

## Německo

Takzvaný "Fernstraßenbauprivatisierungsgesetz" (FStrPrivFinG – zákon o budování dálnic za pomoci soukromých prostředků) tvoří od roku 1994 právní základ pro účast soukromého sektoru v oblasti silniční infrastruktury v Německu. V rámci tzv. F-modelu soukromí koncesionáři přebírají zodpovědnost za výstavbu, provozování, údržbu a financování daného dopravního spojení. K zajištění návratnosti je jim umožněno vybírat mýtné.

### Závěr - Hlavní faktory úspěchu jednotek pro PPP

Na rozvoji programů PPP v zemích s různými vládami i legislativními strukturami lze přes všechny rozdíly vysledovat několik společných znaků, které mohou být faktorem úspěchu PPP. Patří mezi ně:

#### 1. Rozhodný a koordinovaný přístup vlády k PPP.

Centrální specializované útvary pro PPP jsou nejlepším příkladem tohoto přístupu. Vytvořením těchto útvarů vzniká dotčeným ministerstvům, a tím státní správě obecně, zodpovědnost za jejich činnost. Jejich rolí je ve většině případů definovat a vyvinout metodiku, podporovat rozvoj potřebných struktur a poskytnout pomoc aktérům PPP. Zřízení vládních útvarů v evropských zemích podpořilo účast veřejných subjektů a administrativy na PPP a bylo deklarováno politické podpory PPP.

#### 2. Ochota iniciovat a provést potřebné legislativní změny.

Prakticky ve všech zemích, ve kterých byl zahájen proces PPP a byly zřízeny útvary pro PPP, bylo nutné provést legislativní změny, které by vytvořily prostředí pro realizaci projektů. Legislativní změny se většinou soustředily na:

- Zřízení nebo jasnější definování zákonné možnosti a pravomoci veřejných subjektů uzavírat smlouvy typu PPP.
- Odstranění daňových zvláštností a specifik, které by komplikovaly PPP.
- Nastavení systémů kontroly veřejných výdajů v rámci PPP.

### Přestávka z důvodů kurzu

Cestující v Zambii zůstali na holičkách od 10. února, kdy železniční společnost Zambia Railways přerušila na dva týdny veškeré spoje, aby mohla svým zaměstnancům poskytnout přeškolení. Kurzy byly určeny zejména vlakovým dispečerům pro předcházení čelním srážkám vlaků a pro pracovníky řídicích středisek.

(Zdroj: Railway Gazette International)  
(Datis - odis)

## Možnosti zvýšení podílu nákladní kolejové dopravy (I. část)

Ing. Vít Sedmidubský, Ing. František Vichta

### Úvodem

Při pohledu na vývoj objemu a dělby přepravní práce v České republice je zřejmé, že dochází ke dvěma příznačným vývojným trendům. Za prvé jsme konfrontováni s nárůstem poptávky po přepravě jako takové. Je to dáno tím, že se nepodařilo přerušit lineární závislost mezi růstem HDP a přepravní náročností. Po určitém polistopadovém útlumu v první polovině let devadesátých, způsobeném poklesem výkonu ekonomiky, přichází opět zatím poměrně mírný, ale jistý nárůst přepravního výkonu. Zatímco v roce 1995 bylo přepraveno 57 549 mil. tkm, o šest let později v roce 2001 to bylo již 59 438 mil. tkm. Za druhé je zřejmé, že celý tento nárůst dopravy přebírá téměř výhradně silniční doprava. A nejen to: silniční doprava získává značný podíl přeprav, které byly předtím realizovány jinými druhy dopravy, tj. dopravou železniční a vnitrozemskou vodní.

Příčiny tohoto trendu jsou známé a pochopitelné, ve svém souhrnu však nejsou pro ČR ani Evropu pozitivní kvůli svým dopadům na životní prostředí a plynulost dopravy. V Bílé knize EU je problematika dělby přepravní práce věnována prioritní pozornost. V části 1 „Změna disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy“ se mj. konstatuje, že:

*„Rostoucí úspěch silniční a letecké dopravy má za následek stále větší kongesci, zatímco na druhé straně dochází paradoxně k tomu, že nevyužívání plného potenciálu železniční a krátké námořní dopravy brání v rozvoji reálných alternativ k silniční nákladní dopravě. Pokud nebude zajištěna lepší regulace hospodářské soutěže mezi jednotlivými druhy dopravy, bylo by utopií věřit, že se podaří zabránit ještě větším disproporcím a dojde ke vzniku rizika, že silniční nákladní doprava bude mít prakticky monopol na přepravu zboží v rozšířené Evropské unii.“*

