University of Huddersfield

University of Huddersfield Repository

Morkus, J., Kampf, R. and Savage, Christopher J.

Analýza evropských ţeleznic a některé bariéry vstupu

Original Citation

Morkus, J., Kampf, R. and Savage, Christopher J. (2010) Analýza evropských ţeleznic a některé bariéry vstupu. In: Horizons of Railway Transport 2010, September 16th and 17th, 2010, Strečno, Slovak Republic.

This version is available at http://eprints.hud.ac.uk/id/eprint/9048/

The University Repository is a digital collection of the research output of the University, available on Open Access. Copyright and Moral Rights for the items on this site are retained by the individual author and/or other copyright owners. Users may access full items free of charge; copies of full text items generally can be reproduced, displayed or performed and given to third parties in any format or medium for personal research or study, educational or not-for-profit purposes without prior permission or charge, provided:

- The authors, title and full bibliographic details is credited in any copy;
- A hyperlink and/or URL is included for the original metadata page; and
- The content is not changed in any way.

For more information, including our policy and submission procedure, please contact the Repository Team at: E.mailbox@hud.ac.uk.

http://eprints.hud.ac.uk/

Žilinská univerzita v Žiline

University of Žilina

Medzinárodná vedecká konferencia

International Scientific Conference

HORIZONTY ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Horizons of railway transport

2010

Z B O R N Í K P R Í S P E V K O V

P R O C E E D I N G B O O K

Strečno 16. – 17. septembra 2010

ŽILINSKÁ UNIVERZITA V ŽILINE

UNIVERSITY OF ŽILINA

Medzinárodná vedecká konferencia
International Scientific Conference

pod záštitou
Ing. Jána Figeľa
ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
under auspices
Ing. Ján Figeľ
Minister of Transport, Post and Telecommunications of the Slovak Republic

Horizonty železničnej dopravy 2010

„Podpora rozvoja železničnej infraštrukrúry ako nástroj na posilnenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy“

Horizons of railway transport 2010

„Support of the railway infrastructure development as the mechanism to enhance the competitiveness of railway transport“

Strečno 16. – 17. septembra 2010

Strečno, Slovak Republic, September 16th and 17th, 2010

ČESTNÉ PREDSEDNÍCTVO / *Honorary Committee*

Ing. Ján Figeľ, minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR / *Minister of Transport, Post and Telecommunications of the Slovak Republic*

prof. Ing. Tatiana Čorejová, PhD., rektorka Žilinskej univerzity v Žiline / *Rector of University of Žilina*

doc. Ing. Anna Križanová, CSc., dekanka Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, ŽU v Žiline / *Dean of Faculty of Operation and Economics of Transport and Communication, University of Žilina*

Ing. Štefan Hlinka, generálny riaditeľ ŽSR / *General director ŽSR (Railways of Slovak Republic)*

Ing. Milan Chúpek, PhD., generálny riaditeľ ZSSK / *General director ZSSK (Railway Company Slovakia Inc.)*

ODBORNÍ GARANTI KONFERENCIE / *Scientific Committee*

prof. Ing. Jozef MAJERČÁK, PhD.

Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline

doc. Ing. Jozef STRIŠŠ, CSc.

Fakulta riadenia a informatiky Žilinskej univerzity v Žiline

doc. Ing. Rudolf KAMPF, Ph.D.
Dopravná fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

doc. Ing. Petr PRŮŠA, Ph.D.
Dopravná fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

doc. Ing. Jaromí ŠIROKÝ, Ph.D.
Dopravná fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

doc. dr. Gintautas BUREIKA
Faculty of Transport Engineering, Vilnius Gediminas Technical University

FH-Prof. Dipl.-Ing. Georg BARTA
St. Pölten University of Applied Sciences, Railway Infrastructure Technology

doc. Dr. Zoltán BOKOR, PhD.
Faculty of Transportation Engineering, Budapest University of Technology and Economics

doc. Eng. Teodossi Petrov EVTIMOV, Dr.Sc.
Faculty of Transport, Dopravná fakulta, Technical University of Sofia

ORGANIZAČNÝ VÝBOR / *Organizing Committee*

Ing. Jozef Gašparík, PhD., Katedra železničnej dopravy, FPEDAS, ŽU v Žiline / *Department of Railway Transport, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communication, University of Žilina*

