

edice Železniční reformy

ŽELEZNIČNÍ REFORMA VE VELKÉ BRITÁNII



ZDENĚK TOMEŠ A KOL.
Masarykova univerzita

Edice Železniční reformy, sv. 5

ŽELEZNIČNÍ REFORMA VE VELKÉ BRITÁNII

Václav Rederer, Štěpán Růt, Monika Jandová,
Daniel Seidenglanz, Zdeněk Tomeš



MASARYKOVA UNIVERZITA
EKONOMICKO-SPRÁVNÍ FAKULTA

muni
PRESS




Knihu recenzovali:




doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.
Ing. Tomáš Pospíšil, Ph.D.



ŽELEZNIČNÍ REFORMA VE VELKÉ BRITÁNII



Václav Rederer, Štěpán Růt, Monika Jandová,
Daniel Seidenglanz, Zdeněk Tomeš



Masarykova univerzita
Brno
2017

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této elektronické publikace nesmí být reprodukována nebo šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu vykonavatele majetkových práv k dílu, kterého je možné kontaktovat na adrese: Nakladatelství Masarykovy univerzity Munipress, Rybkova 19, 602 00 Brno.



Tato publikace vychází z výzkumu podporovaného grantem Technologické agentury České republiky č. TD03000061.

KATALOGIZACE V KNIZE – NÁRODNÍ KNIHOVNA ČR

Rederer, Václav

Železniční reforma ve Velké Británii / Václav Rederer, Štěpán Růt, Monika Jandová, Daniel Seidenglanz, Zdeněk Tomeš. – 1. vydání. – Brno : Masarykova univerzita, 2017. – 152 stran. – (Železniční reformy ; sv. 5)

Anglické resumé

ISBN 978-80-210-8743-9

656.2 * 338.47 * (410) * (048.8:082)

- železniční doprava – Velká Británie – 19.-21. století
- dopravní politika – Velká Británie – 19.-21. století
- železniční doprava – reformy
- kolektivní monografie

656.2 - Železniční doprava [4]

CITACE

REDERER, Václav, Štěpán RŮT, Monika JANDOVÁ, Daniel SEIDENGLANZ a Zdeněk TOMEŠ. *Železniční reforma ve Velké Británii*. Brno: Masarykova univerzita, 2017. ISBN 978-80-210-8743-9.

Autoři jednotlivých kapitol:

1. kapitola: Václav Rederer
2. kapitola: Štěpán Růt
3. kapitola: Monika Jandová
4. Kapitola: Daniel Seidenglanz
5. kapitola: Zdeněk Tomeš

© 2017 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-8743-9

ISBN 978-80-210-8744-6 (online : pdf)

<https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.M210-8744-2017>

Obsah

ÚVOD	7
1. BRITSKÉ ŽELEZNICE DO ROKU 1948	8
1.1 BRITSKÉ ŽELEZNICE V HISTORICKÉM KONTEXTU	8
1.2 BUDOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ (1825–1860)	9
1.3 KONCENTRACE TRHU (1860–1913).....	15
1.4 STÁTNÍ ŘÍZENÍ A ÚTLUM (1914–1945).....	20
2. BRITSKÉ ŽELEZNICE V LETECH 1945–1993	29
2.1 HOSPODÁŘSKÁ A DOPRAVNÍ POLITIKA V LETECH 1945–1993	29
2.2 INTRA- A INTERMODÁLNÍ POSUNY 1945–1993	38
2.3 BRITSKÉ ŽELEZNICE 1945–1993	48
2.4 INTERMODÁLNÍ POSUNY 1994–2013.....	58
3. PRIVATIZACE BRITSKÝCH ŽELEZNIC	65
3.1 BRITSKÉ ŽELEZNICE PŘED PRIVATIZACÍ.....	65
3.2 PRŮBĚH PRIVATIZACE BRITSKÝCH ŽELEZNIC	71
3.3 NÁSTUP LABOURISTŮ A ZMĚNY V NASTAVENÉM PROCESU	75
3.4 NEHODA U HATFIELDU A NÁSLEDNÁ KONSOLIDACE ODVĚTVÍ	78
3.5 SOUČASNÝ STAV A NAPLNĚNÍ CÍLŮ PRIVATIZACE	79
4. GEOGRAFICKÉ PŘEPRAVNÍ PROUDY.....	85
4.1 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA VELKÉ BRITÁNIE	85
4.2 HOSPODÁŘSKÝ VÝVOJ VELKÉ BRITÁNIE	86
4.3 SOCIÁLNÍ, DEMOGRAFICKÝ A SÍDELNÍ VÝVOJ VELKÉ BRITÁNIE	88
4.4 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE VELKÉ BRITÁNII – PŘEPRAVNÍ VÝKONY	93
4.5 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE VELKÉ BRITÁNII – OSOBNÍ DOPRAVA.....	96
4.6 GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE VELKÉ BRITÁNII – NÁKLADNÍ DOPRAVA	106
5. ZHODNOCENÍ BRITSKÉ ŽELEZNIČNÍ REFORMY	110
5.1 ZÁKLADNÍ STAVEBNÍ BLOKY BRITSKÉ REFORMY	112
5.2 TRENDY	121
5.3 HODNOCENÍ REFORMY V LITERATUŘE	125
5.4 ZÁVĚRY.....	127
ZÁVĚR	129
SUMMARY	130
REJSTŘÍK.....	131
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	138
SEZNAM TABULEK	148
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	149