Tato proklamace je v samotném dokumentu naplňována v podstatě ve třech směrech, tj. zlepšení kvality v silniční dopravě, revitalizace železnic a kontrola

růstu letecké dopravy. Ovšem nepochybně otázka přímé „regulace hospodářské soutěže“ je obtížně průchodná. Byť je odůvodnitelná nepříznivými ekologickými účinky a infrastrukturní nákladovostí nákladní silniční dopravy - „pro silniční dopravce je nepřijatelné připustit, že prostředky (získané ze silniční dopravy) se použijí k úhradě přezaměstnanosti na drahách, bude tedy nutno stanovit klíč k využití těchto prostředků a dospět k dohodě“. Taková dohoda musí být nutně ne snadná vždy, kdy dochází k přerozdělování prostředků. Také proto je třeba hledat jiné, systémovější prostředky ke zvrácení těchto nepříznivých trendů, které jsou obtížněji realizovatelné, ale jedině prostřednictvím nich je dosažen cíl dlouhodobě finančně a i konsensuálně udržitelný.

Někdy bývá argumentováno tím, že mezi poměry v Evropě a České republice jsou rozdíly. Tyto rozdíly jsou mezi některými čísly, nejde o homogenní náskok či zpoždění a rozdíly se vyrovnávají. V tomto ohledu je zajímavé srovnání s čísly uvedenými ve Spolkové dopravní politice německého ministerstva dopravy. Porovnáním s obdobnými daty v ČR zjistíme, že náskok podílu železniční dopravy v České republice je procentuálně pouze na úkor dopravy vodní (vnitrozemské a pobřežní), pro kterou ČR nemá zcela srovnatelné podmínky. V oblasti dopravy silniční dosahuje ČR zcela srovnatelných čísel (64 % podílu na trhu SRN, 65 % ČR).

Cílem tohoto článku je zamyslet se nad možnostmi zvýšení podílu ekologicky příznivějších druhů dopravy v nákladní dopravě. K tomuto úkolu lze v zásadě přistupovat dvěma způsoby:

- 1) optimalizací stávající soustavy,
- 2) hledáním nových postupů a technologií.

Každý z naznačených způsobů má své výhody a nevýhody:

- Optimalizace stávající soustavy znamená snahu využít současné postupy železniční (a vodní) dopravy, optimalizovat využití stávajících komerčních obvodů a snahu snižovat náklady na dopra-

Druh dopravy	SRN (1997)		ČR (1997)	
	mld.tkm	podíl	mld.tkm	podíl
silniční doprava	236	63,6 %	40,6	65,1 %
železniční doprava	73	19,6 %	21,0	33,6 %
vodní doprava	62	16,8 %	0,8	1,3 %
celkem	371	100 %	62,4	100 %

Tab. 1

vu, zlepšovat služby a všechny záležitosti spojené s marketingem. Znamená to zaměřit se na předem vytipovaný sortiment zboží, který se jeví pro železniční přepravu jako relativně výhodný, a pro každý takový sortiment a případně relaci hledat podmínky, které by zajistily rentabilitu a úspěšnost přepravy. Celková dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy se tímto způsobem ale výrazněji nezmění. Nevýhodou tohoto postupu je poměrně krátkodobá úspěšnost a omezená platnost opatření, neboť pro každou konkrétní přepravu je nutné hledat řešení samostatně. Výhodou je malá finanční náročnost na opatření a relativně snadná realizace, která pak přináší poměrně rychlé výsledky.

- Nové postupy a technologie jsou postaveny na rozboru slabých stránek současných systémů, na jehož závěrech se určí podmínky a vlastnosti nově navržených technologií, které se postaví na míru na základě takto určených vlastností. Nevýhodou tohoto systému jsou poměrně vysoké investiční náklady na rozjezd systému a obtížnost a rizika realizace, která hrozí v případě potíží krachem záměru. Nebezpečím může být i fáze pilotních projektů, které nutně musí vykazovat nižší rentabilitu než plně fungující systém (omezená platnost má vždy nižší rentabilitu), a z toho plynoucí případné předčasné vyhodnocení projektu jako nerentabilního. Výhodou je dlouhodobá platnost, a zejména výrazný celoplošný výsledek, který by byl schopen výrazně pozměnit dělbu přepravní práce.

