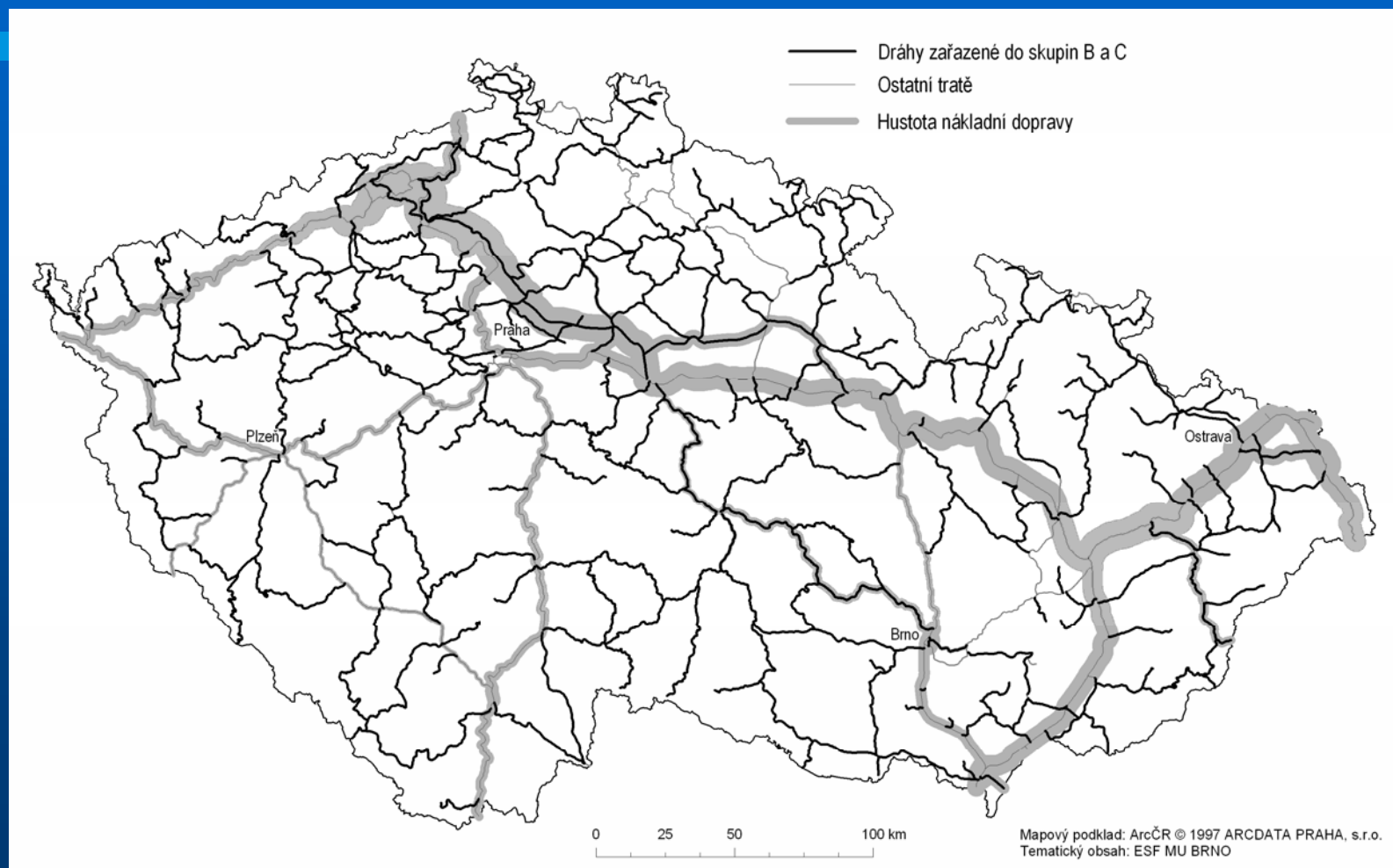
Tratě A – hustota nákladní dopravy



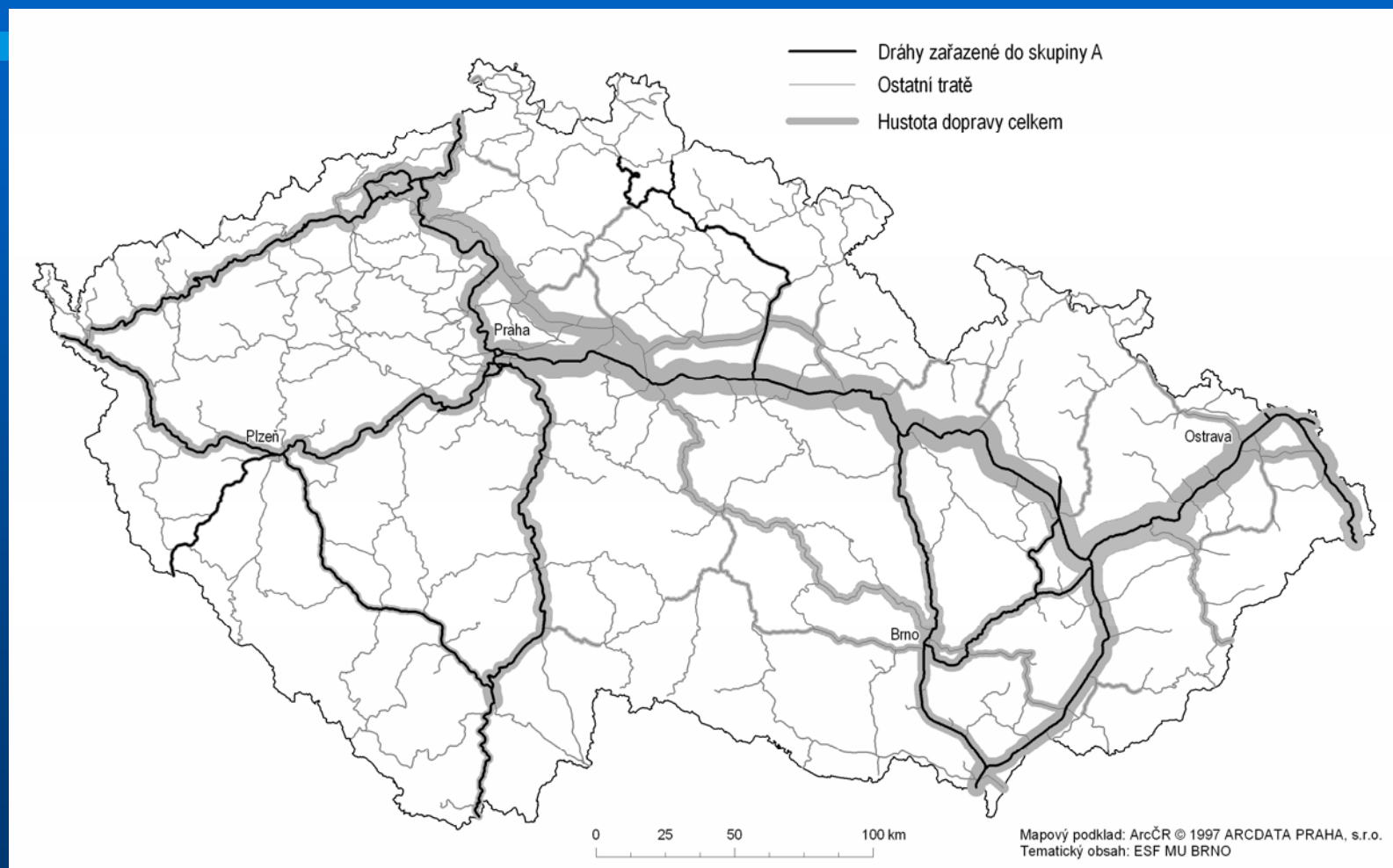
Tratě B – hustota osobní dopravy



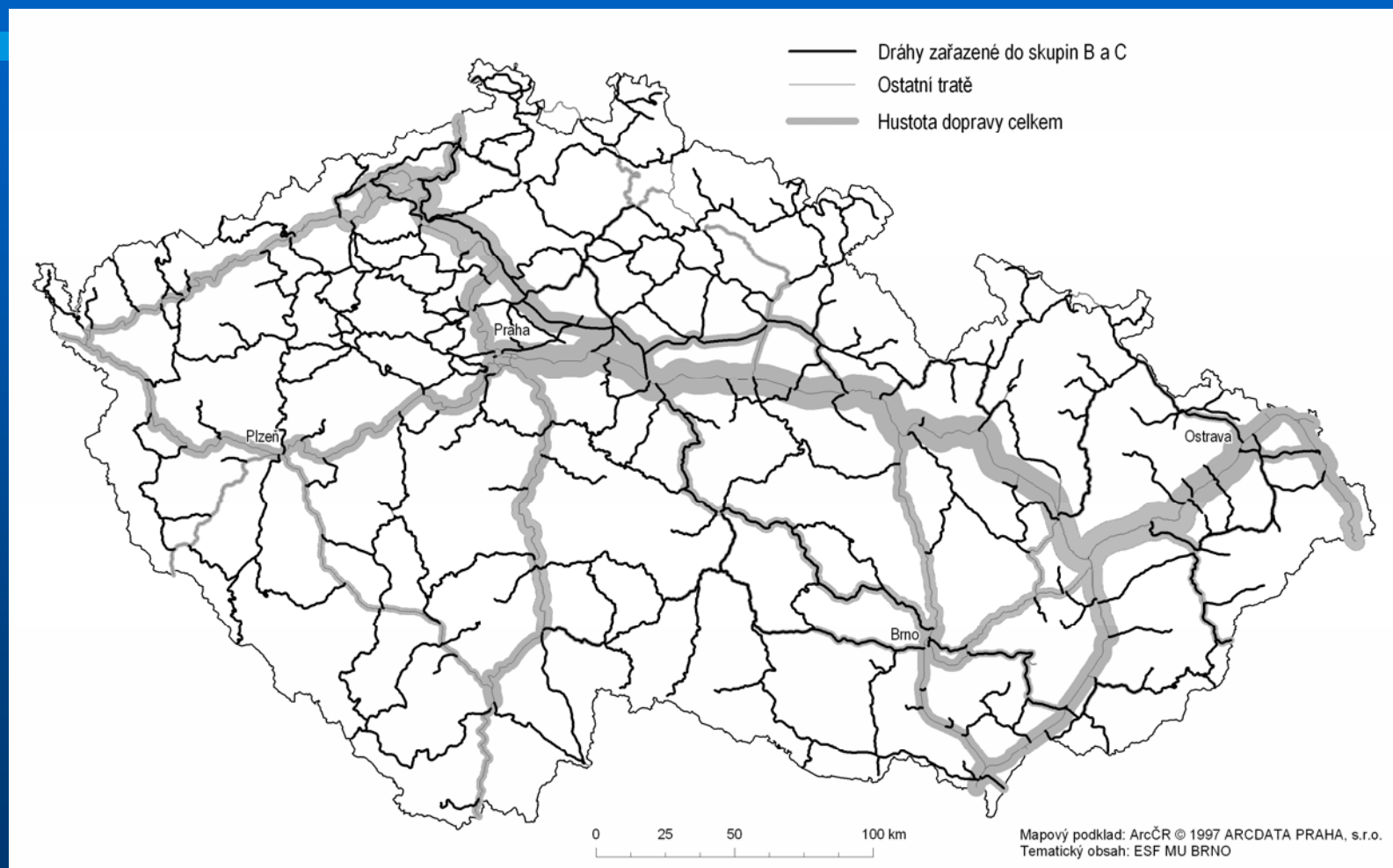
Tratě B – hustota nákladní dopravy



Tratě A – syntetická hustota dopravy



Tratě B – syntetická hustota dopravy



Souhrnné výsledky srovnání:

- 7 283 km (79%) české železniční sítě náleží do skupin tratí, které nikdy nebyly provozně efektivní, nebo u nichž předpoklady efektivního provozu zanikly;