ÚVOD

Privatizace železnic ve Velké Británii představuje unikátní případ železniční reformy. Nikde v Evropě nebyla provedena tak radikální a důsledná reforma železničního odvětví. Vertikální separace odvětví spojená s fragmentací a privatizací vytvořila z britského železničního systému unikátní laboratoř, kde bylo možné sledovat změny principů i motivů chování jednotlivých aktérů železničního trhu. Hodnocení výsledků britské železniční reformy je dodnes nejednoznačné a u expertů nepanuje jednoznačná shoda v jejich interpretaci. K nepochybným úspěchům patří oživení zájmu o cestování po železnici, které bylo manifestováno dramatickým růstem poptávky i modálních podílů. Také inovace a pro-zákaznický přístup doznaly výrazného pokroku v důsledku privatizace. Na druhé straně došlo k výrazným otřesům v odvětví, z nichž nejvýznamnější dopady měla nehoda u Hatfieldu. Ta způsobila zásadní přehodnocení způsobu financování železniční infrastruktury, jehož důsledkem je fakt, že i když dotace na provoz franšíz klesají, dotace na rozvoj infrastruktury mají rostoucí trend. Nedaří se tak dosáhnout původního cíle omezení veřejných dotací do železnice. Ovšem největším zklamáním reformy je vývoj jednotkových nákladů, které přes všechny uskutečněné tržní reformy rostou. Zásadní komplikací pro vyhodnocení reformy představuje fakt, že je velmi obtížné odlišit vliv reformy od ostatních vlivů. Tato kniha se pokouší přispět do debaty o hodnocení britské železniční reformy. K pochopení jejích příčin a důsledků v širším kontextu byl pro analýzu zvolen multioborový přístup, kdy výsledky byly hodnoceny nikoliv pouze z úzkého dopravně-ekonomického pohledu, ale byly využity přístupy historické, geografické, ekonomické a hospodářsko-politické. Struktura monografie je následující. V první a druhé kapitole je britská železniční reforma zasazena do historických a institucionálních souvislostí Velké Británie. Provázanost současné politiky s historickými kořeny železnice ve Velké Británii a s obecnou hospodářskou politikou umožňuje pochopit souvislosti vzniku britské železniční reformy i její prolínání s ostatními součástmi britské hospodářské a dopravní politiky. Třetí kapitola obsahuje ekonomickou analýzu reformy a čtvrtá kapitola geografickou analýzu reformy. Tyto dvě kapitoly analyzují reformu ze dvou klíčových oborových pohledů. Poslední pátá kapitola obsahuje závěrečné hospodářsko-politické zhodnocení reformy s analýzou celkových úspěchů a neúspěchů.

1. BRITSKÉ ŽELEZNICE DO ROKU 1948

Velká Británie je vyspělou zemí, která má vhodné podmínky pro rozvoj průmyslu již několik staletí. Ty jsou určeny zejména výhodnou zeměpisnou polohou, značnými zásobami nerostných surovin, zásobováním domácích podniků ze zahraničí velkým obchodním loďstvem a rozvinutým bankovníctvím. Během devatenáctého století se ekonomika Velké Británie těšila trvalému růstu a zastávala pozici nejvyspělejší světové mocnosti. Jednou z podmínek, které výrazně přispěly k rychlému rozvoji ekonomiky, byla probíhající dopravní revoluce, jejímž důsledkem bylo výrazné zlepšení dopravy za současného snížení cen. Přestože odhady vlivu dopravní revoluce na hospodářský růst se různí, její významné přispění lze úspěšně hledat jak v osobní dopravě, kde urychlila pracovní migraci obyvatelstva, tak také v segmentu nákladní dopravy, kde přispěla ke snížení cen díky propadu nákladů na přepravu.