Celkově komplexnější a účinnější řešení je řešení pomocí nových technologií, jeho zavádění je ale rizikovější a obtížnější.

Vzhledem ke složitosti problematiky bude tento příspěvek rozdělen do několika pokračování. Záměrem je vyvolat diskusi na stránkách časopisu Doprava na dané téma, které je jedním z klíčových témat dopravní politiky. Jeho řešení se dotýká i jiných, zdánlivě vzdálených, oblastí – sociální politiky, průmyslové politiky, životního prostředí, udržitelného rozvoje společnosti a dalších.

### **Vytipování nevýhod přímé nákladní a kombinované dopravy a příčin poklesu podílu železniční nákladní dopravy**

Ve Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru pro regiony o Trans-evropských železničních nákladních dálnicích se uvádí:

„Mezi léty 1970 a 1975 přeprava zboží po železnici v EU klesla téměř o 1/4 - z 283 na 220 mld. tkm. To by mělo samo o sobě vážné důsledky; když se to však

spojí s nárůstem trhu nákladní dopravy o 70 %, pak podíl železnice poklesl na polovinu - z cca 32 % na 15 %. Většina nárůstu připadla na silnici - silniční nákladní doprava vzrostla o 150 %. Kdyby tyto trendy pokračovaly po příštích 10 let, podíl železnice by poklesl z 15 na 9 %, zatímco celkový trh přepravy zboží by narostl o dalších 30 %.

I když jde o globální čísla, mají velmi realistický dopad. Z nich zpracované předpovědi předpokládaly vážný nárůst kongescí, znečištění ovzduší a v menším rozsahu i zvýšení počtu nehod. Je sice jasné, že železnice nebude moci vyřešit všechny potřeby nákladní dopravy, může však reálně přispět k potřebě Společenství zachovat udržitelnou nákladní dopravu Společenství, zejména na dlouhé vzdálenosti. I když cca 85 % přepravených tun ve Společenství je přepravováno do 150 km a mnoho z toho není třem pro železniční nákladní dopravu, připadá na přepravu přes 150 km přes 50 % tkm a z toho jasně plyne v EU relativní převaha přeprav na dlouhé vzdálenosti.“

V přidružených zemích je podíl železniční přepravy sice vyšší, její podíl ale neustále klesá, a pokud se nenajdou vhodná technicko-ekonomická řešení, dosáhne se brzy stav jako v EU.

Tyto trendy jsou přitom v rozporu s cíli dopravní politiky prakticky všech evropských států. Západoevropské státy se tímto problémem zabývají již několik desetiletí, výsledky se ale nedostávají.

Příčiny lze najít následující:

a) **Skladba zboží** – snižuje se podíl zboží vhodného pro železniční přepravu, zmenšuje se velikost jednotlivých zásilek, což je dáno rozvojem malého a středního podnikání.

Poznámka: Po železnici lze přepravovat jakýkoliv druh zboží (co lze naložit do nákladního auta, to lze, až na výjimky, naložit i do výměnné nástavby). Jde ale o to, že v podmínkách současných technologií je železnice při přepravě značné části druhů zboží vůči silniční dopravě méně konkurenceschopná. Vše tedy závisí na vyvinutí vhodné technologie.

b) Přepravci požadují dodávky **z domu do domu**.

Poznámka: Šance na ekonomicky zdůvodnitelné zpřístupnění železniční infrastruktury přepravcům mohou zvýšit moderní překládkové technologie kombinované dopravy horizontálním způsobem, které podle údajů výrobců vykazují nízké náklady.

c) Požadavek dodávek **just-in-time**, které umožňují na straně přepravce snižovat náklady na skladování. Železniční dopravci nejsou schopni požadavku vyhovět tak kvalitně, jako dopravci silniční.

Poznámka: Zajištění pravidelnosti pře-

pravy v nákladní železniční dopravě jsou rezervy, které lze odstranit vhodnou organizací provozu a úzkou spoluprací správce železniční infrastruktury s dopravcem. Je třeba upozornit na nebezpečí plynoucí z toho, že v rámci konkurenčního boje nabízejí silniční dopravci stále kratší garantované lhůty dodávek. Co je výhodné pro přepravce, nemusí ale být vždy v celospolečenském zájmu.

d) Silniční dopravci jsou menší obchodně pružné společnosti. Reforma železničních dopravců není nikde uspokojivě dořešena. Cílem restrukturalizací železnic by mělo být právě dosažení **marketingové pružnosti**.

