



„Zázračná“ moc unbundlingu

Analýza výsledků unbundlingu na české železnici

Tomáš Otáhal – Tomáš Pospíšil

NEWTON College

ESF MU Brno

Úvod

Co je unbundling?

- Oddělení železniční přepravy od železniční infrastruktury.

Kdo chce unbundling?

- Evropská Komise (Evropská dopravní politika)

Kdo na unbundlingu má profitovat?

- Stát a regiony – úspora výdajů na kompenzace za dopravní služby.

Kdo na unbundlingu skutečně profituje?

- Celospolečensky – nikdo
- Z pohledu české železnice – zaměstnanci a vedení ČD i SŽDC

Trocha teorie

Základní premisa:

Unbundling a jeho zázračná moc na zvýšení efektivity železničního dopravního odvětví je **mýtus.**

Proč?

- Železnice jsou typickým **síťovým** odvětvím.

Co je síťový efekt?

- změna příjmů z nabízeného statku v závislosti na změně počtu subjektů poptávajících tento identický statek. (*Kvizda 2008*)

Ještě trochu teorie

Dopad síťového efektu:

- Jedna firma v odvětví by měla mít nižší jednotkové náklady při ceteris paribus než více firem.

Úspory z rozsahu

SBC syndrom:

- Měkké rozpočtové omezení se při unbundlingu rozšiřuje na další firmy → zvýšení neefektivity odvětví.