1.1 Britské železnice v historickém kontextu

Dopravní revolucí je označován proces rychlého zavádění nových technologií do dopravního odvětví, který je ohraničený přibližně počátkem osmnáctého a koncem devatenáctého století. Využití nových technologií zvyšovalo produktivitu práce a zlepšovalo dopravní obslužnost. Jako dobře viditelné změny na dopravním trhu lze uvést průměrné tarify, které se mezi lety 1700 a 1870 snížily o 95 procent, nebo rychlost přepravy, jež se ve stejném období zvýšila desetinásobně. I když se produktivita nejvíce zvýšila v odvětví železniční dopravy, zlepšení lze pozorovat i v oblasti silniční a vodní dopravy (Bogart, 2013).

Důležitým faktorem, který ovlivňoval poptávku po dopravních službách, byl rychlý růst těžkého průmyslu v průběhu devatenáctého století v hlavních centrech ekonomických aktivit. Těmi jsou uhelná pánev ve střední Anglii, Londýn a jižní Skotsko. Vzhledem ke geografickému rozmístění těchto center a také příhodnému terénu představovala silniční a vodní doprava k železnicím dobrou dopravní alternativu. Členité pobřeží britských ostrovů poskytuje příznivé podmínky pro vznik přístavů a pro pobřežní námořní plavbu. V oblasti dálkové dopravy severojižním směrem tak musela železnice obhajovat svou pozici vůči pobřežní plavbě. Dalším konkurentem byla silniční doprava. Ta ve svůj prospěch využívala, stejně jako železnice, protáhlého tvaru britského ostrova a z něj vyplývajících malých vzdáleností v příčném směru k námořním přístavům (Antonický, 1977).

Historie silniční dopravy sahá přibližně do pátého století. Významné zlepšení dopravních možností přinesl vynález ložisek a vylepšení náprav v osmnáctém století. V jeho průběhu došlo ke zvýšení nosnosti povozů na sedm tun a ke zvýšení rychlosti a pohodlí (Gerhold, 2005). Kvalita silniční sítě se zvýšila se změnou financování na počátku osmnáctého století. Základem nového systému bylo umožnění budování a správy silnic soukromými

společnostmi. Jejich činnost nebyla centrálně plánována, ale určena podnikatelskými záměry, které podléhaly státnímu schválení a regulaci. Možnost nákupu podílů v těchto společnostech byla otevřena pro širokou veřejnost a vybrané mýto bylo rozděleno na dividendy a údržbu silnic. Přestože názory ohledně efektivity tohoto systému se různí, Bogart (2013) upozorňuje, že v roce 1840 se pouze jižní část Nizozemí vyrovnala Velké Británii v hustotě silniční sítě. Další státy v pořadí Francie a Španělsko přitom disponovaly o polovinu nižší hustotou sítě zpevněných silnic na čtvereční kilometr. Také průměrná rychlost na silnicích byla v roce 1760 v Británii dvojnásobná oproti Francii. Přes vyspělost silniční sítě se však během osmnáctého století začínala stále více prosazovat říční doprava, která se na konci osmnáctého století v některých segmentech nákladní dopravy stala dominantní.

Hlavní předností vodní dopravy jsou její nízké náklady. Podle Bogarta (2013) tvořily tarify v říční dopravě před průmyslovou revolucí pouze dvacet až dvacet pět procent tarifů účtovaných v silniční přepravě. Pobřežní námořní doprava pak byla ještě levnější. Výhodou Velké Británie je značné množství splavných řek. Již v roce 1600 se většina míst ve Velké Británii nacházela do patnácti mil od nejbližší splavné řeky nebo přístavu (Bagwell a Lynth, 2002). Konkurenceschopnost říční dopravy se ještě zvýšila během osmnáctého století. Na jeho počátku došlo podobně jako v silniční dopravě k zavedení nového systému komerčního financování. V něm soukromé společnosti zajišťovaly splavnost řek nebo jejich úseků a za své služby vybíraly poplatky za proplutí. Důsledkem této změny financování se mezi lety 1690 a 1750 délka splavných úseků téměř zdvojnásobila. Dalším důležitým obdobím pro prodloužení sítě pak bylo budování kanálů v druhé polovině osmnáctého století. Jejich financování bylo postavené na stejném principu jako v případě řek. Stavby byly budované soukromými společnostmi a byly zaštitěné státní koncesí, která zajišťovala exkluzivitu na vymezeném území.

V otázce konkurence na trhu nebyly mezi říční a silniční dopravou výrazné rozdíly. Zatímco provoz plavební cesty byl v kompetencích jednoho provozovatele, kapacita kanálu mohla být využívána všemi, kteří byli ochotni za proplutí platit. Konkurenční prostředí vytvářelo tlak na cenovou politiku dopravců a nutilo je k efektivnímu chování, zatímco lukrativní výnosy z provozování plavebních cest lákaly investory k dalším investicím. V roce 1850 Velká Británie disponovala třetí nejhustší sítí vnitrozemských vodních cest v Evropě a říční doprava začala dominovat přepravě komodit s nízkou přidanou hodnotou, zejména uhlí a železné rudy. Na druhou stranu v odvětvích vyžadujících vyšší přepravní rychlost (strojírenství a obecně zboží s vysokou přidanou hodnotou) se projevovala hlavní nevýhoda říční dopravy, a to její nízká rychlost. V tomto segmentu kanálová doprava tu silniční nikdy zcela nepředstihla a při výběru dopravního prostředku záleželo spíše na umístění podniku, dostupnosti infrastruktury a přepravované komoditě.