Poznámka: Jedinou šancí pro železnici je vystavení dominantního dopravce v rámci železničního podnikání konkurenčnímu prostředí, avšak za přísně rovných podmínek a při omezené vlivu státu.

e) **Vyvážený rozvoj dopravní infrastruktury** všech dopravních oborů.

Poznámka: Přestože nikdo nepochybuje o nutnosti rozvíjet síť dálnic a rychlostních komunikací tak, abychom se dostali na úroveň EU, podobný požadavek na straně železniční infrastruktury již tak silně pocítován není. Je to dáno tím, že problémem silniční sítě je vyčerpaná kapacita, zatímco v případě železnice po poklesu nákladní dopravy je naopak kapacitní převis. Jde ale o kvalitu, kterou infrastruktura nabízí. Technicky zastaralé a z hlediska údržby zanedbané železnice nemohou poskytnout v mnoha přepravně silných směrech takovou kvalitu, která by železniční dopravě vůbec umožnila vstup do konkurenčního prostředí dopravního trhu. Otázka volné kapacity železniční infrastruktury bývá nedostatečně posuzována, neboť vychází ze v současnosti realizovaného objemu přepravy. Ten ale nevyovídá nic o potenciální poptávce. Poptávka je totiž přímo závislá na parametrech tratí, ty jsou často zcela nedostatečné. Často se k návrhu modernizace sítí přistupuje historizujícím způsobem, tj. tady vznikla v době Rakouského mocnářství důležitá trať, a proto se, přepravci, přizpůsobte. To je ale opačný postup než by bylo zapotřebí (lze to dokumentovat na příkladu Škody Mladá Boleslav, tedy nejdynamičtěji se rozvíjejícímu českému podniku závislému na velkých objemech nákladní dopravy). Volná kapacita ani u nás na většině úseků příměstských tratí fakticky neexistuje, neboť pokud by byla zavedena odpovídající příměstská osobní doprava v okolí sídelních regionálních aglomerací a městských regionů se standardy běžnými v EU, byla by rázem kapacita i některých našich železničních tratí vyčerpána. V EU je ze stejného důvodu zatíženo kongescemi 20 % železničních tratí, a to i přes nižší rozsah nákladní dopravy a větší procento dvou

a vícekolejných tratí. Proto se také v Bílé knize EU požaduje oddělování koridorů osobní a nákladní dopravy.

Výstavba dálnic v ČR započala zhruba o 30 let dříve než se přistoupilo k modernizaci železničních koridorů (ty navíc ve většině případů v nedostatečných rychlostních parametrech). K tomu cílový stav předpokládaného rozvoje dopravní infrastruktury počítá na hlavních tazích (na kterých by se železnice měla uplatnit) s mnohem větší hustotou dálnic a rychlostních komunikací než v případě zmodernizovaných železničních tahů.

Další velkou, a zastánci silniční nákladní dopravy záměrně zamlčovanou skutečností je, že těžká doprava má na opotřebení železniční infrastruktury daleko menší vliv než v případě infrastruktury silniční. Znamená to, že v případě převedení nákladní dopravy na železnici stoupnou náklady na údržbu infrastruktury relativně málo, zatímco u silnic se odhaduje, že náklady na údržbu dálnic v případě neexistence nákladní dopravy by byly 6x nižší.

f) **Technologie přepravy** železniční dopravy je mnohem komplikovanější, což je daň za výhodu, kterou dává možnost přepravovat větší množství zboží najednou s celkově nižší energetickou spotřebou.

*Poznámka: Nevýhody lze alespoň částečně napravit pomocí nových technologií s využitím kombinované dopravy.*

g) **Bariéry na hranicích** – máme na mysli hranice mezi státy EU, kde v silniční dopravě nejsou na hranicích žádné bariéry, zatímco u železnic jsou bariéry plynoucí z přechodu vlaku na síť jiné železniční správy.

*Poznámka: Příslibem je řešení problému na evropské úrovni (interoperabilita).*

h) Všechny předchozí body nakonec vedou k tomu, že **moderní logistika** je vázána především na dálniční infrastrukturu, čímž dochází k dalšímu vzdalování se nákladní dopravy od železniční infrastruktury.