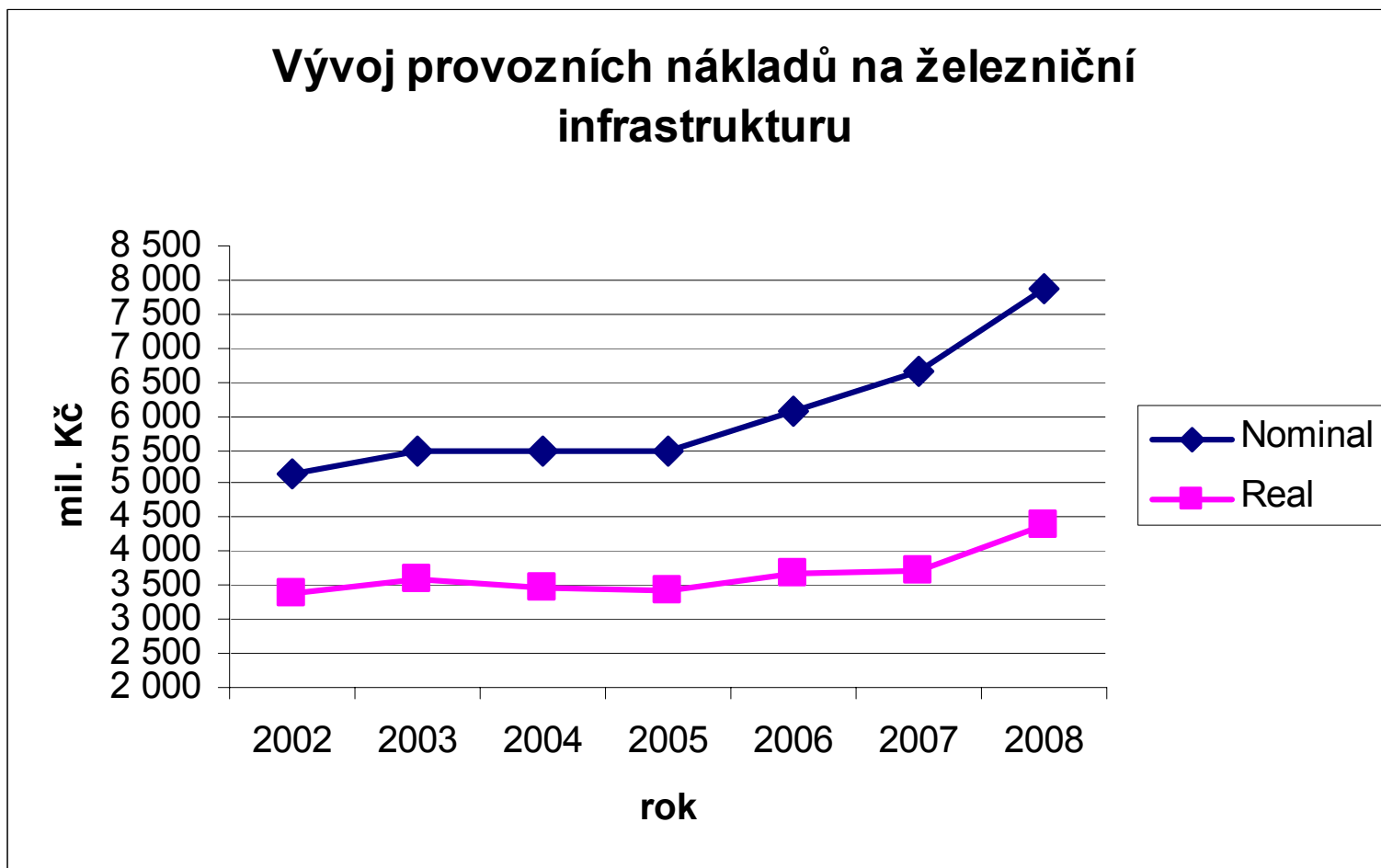
Skutečnost – proces unbundlingu

1. Správy železniční dopravní cesty – mrtvá dopravní cesta
2. ČD-Cargo
3. SŽDC – provozovatel dráhy
4. Dceřinné společnosti (DPOV, TSS, JLV, ČD-T)
5. Budoucnost – přesun řízení provozu z ČD na SŽDC
6. Budoucnost – vznik ČD Osobní doprava

Celkové náklady

	2002	2007	Tempo růstu v %
Celkové náklady (nominal.) (v 1000 Kč)	49 751 461	69 287 256	39.27
Celkové náklady (real.) (v 1000 Kč)	32 642 521	41 039 576	25.72
Jednotkové náklady (real.) (Kč/vlkm)	236	272	15.36

Provozní náklady infrastruktury



Jednotkové náklady ve stálých cenách narostly v sledovaném období o **19 %**

Cíle ČD a SŽDC kontra cíle soukromé firmy

Cíl soukromé firmy: maximalizace zisku cestou maximální efektivity

X

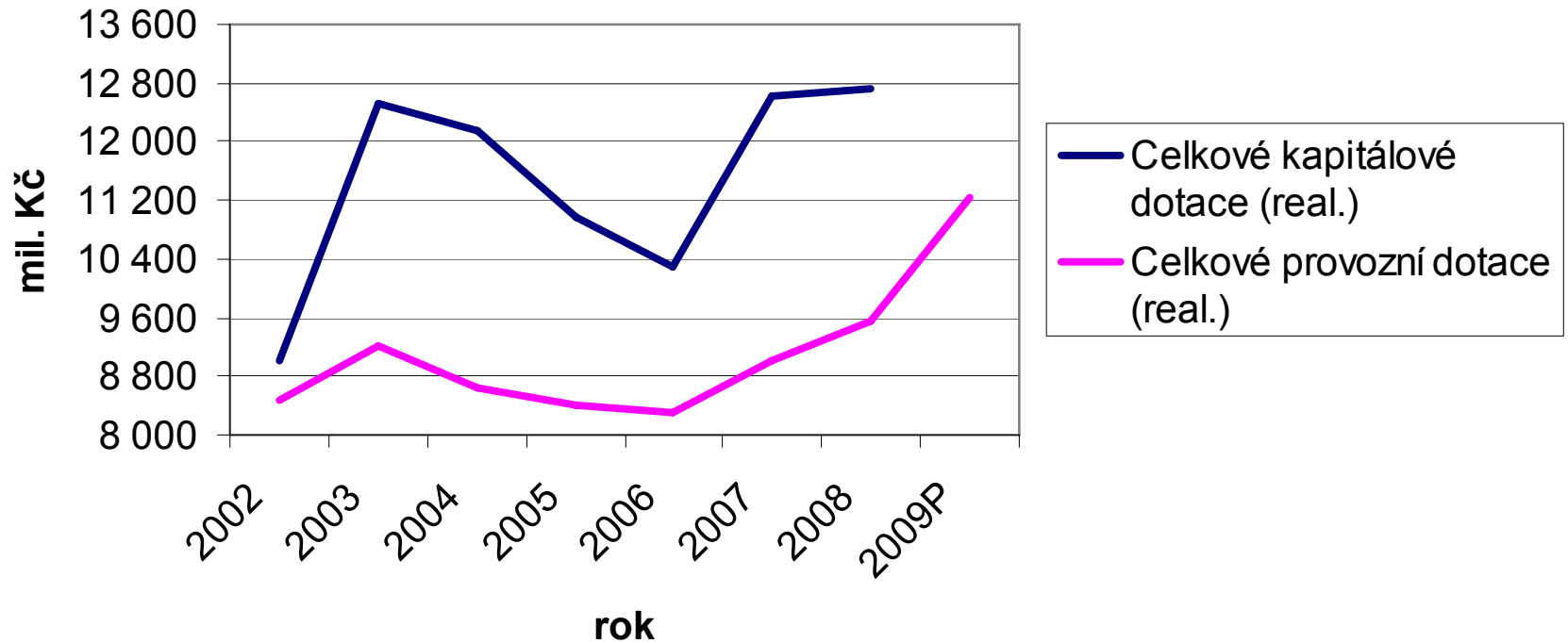
Cíl ČD a SŽDC: maximalizace **dotací**, a to jak kapitálových (převážně SŽDC), tak běžných.