1.2 Budování železniční sítě (1825–1860)

Přestože rozmach železniční dopravy je spojen až s využitím parního stroje v devatenáctém století, železniční doprava byla využívána v dolech a pro dopravu k přístavům již od

šestnáctého století. Hlavní překážkou pro její masové rozšíření bylo používání dřevěných kolejnic a koňské síly. Kolejnice měly omezenou nosnost, krátkou životnost a koňská síla nízký výkon. Ocelové kolejnice začaly být využívány po četných pokusech od počátku devatenáctého století. Předznamenaly dobu těžkých, ale zároveň výkonných parních lokomotiv. Parní trakce začala být využívána pozvolna od roku 1804 nejprve v nákladní dopravě. Jako počáteční milník rozvoje parních železnic bývá označován rok 1825, kdy byla otevřena první železniční linka s pravidelným využitím parní trakce (Stockton–Darlington), nebo rok 1830, kdy došlo k otevření železniční linky obsluhované výhradně parní trakcí (Liverpool–Manchester).

Železnice představovaly na rozdíl od předchozích zkušeností s regulací vodní a silniční dopravy zcela nový, dynamicky se vyvíjející systém, pro který v jeho prvopočátcích neexistovala ucelená koncepce budoucího vývoje. Casson (2009) uvádí několik vizí vývoje železnic, jež převažovaly ve Velké Británii ve třicátých letech devatenáctého století. Tyto představy se od sebe zásadně lišily a jejich cíle byly často protichůdné. Jako příklady lze jmenovat variantu rýze užitkového systému určeného pro nákladní dopravu, vysokorychlostní síť vyčleněnou pro nejvyšší sociální vrstvy nebo ideál napojení všech obcí na integrovanou síť, která by urychlovala rozvoj venkova.

V kontrastu s vývojem ve většině evropských zemí nakonec zvítězila myšlenka vybudování celé sítě na základě volné soutěže, do které má stát zasahovat minimálně. Místo toho, aby stát vývoj železniční sítě centrálně plánoval, vydával řadu zákonů a regulací, pomocí nichž usměrňoval divoce se rozvíjející trh. Podobně jako v případě kanálů a silnic byl použit osvědčený způsob financování, ve kterém každá linka musela nejdříve získat státní autorizaci a tím se zavázat k dodržování státem stanovených požadavků. Již od dob, kdy byly schvalovány první linky, se vláda uchýlovala k regulaci tarifů tím, že stanovovala jejich maximální výši. Maximální tarify byly schvalované pro každou linku zvlášť, týkaly se všech tříd v osobní dopravě a rozlišovaly mezi druhy komodit v nákladní dopravě. Parlament také stanovil podmínky pro odkup půdy potřebné pro stavbu tratí a zavedl nezbytná opatření v oblastech bezpečnostní a technické standardizace.

Obecně však platí, že raná vládní opatření byla dopravci často obcházena a mnohdy neplnila svůj zamýšlený účel. Příkladem mohou být cenové limity. Ty nedosáhly na ceny dodatečných služeb, čehož dopravci, zejména v nákladní dopravě, často využívali. V oblastech výkupu půdy zase docházelo k obstrukcím ze strany majitelů půdy a provozovatelů kanálů, kteří se snažili zabránit stavbě železnice přes své pozemky buď úplně, nebo za své pozemky požadovali přemrštěné ceny. Kvůli tomu tak byly mnohé železnice postavené v neoptimálních trasách s množstvím oblouků s malým poloměrem. Tento problém se naplno projevil o století později, kdy železnicím začala konkurovat automobilová doprava.

Železniční síť byla v první třetině devatenáctého století rozdrobená a charakteristická velkým počtem malých společností, které působily v lokálním měřítku. V nákladní dopravě železnice začaly rychle konkurovat silnicím a postupně přebírat roli dominantního dopravce nejprve na krátké vzdálenosti, typicky k přístavům. V severních regionech, kde kvůli nepříhodnému terénu nebyla říční síť tak rozvinutá, zvyšovala železnice svoji

konkurenceschopnost ještě rychleji. S přibývajícím autorizacemi začala být zřejmá tržní síla železničních dopravců a ke konci třicátých let začaly sílit obavy ze zneužívání jejich postavení na trhu. Silniční dopravci byli konkurenceschopní na krátkých vzdálenostech a postupně měnili trasy linek tak, aby plnili funkci komplementu železnic. Na krátkých linkách svázeli cestující k železničním stanicím, čímž zvyšovali své výnosy i výnosy železničních dopravců. Na druhou stranu linky vedoucí paralelně s železnicí byly postupně rušeny. Kanálová doprava konkurovala jen omezeně v určitých oblastech a vzájemná konkurence železničních dopravců na jedné lince byla od počátku odmítnuta jako nevyhovující.