*Poznámka: Do moderní logistiky je nutné vnést prvek regionálních dopravně logistických center, které by zkoncentrovaly přepravní proudy a vyrovnávaly by rozdíly ve výpravních a koncových nákladech železniční a silniční dopravy. Nové systémy kombinované dopravy by dále umožnily napojit i současná logistická a distribuční centra na kolejovou dopravu.*

K jednotlivým bodům jsme uvedli poznámky, které poukazují na to, že železnice je opodstatněná v poměrně velkém sektoru přepravního trhu, ale z nejrůznějších důvodů nemá rovné podmínky se silniční dopravou. Bagatelizace uvedených skutečností vedla k tomu, že uživatel považuje silniční dopravu za vrchol kvality

evropské nákladní dopravy, a že se se železniční počítá, zjednodušeně řečeno, jen při přepravě hromadných substrátů na velké vzdálenosti.

Za normálních podmínek by se jednotlivé druhy dopravy měly uplatňovat v tom sektoru přepravního trhu, který je pro ně vhodný z důvodů jejich technicko-ekonomických parametrů. Není to tedy otázka konkurence (ta jen v hraničních případech). Konkurence musí působit mezi jednotlivými dopravci; dopravní obory by měly spolupracovat, neboť jen to vede k celospolečensky nejvýhodnějšímu způsobu dopravy. Dopravní systém nikdy nebude optimální, pokud nebudou využity ekonomické a provozní přednosti jednotlivých druhů dopravy. **Železnice by se tak měla uplatnit tam, kde je dlouhodobě silný přepravní proud zboží na dlouhé a střední vzdálenosti, přičemž kritická přepravní vzdálenost, od které je železnice výhodnější oproti silnici, by měla být podstatně kratší než dnes.** Jde o to, že, zjednodušeně řečeno, síla přepravního proudu klesá s rostoucí vzdáleností. Snížení kritické přepravní vzdálenosti je proto klíčové pro zvyšování podílu železniční dopravy.

V této souvislosti je třeba na druhou stranu připomenout, že budoucnost železniční nákladní dopravy není v prosazování zachování provozu místních tratí s odůvodněním, že velká řeka (hlavní tratě) potřebuje pro svůj vznik jednotlivé malé praménky – takové přirovnání silně kulhá a je nepravdivé. Taková přeprava je neefektivní nejen z ekonomického hlediska, ale i z hlediska ekologického.

Na druhou stranu ale zcela neplatí tvrzení, že na krátké vzdálenosti nemá železnice šanci. Statistika přepravy na úrovni krajů ukazuje, že i v rámci vnitro-krajských přeprav dosud železnice hraje nezanedbatelnou úlohu, v roce 2000 její

podíl činil více než 4 %. Kritická přepravní vzdálenost ale neustále vzrůstá – je to dáno stále hospodárnějšími vozidly nákladní silniční dopravy a naopak klesající efektivitou na železnici z důvodů poklesu výkonů nákladní dopravy, a tím zkracováním vlaků.

Další skutečnost, která mluví ve prospěch železniční dopravy, je nebezpečí enormní závislosti státu na ropě, jakožto strategické suroviny, jejíž zásoby jsou neobnovitelné, a navíc se nacházejí v oblastech z politického hlediska nepříteli stabilních. Jakékoliv politické otřesy se tak přenášejí do národních ekonomik. Převedení významné části dopravy na elektrickou trakci by tuto závislost snížilo.

Konečně je třeba zdůraznit, že jakékoli odlehčení silnic je velkým přínosem pro bezpečnost dopravy jako celku. Zatímco na silnicích zahyne každým rokem v ČR na 1 300 osob, na železnici je to podle oficiální statistiky MDS asi 60 osob za rok, a to pouze na železničních přejezdech v silničních vozidlech (ve většině případů nekázeň řidičů) nebo přejetých na trati (uzavřený prostor ČD). Pomineme-li tyto případy, byla úmrtnost na železnici v roce 2002 v ČR nulová.

Druhý díl článku se bude zabývat možnostmi intermodálních přeprav při zvyšování podílu železniční dopravy. ■

### **Znovuotevření kanálu Rochdale**

Po 18 měsících prací byl v Británii znovu zprovozněn 50 km dlouhý vodní kanál Rochdale, který byl pro říční provoz uzavřen v roce 1952. Restaurační práce na 200 let starém kanále zahrnovaly výstavbu nového 25 km dlouhého úseku, 24 zdymadel a 12 silničních mostů. Kanál nyní umožňuje plavbu bez překážek lodím mezi Manchesterem a Sowerby Bridge.

*(Zdroj: Transportation Professional,)  
(Datis-odis)*



Ilustrační foto © Ing. Jan Vašíček