Ing. Juraj Čamaj, PhD., Katedra železničnej dopravy, FPEDAS, ŽU v Žiline / *Department of Railway Transport, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communication, University of Žilina*

Ing. Jaroslav Mašek, Katedra železničnej dopravy, FPEDAS, ŽU v Žiline / *Department of Railway Transport, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communication, University of Žilina*

Ing. Vladislav Zitrický, Katedra železničnej dopravy, FPEDAS, ŽU v Žiline / *Department of Railway Transport, Faculty of Operation and Economics of Transport and Communication, University of Žilina*

Ing. Viliam Lendel, Katedra manažérskych teórií, FRI, ŽU v Žiline / *Department of Management Theory, Faculty of Management Science and Informatics, University of Žilina*

Ing. Michal Varmus, Katedra manažérskych teórií, FRI, ŽU v Žiline / *Department of Management Theory, Faculty of Management Science and Informatics, University of Žilina*

Ing. Milan Klubal, Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy Bratislava / *Slovak Scientific and Technical Society - Transport*

Ing. Martin Kendra, PhD., Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy Bratislava/ *Slovak Scientific and Technical Society - Transport*

Ing. Ladislav Olexa, PhD., Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. / *ZSSK (Railway Company Slovakia Inc.)*

Ing. Peter Blaho, Železnice Slovenskej republiky / *ŽSR (Railways of Slovak Republic)*

Ing. Peter Ihnát, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. / *ZSSK CARGO (Railway Cargo Company Slovakia Inc.)*

RECENZENTI PRÍSPEVKOV / *Paper reviewers*

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., *University of Pardubice*

prof. Ing. Jozef Majerčák, PhD., *University of Žilina*

doc. Ing. Bibiána Buková, PhD., *University of Žilina*

doc. Ing. Rudolf Kampf, Ph.D., *University of Pardubice*

doc. Ing. Jozef Strišš, PhD., *University of Žilina*

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D., *University of Pardubice*

Všetky príspevky uverejnené v zborníku súrecenzované.

All the papers published in proceeding book are reviewed.

PARTNERI KONFERENCIE / Conference partners

Operačný program Doprava (2007 – 2013)

Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikácií Slovenskej republiky

Železnice Slovenskej republiky

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. Bratislava

Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy Bratislavaň

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Zborník vychádza v rámci riešenia výskumných projektov:
Proceeding book is published by support of research projects:

„**Prenos inovatívnych poznatkov a technológií v logistických a dopravných procesoch**“,
(Transfer of innovative knowledge and technologies in logistical and transport processes)
ITMS kód projektu 26220220006, Žilinská univerzita v Žiline

ERDF – Európsky fond regionálneho rozvoja

Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov ES

Model deľby prepravnej práce v doprave s ohľadom na kapacitu infraštruktúry
(Transport modal split model in view of infrastructure capacity)
VEGA 1/0432/08

Nové metódy vlakotvorby s podporou výpočtovej techniky a ich spracovanie do multimediálnych učebných textov
(New methodologies in train forming with support by ICT and its transfer to the multimedia educative text book)
KEGA 453-012ŽU-4/2010

Freight and Logistics Advancement in Central/South-East Europe
EU Project FLAVIA 2CE189P2

OBSAH/CONTENTS

IMPROVING THE CONTROLLING BASED COST CALCULATION METHOD USED IN RAIL INFRASTRUCTURE MANAGEMENT

ZOLTÁN BOKOR – CSABA HOKSTOK 10

HODNOTENIA INOVAČNEJ VÝKONNOSTI SR V RÁMCI EÚ

BIBIÁNA BUKOVÁ - EVA BRUMERČÍKOVÁ 20

TIME MANAŽMENT

BIBIÁNA BUKOVÁ - EVA BRUMERČÍKOVÁ 28

REALIZÁCIA NÁRODNÉHO REGISTRA DRÁHOVÝCH VOZIDIEL

DANIEL CIHO - JOZEF FEJFAR 34

CITYLOGISTICKÉ PŘÍSTUPY A MOŽNOST ZAPOJENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY DO DOPRAVNÍ OBSLUHY MĚST

HANA CÍSAŘOVÁ 39

NÁVAZNOST HOSPODAŘENÍ KRAJŮ V OBLASTI DOPRAVY NA NÁRODNÍ A NADNÁRODNÍ POLITIKY

JIŘÍ ČÁP - IVO DRAHOTSKÝ 44

DOPYTOVO ORIENTOVANÝ MANAŽMENT V ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVE

ANNA DOLINAYOVÁ - MICHAL LOVÍŠEK 49

ITEGRÁLNÍ TAKTOVÝ GRAFIKON JAKO ZATRAKTIVNĚNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY PŘÍKLADY Z DÁLKOVÉ A REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 56

MICHAL DRÁBEK - TOMÁŠ ZÁRUBA - VÍT JANOŠ - KAREL BAUDY - JIŘÍ POSPÍŠIL 56

METODIKA PRIDEĽOVANIA KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V NÁKLADNEJ DOPRAVE

JOZEF GAŠPARÍK – PETER BLAHO 62

VYBRANÉ PROBLÉMY CIEN ZA ŽELEZNIČNÚ DOPRAVNÚ CESTU A JEJ PRIPRAVOVANÉ ZMENY

DANKA HARMANOVÁ – MARTIN ŠUSTER 71

NOVÁ PRÁVNA ÚPRAVA ZABEZPEČOVANIA DOPRAVNÝCH SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME

STANISLAV HREUSÍK - JANA RÚČKOVÁ 78

NOVÉ TRENDY V CEZHRANIČNEJ VÝMENE INFORMÁCIÍ MEDZI ŽELEZNIČNÝMI DOPRAVNÝMI PODNIKMI

PETER IHNÁT - JURAJ ĎURIŠ - JOZEF TREBUŇA 87

UPLATNENIE STRATÉGIE CRM V ŽELEZNIČNOM DOPRAVNOM PODNIKU

PETER IHNÁT - JOZEF MAJERČÁK 95

POLITIKA TVORBY CEN V DOPRAVĚ

JINDŘICH JEŽEK 103

BASIC STEPS OF THE BENCHMARKING PROCESS AND ITS USAGE IN THE LOGISTIC CENTRES

RUDOLF KAMPF – VLASTA HORYNOVÁ – MILAN VELECHOVSKÝ 110

UPLATNENIE LOGISTIKY PRI MODERNIZÁCII TRATÍ

RUDOLF KAMPF - MARIÁN HODÁS-PAUER 116

VYHODNOTENIE TEORETICKEJ VÝKONNOSTI TRAŤOVÉHO ÚSEKU V ZÁVISLOSTI OD PARAMETROV TRATE A VLAKU

MARTIN KENDRA - JURAJ ČAMAJ 119

CONTAINER PORT HINTERLAND RAIL LINKS - ROLE OF PORT AUTHORITIES: EUROPEAN UNION AND COMMONWEALTH OF AUSTRALIA COMPARISON

PETR KOLÁŘ 122

STANOVENÍ VÝVOJE NÁKLADŮ V DOPRAVĚ

JIŘÍ KOLÁŘ - PAVEL ŠVAGR 138

TAF TSI: ŠANCE PRO EVROPSKÉ ŽELEZNICE?

DAVID KRÁSENSKÝ 143

THE QUALITY MANAGEMENT AS AN INSTRUMENT OF TRANSPORT USER BEHAVIOUR IN RAILWAY TRANSPORT

NINA KUDLÁČKOVÁ 154

BASIC PRINCIPLES OF COORDINATING RAIL OPERATORS' ACTIVITY

PETR V. KURENKOV 160

VYUŽITIE INFORMAČNÝCH SYSTÉMOV MANAŽERA INFRAŠTRUKTÚRY VO VÄZBE NA NÁKLADNÚ DOPRAVU

MICHAL LOVÍŠEK – JURAJ ČAMAJ – ANNA DOLINAYOVÁ 163

VÝZNAM TVORBY NÁKLADNÝCH VLAKOV AKO NÁSTROJA PRE SKVALITNENIE POSKYTOVANÝCH SLUŽIEB V ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVE

Jozef Majerčák - Juraj Čamaj *169*

KPI – HODNOTENIE LOGISTICKÝCH PROCESOV

PAVOL MATEJKO - PETER FRANEK - ĽUBOŠ ČIČKA 173

MOŽNOST VYUŽITÍ SIMULAČNÍCH MODELŮ PŘI VÝLUKOVÉ ČINNOSTI NA ŽELEZNICI

PAVEL MAZAČ 177

VPLYV REGULAČNÝCH OPATRENÍ NA POSTAVENIE SÚKROMNÝCH DOPRAVCOV NA ŽELEZNIČOM DOPRAVNOM TRHU V SR A EÚ

KATARÍNA MENDROŠOVÁ – JAROSLAV MAŠEK 182

NÁVRH ŠTRUKTÚRY HODNOTIACICH UKAZOVATEĽOV V ODVETVÍ DOPRAVY

PAVOL MEŠKO - JANA LALINSKÁ 188

ANALÝZA EVROPSKÝCH ŽELEZNIC A NĚKTERÉ BARIÉRY VSTUPU

JAROSLAV MORKUS - RUDOLF KAMPF - CHRISTOPHER SAVAGE 195

DEFINITION OF THE CORRIDOR AND THE INTERMODAL MARKET IN THE CZECH REPUBLIC

PETR NACHTIGALL - JAROMÍR ŠIROKÝ - PAVEL MAZAČ - DAVID ŠOUREK - VÁCLAV CEMPÍREK 201

SYSTÉM INTELIGENTNÉHO MONITORINGU V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE (SIMON)

ĽUBOMÍR ONDRÁŠ – MONIKA WELTEROVÁ 209

PRINCÍPY OPTIMALIZÁCIE REGIONÁLNEJ ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V SR

LUMÍR PEČENÝ – PAVOL MEŠKO 213

INVESTIGATION AND IMPROVEMENT OF TRANSPORT SERVICE QUALITY

DANIEL SALAVA - JINDŘICH JEŽEK 219

NOVÉ SYSTÉMY PŘEPRAVY SILNIČNÍCH VOZIDEL NA ŽELEZNICI

JAROMÍR ŠIROKÝ 224

ODPORÚČANIE PRE DOHODU O ELEKTRONICKEJ VÝMENE ÚDAJOV CIM/SMGS NÁKLADNÉHO LISTU

MONIKA WELTEROVÁ - LENKA ČERNÁ - VLADIMÍR KLAPITA 232

PODMIENKY MERANIA ZVUKU V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

TOMÁŠ ZÁVODSKÝ 235

SIMULACE PROVOZU V ŽELEZNIČNÍCH STANICÍCH V PROGRAMU OPENTRACK

ALEŠ ZEMAN 241

PRÁVNY RÁMEC MEDZINÁRODNEJ NÁKLADNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

VLADISLAV ZITRICKÝ – JAROSLAV MAŠEK 246

ANALÝZA EVROPSKÝCH ŽELEZNIC A NĚKTERÉ BARIÉRY VSTUPU

Jaroslav Morkus - Rudolf Kampf - Christopher Savage

Abstract

The rail transport are the important position of the infrastructure of the European Union countries. They carrier are every day on long-distance and regional transport some million people, as well as reliable transport of goods of various character. This paper presents an analysis of selected EU Member States with regard to the transformation of rail systems and the closer it focus on the barriers to entry to the railway infrastructure perceived by potential new entrants.

Analýza evropský železnic

Belgické království

Rozloha státu 30 528 km^2, 10,2 mil. obyvatel.

V Belgii jako hlavním centrem institucí EU se přistoupilo k provedení reformy železničního systému teprve až na důrazný apel ze strany vedení EU. Reforma proběhla k 1. 1. 2005, kdy byla dosavadní organizace SNCB transformována do společnosti holdingového typu, v jejímž rámci byly vytvořeny samostatné akciové společnosti SNCB (dopravce) a Infrabel (správce infrastruktury).

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě 3542 km, z toho 2723 km dvoj- a vícekolejných tratí a 2975 km elektrifikovaných tratí. Údaje zjištěny z Federálního misterství mobility a dopravy (www.mobilit.fgov.be). Infrastruktura a provoz jsou odděleny v rámci holdingu SNCB. Společnost Infrabel zajišťuje správu a údržbu železniční sítě a je odpovědná za přidělování kapacity dráhy vč. inkasování poplatku za použítí dopravní cesty. Společnost SNCB je pak majoritním dopravcem jak v osobní, tak nákladní dopravě.

Sídlo holdingu SNCB (Société Nationale des Chemins de Fer Belges) je v Bruselu. Počet přepravených osob za rok: 186,6 mil. a přepravené zboží za rok: 61 mil. t.

Dalšími licencovanými provozovateli nákladní dopravy v Belgii jsou např. společnosti DLC (Dillen et Le Jeune Cargo) se sídlem v Boomu, CMI-Traction se sídlem v Seraingu a Trainsport se sídlem v Raerenu.