- na těchto tratích je dnes relativně nízká hustota provozu.
- 1 975 km (21%) tratí, náleží do skupin, jež byly provozně efektivní, a/nebo jejíž předpoklady efektivního provozu nezanikly;
- tyto tratě vykazují dnes nejvyšší hustotu provozu .

Odchylky od předpokladů:

Osobní doprava

- trat' Jaroměř – Liberec (SNDVB) → chybná klasifikace?
- trat' Kolín – H. Brod – Brno → chybná klasifikace, vedení R?
- okolí Prahy, Brna, Ostravy → nové využití (IDS, MHD...)

Nákladní doprava

- trat' Kolín – H. Brod – Brno → účelové vedení vlaků?
- labská pravobřežní trat' + trat' Nymburk – Ústí n/O → technické řešení oddělení nákladní a osobní dopravy?
- trat' Hranice n/M – H. Lideč → přeprava V - Z?

...a tedy:

- ⇒ revitalizace železnic založená na privatizaci a liberalizaci dopravních služeb může být efektivní (z hlediska ekonomického i společenského) jen na omezeném segmentu sítě;**
- ⇒ plošné udržování celé sítě sníží konkurenceschopnost železnice jako celku;**
- ⇒ v případě vertikální separace musí o rozsahu sítě rozhodnout stát – na základě jakého kritéria...?**

Děkuji za pozornost.