PROČ ten rozdíl v cílech soukromé firmy a ČD a SŽDC?

– Rozpočtové omezení – tvrdé x měkké

Štědrost veřejných rozpočtů

Vývoj dotací do české železnice



Důvody nárůstu dotací

Kapitálové dotace

- Finanční prostředky EU na modernizaci železniční sítě (I., III. a IV. tranzitní koridor), český podíl na spolufinancování.

Provozní dotace

- Opravy a údržba železniční infrastruktury – stabilní vývoj, nárůst v roce 2008 – zdroj SFDI → vyšší příjmy SFDI z daní
- Dotace na doprovodný sociální program - trvalý nárůst – nárok i zaměstnanci dceřinných firem ČD a vysoký průměrný věk zaměstnanců ČD → stát nese restrukturalizační náklady za ČD.

Důvody nárůstu dotací

Provozní dotace

– Úhrady ztrát za osobní dopravu

- Dálková doprava: Stabilní vývoj do roku 2006, po té s nástupem nové vlády nárůst kompenzace v dálkové dopravě a tento trend pokračoval až do roku 2009, kdy byl zastaven. Do roku 2019 dle usnesení vlády stabilní financování 3,8 mld. Kč ročně + inflace.
- Regionální doprava: stabilní vývoj do roku 2008, po té jednorázový nárůst dotace o 3,2 mld. Kč a tento trend bude pokračovat do roku 2019, kdy je zajištěno stabilní financování ze státního rozpočtu ve výši 2,7 mld. Kč ročně + inflace.

Co na to produktivita práce?

	Jedn otka	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet zaměstnanců ČD	Kč	81 771	78 575	73 825	65 232	58 823	53 549	48 592
Průměrná mzda na ČD	Kč	16 522	17 513	18 463	19 411	20 864	22 353	25 368
Průměrná mzda v dopravním sektoru		15 765	16 568	17 832	18 483	19 588	20 957	22 691
Podíl prům. mezd ČD oproti prům. mzdě v dopravním sektoru		1,05	1,06	1,04	1,05	1,07	1,07	1,12
Výnosy z vlastních výrobků a služeb na jednoho zaměstnance ČD	tis. Kč	205	316	315	340	380	401	188
Výnosy z vlastních výrobků a služeb na jednoho zaměstnance dopravního sektor	tis. Kč	1 198	1 342	1 485	1 605	2 039		
Podíl výnosnosti zaměstnanců ČD oproti dopravnímu sektoru		0,17	0,24	0,21	0,21	0,19		

Důvody nízké produktivity

- Silné odbory → pracovní podmínky
 - 36 nebo 37 hod za týden u provozních zaměstnanců
 - 40 hod za týden u ostatních zaměstnanců
 - 6 týdnů dovolené
- **X**
- Zákonné doby práce a odpočinku
 - 42,5 hod za týden
 - 4 týdny dovolené

Shrnutí

Co měl přinést unbundling do železniční dopravy?

1. Pokles jednotkových nákladů železniční dopravy.
2. Pokles dotací do železniční dopravy.
3. Zvýšení produktivity práce železničně-dopravního sektoru.

Co přinesl unbundling skutečně?

1. **Nárůst** jednotkových nákladů železniční dopravy v s.c.
2. **Nárůst** dotace do železniční dopravy v s.c.
3. Nárůst produktivity, avšak výrazně **nižším** tempem než u ostatních firem v dopravním sektoru.

Shrnutí - budoucnost

Vývoj nákladů:

- Do současnosti nadinflační růst a na ČD podudržovaný a zastaralý vozový park → nutné investice do nových vozidel → dynamizace růstu nákladů.

Vývoj dotací:

- I přes obrovský nárůst dotací do regionální dopravy v letošním roce budou ČD při obnově vozového parku požadovat další dotace, ale s ohledem na omezené veřejné zdroje bude pravděpodobně nutné zrušit neefektivní tratě. Jsou ale ty veřejné zdroje omezené? 😊

Produktivita práce:

- Kriticky závislé na investicích do dálkové řízení provozu, koncepci odbavení cestujících (zrušení čekáren a prodeje jízdenek), ...

Závěr

Unbundling nezvýšil efektivitu železniční dopravy, soukromá konkurence v osobní dopravě nevtrhla na trh, podmínky pro „volný“ vstup na trh byl zajištěn již v době integrované železnice, za to se ztratil síťový efekt a úspory rozsahu.

Unbundling byl založen na teoreticky chybných (možná účelově) základech.

Praxe to potvrdila, ale proces je to nezvratný – příliš mnoho zainteresovaných stran a osob.

Na závěr trochu šotó 😊



Děkujeme za pozornost

Tomáš Otáhal

NEWTON College

tomas.otahal@newtoncollege.cz

Tomáš Pospíšil

Ekonomicko-správní fakulta MU Brno

t.pospisil@centrum.cz