
Vývoj konkurence a regulace na britských železnicích

Zdeněk Tomeš, Masarykova univerzita Brno
tomes@econ.muni.cz

Struktura

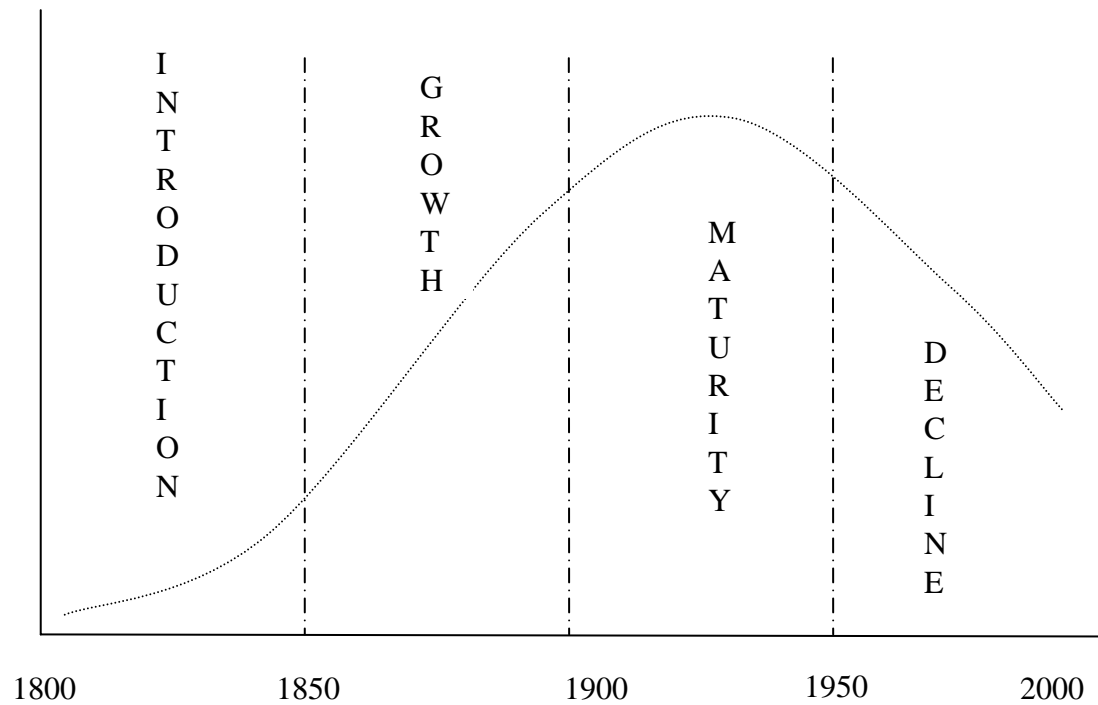
1. Vznik a výstavba (1825-1860)
 2. Zlatý věk (1860-1913)
 3. Problémy a otřesy (1913-1947)
 4. Státní vlastnictví (1947-1994)
 5. Privatizace (1994-2008)
-

Parametry

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

Hlavní vnější faktor – sílící konkurence silniční dopravy

Graf: Životní cyklus železniční dopravy



1. Vznik a výstavba

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

2. Zlatý věk

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

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

Zdroj: Railways Returns in Aldcroft (1968)

3. Problémy a otřesy

Tabulka č. 2: Meziválečné výkony železniční dopravy:

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

Zdroj: Railways Returns in Aldcroft (1968)

4. Státní vlastnictví

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

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

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

Tabulka č. 4: Výkonost železnic 1975-1994

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

Zdroj: Gourvish (2002)

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

5. Privatizace

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

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

Zdroj: UIC Statistical Yearbook 2006

Závěr

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

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

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

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