Bulharská republika

Rozloha 110 910 km^2, 7,5 mil obyvatel

Železniční doprava je v Bulharsku stále velmi důležitým dopravním odvětvím. Je z velké části elektrifikována a především železniční nákladní doprava zajišťuje tranzit významných objemů nejrůznějších komodit mezi centrální Evropou, státy bývalé Jugoslávie, Řeckem, Tureckem a prostřednictvím přístavů Varna a Burgas i destinacemi dále na východ. Po roce 2000 se bulharská vláda začala vážně zabývat aplikací principů evropské železniční legislativy a usnadněním volného přístupu na železniční infrastrukturu. To vyústilo ve schválení novely Zákona o železnici v roce 2001. Touto novelou bylo docíleno rozdělení BDŽ na národního dopravce BDŽ EAD, provozujícího nákladní i osobní dopravu, a správce infrastruktury – NRIC. Trh je konkurenci v Bulharsku otevřen, důkazem může být vstup prvního nákladního dopravce firma BRC (Bulgarian Railway Company).

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě 4146 km, z toho 973 km dvoj- a vícekolejných tratí a 2913 km elektrizovaných tratí. Údaje zjištěny z Ministerstva dopravy (www.mt.goverment.bg). Ve způsobu oddělení provozu a infrastruktury došlo k institucionálnímu oddělení. Přístup na infrastrukturu včetně přidělování tras je v rukou státní organizace NRIC (NKŽI – Nacionalna kompania

železoputna infrastruktura). Hlavní společností provozující nákladní a osobní dopravu je BDŽ EAD (Bulgarski državny železnici) akciová společnosti vlastněná státem. Sídlo této společnosti je v Sofii. Počet přepravených osob za rok byl 34 mil. a celkové přepravené zboží za rok bylo 21 mil. t.

Česká republika

Rozloha 78 864 km^2, 10,3 mil. obyvatel

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě je 9491 km, z toho 1851 km dvoj- a vícekolejných tratí a 3037 km elektrizovaných tratí. Je zde zajištěn reformou Zákona o drahách nediskriminační přístup na železniční dopravní cestu. Od 1. 1. 2003 existují na tomto trhu společnosti SŽDC, státní organizace (provozovatel dráhy) a České dráhy, akciová společnost vlastněná státem (provozovatel drážní dopravy). ČD, a.s. dále transformují své činnosti, z čehož vyplynula holdingová struktura, členěná dle jednotlivých produktových segmentů. V roce 2008 přešla činnost provozování dráhy na celostátních a regionálních tratích z ČD, a.s., na SŽDC, s.o. Dle mého názoru bude ještě docházet k dalším transformačním krokům, které přispějí k plné liberalizaci železniční sítě. Počet přepravených cestujících společností ČD, a.s. za rok 2007 byl 179,9 mil. a počet přepraveného zboží za tentýž rok společností ČD Cargo, a.s. bylo 82,8 mil. t.

Počet společností vstupujících na železniční trh každým rokem roste. Výčet společností provozujících železniční osobní nebo nákladní dopravu je možné nalézt na internetu.

Dánské království

Rozloha 43 094 km^2, 5,3 mil. obyvatel

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě 2212 km, z toho 925 km dvoj- a vícekolejných tratí a 620 km elektrifikovaných tratí. Údaje zjištěny na stránkách Ministerstva dopravy a energetiky (www.trm.dk). Zde také došlo k institucionálnímu oddělení. Správu infrastruktury včetně řízení dopravy, přidělování tras a inkasa poplatků za použití dopravní cesty zajišťuje samostatná organizace Banedanmark, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy a energetiky. Dopravcem se stala DSB (Danske Statsbanner), které prošly ozdravným procesem a v roce 1999 se staly samostatnou veřejnou společností. Dále se v roce 2001 odčlenila divize nákladní dopravy DSB (DSB Gods) a spojila síly se společností Railion Denmark. Od této doby je DSB provozovatelem výlučně osobní dopravy.