Britský parlament se na konci třicátých let devatenáctého století ocitl pod tlakem, jelikož začaly sílit hlasy obchodníků usilujících o těsnější regulaci celého odvětví. Zpočátku však bylo obtížné přijímaná opatření efektivně nastavit, jelikož nebyl k dispozici systém rozvinutého soutěžního práva a ucelená koncepce dopravní politiky prakticky neexistovala. Vládní pozici také zhoršovala přítomnost ředitelů železničních společností v parlamentu, kteří se snažili blokovat přijetí všech pokusů o těsnější regulaci. Z jednání parlamentu se tak v mnoha případech stával souboj ředitelů železničních společností a obchodníků odkázaných na jejich služby, tedy skupin s protichůdnými zájmy. Pozice železničních ředitelů byla nicméně oslabována vzájemnou řevnivostí mezi železničními společnostmi navzájem, což často přijetí důležitých norem naopak usnadňovalo. Místo vytvoření uceleného právního rámce s jasnou strategií vláda v počátcích rozvoje železničního systému reagovala na vyvstalé události schvalováním velkého množství zákonů ad hoc. Do konce století bylo přijato několik stovek zákonů upravujících bezpečnost, cenovou politiku nebo technologickou standardizaci. Charakteristické bylo vytváření velkého počtu výborů a komisí, které měly dohlížet na svěřenou oblast a být prostředníkem mezi vládou, železnicemi a veřejností. Jejich fungování však bylo úspěšné pouze zřídka kvůli nedostatečným pravomocem a také proto, že podněty těchto institucí byly vládou často přehlíženy.

První výrazné snahy o systematickou regulaci odvětví lze spatřit na počátku čtyřicátých let devatenáctého století, kdy došlo k přijetí zákona o regulaci železničního odvětví. Ten obnášel kromě předpisů týkajících se provozu a jeho organizace zřízení Railway Department v rámci stávajícího Board of Trade. Samostatné ministerstvo dopravy neexistovalo a dopravní záležitosti včetně odvětví vodní a silniční dopravy spadaly pod Board of Trade. Ten začal být brzy zahlcený žádostmi o autorizaci železničních linek a rozrůstající se agenda vyžadovala zvýšení počtu zaměstnanců a přijetí změn v organizaci úřadu. Nově zřízený Railway Department byl raným předchůdcem ministerstva dopravy a do konce první světové války stál svůj vliv v železničním odvětví udržoval zejména prostřednictvím tohoto úřadu. Jeho hlavními úkoly bylo provádění inspekci autorizovaných tratí, vyšetřování drážních nehod, vydávání předpisů a vedení dopravních statistik. V praxi však úřad trpěl nedostatkem finančních prostředků, nízkým počtem zaměstnanců a malými pravomocemi. Problém nedostatečných pravomocí dobře odráží proces schvalování nových linek, kdy měl Railway Department na jedné straně povinnost inspekce na nově schvalovaných tratích, na druhé straně při zjištění závažných nedostatků nebyl oprávněn provoz na lince zakázat. V prvních letech fungování se tedy

reálná činnost úřadu omezovala na vedení statistik a přípravu podkladů pro návrhy zákonů (Parris, 1965).