Estonská republika

Rozloha 45 200 km^2, 1,5 mil. obyvatel

Charakteristika železniční sítě

Délka estonské železniční sítě je cca 1200 km, v provozuschopném stavu se nachází 920,4 km, z toho 107 km dvoj- a vícekolejných tratí a 131 km elektrizovaných tratí. Kontakt na Ministerstvo hospodářství a komunikací je www.mkm.ee. Veškerá železniční síť v Estonsku má rozchod 1520 mm podobně jako v Rusku a ostatních pobaltských státech. Novodobá historie estonské železnice je velmi pestrá. Společnost EVR byla založena v roce 1992 jako státem vlastněná akciová společnost. V roce 2001 však byl majoritní podíl (66 % akcií) vládou prodán společnosti Baltic Rail Services (BRS), což byla dceřiná společnost americké společnosti Railroad Development Corporation (RDC) se sídlem v Pittsburghu. V roce 2003 však došlo k obratu na estonské politické scéně, který vedl k postupnému ústupu RDC ze scény. Tento proces vyvrcholil v lednu 2007, kdy byl zmíněný většinový podíl v EVR zpět vykoupen státem za cenu 2,35 mld. EEK. Dnes tedy EVR působí opět jako společnost stoprocentně vlastněná státem. Dne 14. Ledna 2009 založily EVR dvě dceřiné společnosti,

které zastřešuje holdingová struktura – AS EVR Infra (infrastruktura) a AS EVR Cargo (nákladní doprava). Tento holding vlastní majoritní část estonské železniční infrastruktury (651,7 km). Zbývající část vlastní privátní firma Edelaraudtee Infrastrukturi AS, která je součástí skupiny Edelaraudtee, provozující jak osobní, tak nákladní dopravu. 131 km železniční sítě EVR je využíváno státní spolčeností Elektriraudtee, která provozuje regionální osobní dopravu elektrickými jednotkami v Tallinské aglomeraci. Co se týče mezinárodní osobní dopravy, každodenní spojení mezi Tallinem a Petrohradem (popř. i Moskvou) zajišťuje společnost GO Rail.

Finská republika

Rozloha 338 000 km^2, 5,2 mil. obyvatel

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě je 5732 km, z toho 507 km dvoj- a vícekolejných tratí a 2617 elektrizovaných tratí. Kontakt na Ministerstvo dopravy a telekomunikací je www.mintc.fi. Finské se nachází na okraji Evropské unie a železnice má rozchod 1520 mm. Navzdory odlehlosti Finska od centra dění patří tato země k těm, které poměrně brzy aplikovali principy volného přístupu na dopravní cestu. Národním železničním dopravcem Finska je společnost VR Group, která provozuje jak osobní, tak nákladní dopravu. Nákladní dopravu provozuje VR Cargo. Finské státní železnice byly v minulosti pověřeny také správou železniční infrastruktury. Tehdy ještě nesly název Valtionrautatiet (VR – Státní železnice). V roce 1995 došlo k vyčlenění správy infrastruktury do samostatné organizace. Od tohoto roku fungují na finském trhu paralelně VR Group jako provozovatel osobní a nákladní dopravy a Finská železniční správa jako správce železniční sítě. Počet přepravených cestujících za rok: 63,5 mil. a množství přepraveného zboží za rok: 40,7 t.

Francouská republika

Rozloha 643 427 km^2, 62,7 mil. obyvatel

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě 29286 km, z toho 16097 km dvoj- a vícekolejných tratí a 14765 km elektrizovaných tratí. Oddělení infrastruktury je provedeno institucionálně mezi RFF a SNCF. RFF (Réseau Ferré de France) převzalo správu dopravní cesty a byly s touto správou převedeny i historické závazky SNCF (Sociéte Nationale des Chemins de Fer Francais). Naopak většina praktických výkonů, spojených se správou a údržbou dopravní cesty, je delegována zpět na SNCF. Je zde patrno, že vytvoření RFF bylo jen prostředkem k umlčení kritiky z Bruselu, jinak prý zůstává francouzská železnice prakticky unitární. Prakticky jediný konkurent SNCF v oblasti nákladní dopravy je společnosti VEOLIA, která za rok přepravila 22,2 mil. t zboží.