Pozici Railway Department však posílilo velké množství nehod, ke kterým docházelo v první polovině čtyřicátých let. Tragické následky zvyšovaly tlak na těsnější dohled nad železničním podnikáním a v roce 1844 se úřad (nově Railway Board) dočkal významného zvýšení pravomocí. Vedle toho byl navýšen rozpočet úřadu, posílen personál, byla pozměněna struktura jeho řízení a úřad získal větší slovo v parlamentu. Vedení instituce zastávalo ohledně uspořádání železničního systému intervencionistické názory a tomu také odpovídala přijímaná opatření. Po svěření vyšších pravomocí se Railway Board rychle chopil iniciativy a v roce 1844 prosadil první kontroverzní zákony. Mezi ně patřila povinnost všech dopravců vypravit denně dva vlaky, které budou dostupné i pro nižší sociální vrstvy obyvatelstva. Zákon konkrétně stanovil minimální standardy kvality těchto spojů, mimo jiné minimální rychlost, komfort ve vozech, který přesahoval běžný standard tehdejších třetích tříd, a také fixní cenu jízdného. Opatření bylo přijato dopravci velmi vlažně a podobně jako ostatní regulace uplatňované v té době i toto opatření bylo často obcházeno.¹ Dalším úspěchem Railway Board bylo prosazení zákona, který vládu opravňoval k přednostnímu odkupu železnic po roce 1865. Na druhou stranu v dalších důležitých otázkách stát spíše selhával. Dlouho očekávaný zákon sjednocující rozchod kolejí přišel se zpožděním až v roce 1846, tedy v době, kdy vrcholila železniční mánie. Navíc ani tento zákon nedokázal zcela zamezit dvojímu standardu uplatňovanému v zemi. Přestože veškeré nové linky již měly být budované v jednotném rozchodu, zákon se nevztahoval na již autorizované nepostavené tratě a také neomezoval jejich další rozšiřování v původním rozchodu. Širokorozchodné tratě tak existovaly v zemi až do počátku devadesátých let (Barker a Savage, 1974).

Railway Board se snažil dostat pod kontrolu živelně se rozvíjející železniční síť a horlivě posuzoval nové žádosti o autorizace nových linek. Úřad byl skeptický k oficiální doktríně rozvoje sítě usměrňovaného pouze tržními mechanismy a snažil se omezovat počet vzájemně si konkurujících linek. K tomu využíval nejen formálních pravomocí při vydávání doporučení k autorizacím vládě, ale i svého neformálního vlivu, s jehož využitím se snažil dohodnout s dopravci nižší tarify výměnou za exkluzivitu na lince (Parris, 1965). Hlavním důvodem k tomuto snažení bylo přesvědčení, že dopravci provozující linky nezatížené konkurencí budou dosahovat vyšších úspor z rozsahu, a tedy nižších průměrných nákladů. Nicméně taková politika byla v rozporu nejen s oficiálními záměry vlády, ale také s převažujícím názorem v tehdejší společnosti a vláda přestala brát na stanoviska Railway Board zřetel.

V roce 1846 byl zřízen zcela nový orgán železničních komisařů (Railways Commissioners), který od Railway Board převzal veškeré důležité pravomoci. Problémem nového úřadu byl však nedostatek zkušeností jeho pracovníků. Navíc pouze část z nich byla placená. Instituce tak trpěla nízkou účastí na jednáních a její pozice byla celkově velmi slabá. I když se formálně jednalo o samostatný orgán, komise sídlila ve stejné budově jako Railway Board a pro svou činnost přebírala rozpracované případy z minulého období. Jelikož úřad neplnil zamýšlenou roli a znamenal přílišné oslabení vlivu státu, v roce 1851 došlo k jeho

¹ Typické bylo vypravování vlaků v brzkých ranních nebo pozdních nočních hodinách.

zrušení a opětovnému vrácení pravomocí Railway Board. Nesystematický institucionální vývoj v odvětví je tak příznačným projevem dopravní politiky v první polovině století.

Vysoká návratnost investic vedla k živelné stavbě tratí, která byla motivována vidinou snadného zisku. Výstavba železnic byla financována kapitálem získávaným veřejným úpisem na burzách, přičemž motivy investorů byly často pouze spekulativní. Tento způsob financování byl náchylný k ekonomickým fluktuacím a podléhal tržním korekcím. Prudká investiční aktivita vedla ke dvěma spekulativním bublinám ve třicátých a čtyřicátých letech. Významnější z nich byla takzvaná železniční mánie (nebo též železniční horečka), což je označení pro období ohraničené počátkem a druhou polovinou čtyřicátých let. Během tohoto období byla veřejnost povzbuzována k investicím jejich vysokou návratností z již provozovaných železnic a celkovým oživením ekonomiky. Proces schvalování nových tratí byl benevolentní a žádost mohl podat prakticky kdokoli. Železniční horečka dosáhla svého vrcholu v roce 1846, kdy bylo schváleno 272 nových železnic v celkové délce přes sedm tisíc kilometrů. Kromě hlavních železničních linek tvořících páteř sítě však docházelo také k nákladné duplikaci linek a ke stavbě železnic, jejichž ekonomická životaschopnost byla sporná. V polovině desetiletí začaly být tyto souvislosti zřejmé a navíc došlo k ekonomické recesi, na kterou centrální banka zareagovala zvýšením úrokových sazeb. To uspíšilo odliv kapitálu zpět k bezpečnějším státním dluhopisům a okolo jedné třetiny plánovaných železnic nebylo nikdy postaveno (Wolmar, 2007). Po tomto hektickém období přišel na přelomu 40. a 50. let krátký útlum.

Tabulka 1. Počet autorizovaných linek a upsaný kapitál (1833–1850)

Rok	Nově autorizované linky	Délka nově autorizovaných linek (míle)	Upsaný kapitál (mil. £)
1833	4	218	5,5
1834	5	131	2,3
1835	8	201	4,8
1836	29	955	22,9
1837	15	543	13,5
1838	2	49	2,1
1839	2	54	6,5
1840	–	–	2,5
1841	1	14	3,4
1842	5	55	5,3
1843	3	90	3,9
1844	50	805	20,5
1845	120	2 896	59,5
1846	272	4 540	132,6
1847	184	1 295	39,5
1848	82	373	15,3
1849	35	16,5	3,9
1850	3	6,75	4,1

Zdroj: Bagwell (1988)

Tržně determinovaný rozvoj sítě ve třicátých a čtyřicátých letech tak přinesl rozporuplné výsledky. Přestože každá nově autorizovaná linka měla exkluzivitu na vymezeném území, vzhledem k poměrně malému území Velké Británie se stávalo, že několik linek spojujících velká města soupeřily mezi sebou. To snižovalo jejich rentabilitu a kapitálová náročnost celého odvětví rostla kvůli duplikaci infrastruktury nutné k provozu železničních linek. Na druhou stranu znamenala vysoká ochota k investicím dobrou příležitost shromáždit dostatečný kapitál potřebný k realizaci finančně náročných projektů. Těmi byly páteřní tratě, které propojily do té doby fragmentovanou železniční síť. Díky investiční horečce tak byla postavena páteřní železniční síť dříve než v jiných evropských zemích, a navíc v rekordním čase. Někteří autoři však upozorňují, že cenou za rychlost výstavby byla určitá neefektivita daná předimenzovaností sítě.

Tabulka 2. Vybrané evropské železnice (1850)

	Délka sítě (km)	Osobní doprava (mil. oskm)	Nákladní doprava (mil. tkm)	Délka sítě (km na 1 mil. obyv.)	Délka sítě (km na 1000 km ²)	Osobní doprava (tis. oskm na 1 km trati)	Nákladní doprava (tis. oskm na 1 km trati)
Belgie	916	0,2	0,1	208,2	30,0	164	98
Německo	5875	0,8	0,3	174,3	11,2	136	5
Francie	2915	0,8	0,5	80,3	5,4	274	172
Nizozemí	181	0,0	0,0	58,4	5,6	36	5
Velká Británie	9799	1,7	1,2	475,6	42,8	178	122

Zdroj dat: *Fremdling (2002)*

Z hlediska intermodální konkurence došlo ve čtyřicátých letech k výraznému zvýšení konkurenceschopnosti železnic, které se staly dominantními v nákladní i osobní dopravě. Propojená železniční síť umožnila dosahovat vysokých průměrných rychlostí a díky nízkým nákladům snižovala výnosy kanálové dopravy. Ta byla v očích investorů stále méně atraktivní a rejdařským společnostem scházely kapitál na údržbu a modernizaci vodních cest. Vodní dopravci se proto snažili různými obstrukcemi a vlivnými kontakty v parlamentu blokovat rozvoj železnic, nicméně jejich snaha se nesešla s výraznými úspěchy a říční a kanálové společnosti začaly postupně upadávat. Část z nich byla dokonce skoupena železničními společnostmi, které takto umlčely nejsilnější konkurenty na trhu.

Konkurence kanálové a silniční dopravy v polovině devatenáctého století dále upadávala a posilovala obavy z monopolní síly železnic, jelikož ideál vzájemné konkurence mezi železničními dopravci vzal za své v období železniční mánie a následné recese. Konkurence v řadě regionů vůbec neexistovala a tam, kde byla, vedla často k nákladné duplikaci infrastruktury a postupně se ukázala jako ekonomicky neudržitelná. Celé odvětví se navíc začalo vlastnický koncentrovat, což byl přirozený vývoj po splasknutí investiční bubliny a opouštění trhu nejsilnějšími hráči. V polovině století na železnicích fungovaly přibližně dvě stovky společností, přičemž čtyři nejsilnější vlastnily třetinu železniční sítě (Freeman a Aldcroft, 1988).

Přes sílíci obavy ohledně možného zneužívání monopolní síly regulační role státu stále zůstávala spíše upozaděna. Role vlády nebyla jednoduchá, jelikož byla průkopníkem v dynamicky se rozvíjícím prostředí a implementovaná legislativa rychle zastarávala. Díky sílicímu vlivu dominantních společností se však také podařilo dosáhnout některých dílčích úspěchů, jako například vzájemného uznávání jízdních dokladů. To bylo umožněno založením Clearing House v roce 1842, který sloužil k rozpočítávání výnosů z jízdného. InSTITUTE byla založena z vlastní iniciativy dopravců, přičemž rozhodující roli při jeho zřízení sehrál významný železniční finančník George Hudson (Vaughan, 1997). Význam Clearing House navíc nebyl jen v oblasti účetnictví. Z jeho podkladů vycházel Railway Board při nastavování cenové regulace, Clearing House také přispěl ke standardizaci signalizačních systémů a fungoval jako komunikační médium pro ředitele společností při dohodách o sdílení vozidel.