Spojené království Velké Británie a Severního Irska

Rozloha 244 820 km^2, 60,6 mil. obyvatel

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě Network Rail 15810 km, z toho 5205 km elektrizovaných tratí. Kontakt na Ministerstvo dopravy je www.dft.gov.uk, a na Úřad železničního regulátora (www.rail-reg.gov.uk). Britská železnice prošla radikální změnou a byla vzorem pro zastánce naprosté liberalizace a privatizace. Dá se říci, že tato kapitola britské železnice přinesla zkušenosti dobré i špatné. V letech 1994 – 1997 proběhla privatizace železničního systému a vlastnictví infrastruktury přešlo v roce 1994 na seskupení firem Railtrack. Časem se ukázalo, že se jednalo o chybný krok, jehož náprava stála britské daňové poplatníky nemalé peníze. Railtrack zanikl v roce 2002, kdy byly jeho akcie zpětně vykoupeny státem vlastněnou firmou Network Rail, která je v současné době správcem britské železniční infrastruktury.

Provozování osobní dopravy ve Velké Británii bylo v devadesátých letech převedeno do systému franšíz, kdy na provozování dopravy na jednotlivých tratích bylo vypsáno výběrové řízení, a vítězná firma získala licenci pro danou oblast na určitý počet let. V Británii existuje řada specializovaných tratí, které fungují mimo tento systém. Příkladem je železniční spojení na londýnské letiště Heathrow. Nákladní součást British Rail se stala předmětem přímého prodeje. V současné době existují v Británii čtyři hlavní provozovatelé nákladní dopravy, největším z nich je English, Welsh and Scottish Railway (EWS). Tato firma byla k 1.1.2009 převzata firmou DB Schenker. Pro studium legislativy britského železničního systému zde uvádíme jednotlivé klíčové zákony: Railways Act (1993), Competition Act (1998), Transport Act (2000), Railways and Transport Safety Act (2003), Railways Act (2005).

Spolková republika Neměcko

Rozloha 357 021 km^2, 82 mil. obyvatel

Charakteristika železniční sítě

Délka sítě je 34218 km, z toho 17967 km dvoj- a vícekolejných tratí a 19350 km elektrizovaných tratí. Kontakt na Ministerstvo pro dopravu, stavebnictví a rozvoj měst je www.bmvbs.de. Provoz a infrastruktura jsou odděleny v rámci holdingu DB. Správou infrastruktury včetně přidělování tras a výběru poplatků za použití dopravní cesty je pověřena společnost DB Netz. DB Netz má ve svém statutu zakotvenou povinnost dodržovat zásady nediskriminovaného přístupu na dopravní cestu dle evropské legislativy. Tento přístup je zaručen Všeobecným zákonem o železnici a na jeho dodržování dohlíží regulátor – Bundesnetz - agentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post un Einsenbahnen. V současné době se v Německu odehrává bouřlivá diskuse, týkající se vstupu DB na burzu a jejich privatizace. Německá vláda připravuje tento projekt a tvrdí, že jeho realizací se dosáhne zlepšení manažerského řízení a přílivu nového kapitálu. Odpůrci projektu se obávají zhoršení služeb v méně ziskových segmentech. Největším oříškem je však spor o to, zda má být do projektu zahrnuta infrastruktura (intergovaný model), či ne (rozdělený model).

Překážky vstupu na železniční dopravní cestu vnímané potencionálními novými účastníky z hlediska EU

Lze se dovědět od různých subjektů jejich názor a vnímání řady překážek efektivního tržního otevření železničního trhu. Některé z obav odrážejí skutečnosti o tom, jak je otevření železničního trhu řízeno, ale ostatní obavy se zdají být založeny na určitém vnímání, které nemusí být správné. Nicméně vnímání překážek vstupu na trhu u potencionálních nových žel. dopravců je stejně důležité, jako zda tyto bariéry existují, a jak snadno je lze překonat.

Z obecného pohledu na železniční trh se dají identifikovat dvě hlavní překážky otevření tohoto trhu a těmi jsou:

- Technické – vyplývající ze základních technických rozdílů mezi různými železničními sítěmi neboli problematika interoperability,
- Legislativní – vyplývající z různých přístupů k vlastnictví, kontroly, řízení, financování železnic, což je řešeno v různých tzv. železničních balíčcích.

Technické překážky

Technické překážky vstupu se dají identifikovat v následujících bodech a jedná se o:

- počet hraničních přechodových stanic nebo v rozchodu kolejí,
- trakční rozdíly – zejména rozdíly v typu elektrifikace,
- zabezpečovací zařízení (signalizace) – opět se dá říci, že každý stát EU má rozdílné zabezpečovací zařízení železniční sítě,
- homologace vozového parku,
- bezpečnostní certifikace.

Nicméně technické záležitosti, jakkoliv důležité, jsou již řešeny prostřednictvím opatření ke zlepšení interoperability mezi různými železničními sítěmi. Nicméně se ukazuje, že dalším problémem, který může omezovat otevření trhu, ne až tak technickým, je minimální velikost železničního podniku, což můžeme tvrdit, že působí jako přirozená překážka vstupu na trh. Je to způsobeno existencí úspor z rozsahu, množstvím železničního provozu, atd., což znamená pro malého nového žel. dopravce, že má vyšší náklady než větší úřadující dopravce. Dále tyto náklady se mohou vztahovat např. na vysoce pevné administrativní náklady i přes nízký objem činnosti. EU i jednotlivé státy by měli zajistit, že administrativní náklady spojené se vstupem na železniční síť budou minimalizovány a čas strávený na zpracování administrativních úkolů je snížen právě z pohledu podpory vstupu na trhu. Je samozřejmé, že tyto náklady nemohou být limitně stlačeny k nule, jelikož je potřebné zajistit určitou bezpečnost železniční dopravy.

Vybrané legislativní překážky

Druhou skupinou překážek, jak je uvedeno výše, jsou legislativní záležitosti. Do kterých ve stručnosti můžeme zařadit:

- vládní politiku,
- průběh vyřízení licence na provozování žel. dopravy,
- problémy s přidělování kapacit na dopravní infrastruktuře
- tzv. „prohlášení o dráze“, vyžadované dle směrnice 2001/14/ES, které nebyly vždy k dispozici, nebo byli, ale postrádali jasnost a účinnost
- oddělené účetnictví osobní a nákladní železniční dopravy (směrnice 2001/12/ES)
- oddělení infrastruktury, základních funkcí pro přidělování kapacity, udělování licencí a poplatků a železniční dopravce
- přístup ke kolejovým vozidlům
- přístup na nádraží (terminály), dep, skladů a k dalším službám železniční dopravy;
- přístup k strojvedoucí a
- pojištění.

Je vidět i z odborných studií a závěrů, že problematika bariér vstupu na železezniční dopravní infrastrukturu není nikterak snadná a tudíž vůbec není snadné tyto bariéry vstupu zcela nebo alespoň částečně potlačit. Tento článek nepředkládá ve své podstatě možná řešení problematiky bariér vstupu, ale snaží se předložit „ucelený“ náhled na danou problematiku.

Závěrem

Z analýzy je patrno, že docházelo, dochází a bude docházet k transformování železničních systémů a to jak železničních operátorů (dopravců), tak správců dopravní infrastruktury. Železniční doprava a její role v evropském dopravním systému má neoddiskutovatelnou roli. A to jak procházela v dějinách řadou proměn od opatrného přístupu k nevyzkoušené novince přes neotřesitelnou pozici dominantního dopravce až k dnešku, kdy kolejová doprava musí bojovat o své místo na slunci, vždy železnice prokazovala svoje opodstatnění.

Tento příspěvek je publikován jako výstup projektu SGS 51030/20/SG500001.

Literatúra

[1] P.Švagr: Východiska financování dopravní infrastruktury Transport 2005, Sborník referátů, Mezinárodní konference a odborná výstava, Ostrava 15.-16.11.2005, VŠB-TV Ostrava, ISBN 80-248-0945-1

Ing. Jaroslav Morkus,
doc. Ing. Rudolf Kampf, CSc.
Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu marketingu a logistiky
Studentská 95, 532 10 Pardubice
Email: jaroslav.morkus@upce.cz, rudolf.kampf@upce.cz

Mr. Christopher Savage
University of Huddersfield
Email: c.j.savage@hud.ac.uk

Prípravu tohto zborníka ako dokumentu medzinárodnej vedeckej konferencie
Horizonty železničnej dopravy 2010

zabezpečila

Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov

Title: Horizons of Railway Transport 2010
Type of publication: Proceeding book from the international scientific conference, which will be held on September, 16th -17th 2010 Strečno, Slovakia

Technický redaktori: doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD., Ing. Vladislav Zitrický
Vydala: Žilinská univerzita v Žiline v EDIS - vydavateľstve ŽU
Rozsah: 253 strán
Náklad: 100 výtlačkov
ISBN 978-80-554-0247-5

Za jazykovú úroveň zodpovedajú autori príspevkov.

Vytlačené z dodaných predlôh.