Tabulka 3. Železniční doprava ve Velké Británii (1842–1870)

Rok	Osobní doprava (mil. cestujících)	Nákladní doprava (mil. tun)	Výnosy z osobní dopravy (mil. £)	Výnosy z nákladní dopravy (mil. £)	Tržby (mil. £)	Zisk (mil. £)
1842	24,7	5,0–6,0	3,1	1,7	4,8	–
1850	72,9	38,0	6,8	6,4	13,2	–
1860	163,4	89,9	11,6	16,2	27,8	14,6
1870	336,5	169,4	17,1	28,1	45,1	23,4

Zdroj: Freeman a Aldcroft (1988)

V padesátých letech dopravci dále upevňovali své pozice a stále častěji docházelo ke zneužívání jejich postavení. Cestující a obchodníci se často obraceli na parlament s peticemi, ve kterých si stěžovali na jejich diskriminační praktiky. Vláda ve snaze vyvážit jejich ekonomickou sílu schválila v roce 1854 zákon o železniční a vnitrozemské vodní dopravě, který diskriminaci v poskytování služeb zakazoval. Dopravci museli nově přijímat k přepravě veškeré zboží, které byli schopni přepravit, a to za cenu, která byla pevně stanovená. Dopravci byli také nově povinni nabízet služby pravidelně a jejich provedení mělo být uskutečněno bez obstrukcí a zpoždění. Zákon také stanovil odpovědnost dopravců za případné poškození zboží během přepravy. Na druhou stranu ani nové opatření nezavádělo povinnost zveřejňování ceníků, aby mohly být ceny služeb navzájem porovnávány a byla zvýšena transparentnost cenové politiky dopravců.

1.3 Koncentrace trhu (1860–1913)

Ve třetí třetině století pokračovala výstavba železničních linek, nicméně stavební tempo již nebylo tak hektické a také se začal měnit druh nově autorizovaných linek. V roce 1870 byla páteřní síť téměř kompletní a nové linky měly charakter převážně vedlejších tratí, které vlásečnicově napojovaly venkovské oblasti. Stavební aktivita také přetrvávala u příměstských železnic. Hospodářská soutěž byla stále více erodovaná koncentrací trhu a od třetí třetiny století také přibývajících koluzními praktikami dopravců. Tendence ke koluznímu jednání

byly posilovány postupující koncentrací na trhu, která vytvářela silné hráče na jedné straně a zvyšovala transparentnost trhu na straně druhé. V situaci, kdy cenová regulace nefungovala příliš efektivně, dosahovaly železniční společnosti vysoké monopolní renty.

První akvizice se v železničním odvětví objevily ve třicátých letech a s různou intenzitou k nim docházelo až do zestátnění železnic ve čtyřicátých letech dvacátého století. Nicméně období s nejvyšším počtem spojování společností lze vymezit koncem železniční mánie a počátkem sedmdesátých let devatenáctého století. Na vysokou frekvenci fúzí ukazuje fakt, že zatímco v roce 1846 bylo 66 procent železniční sítě kontrolováno sedmdesáti společnostmi, v roce 1872 šestnáct dopravců vlastnilo 85 procent sítě (Bagwell a Lyth, 2002). Po roce 1872 se tempo spojování zpomalilo a v roce 1907 kontrolovalo třináct nejvýznamnějších společností 88 procent železniční sítě.

Tabulka 4. Železniční doprava ve Velké Británii (1870–1912)

Rok	Délka sítě (míle)	Počet přepravených cestujících (mil.)	Přepravené zboží (mil. tun)	Tržby (mil. £)	Náklady (mil. £)	Zisk (mil. £)
1870	15 537	336,5	–	45,1	21,7	23,4
1880	17 933	603,9	235,3	65,5	33,6	31,9
1890	20 073	817,1	303,1	79,9	43,2	36,8
1900	21 855	1 142,3	425,9	104,8	64,7	40,1
1912	23 441	1 294,3	520,3	128,6	81,2	47,3

Zdroj: Dyos a Aldcroft (1971)

Přestože konkurence nikdy nevymizela zcela, ve druhé polovině století železniční doprava získala z hlediska mezioborového srovnání neotřesitelné postavení. Silniční, pobřežní a kanálová doprava se na některých linkách těšily z proměnlivých úspěchů vůči železnicím, nicméně objem jejich výkonů byl v porovnání s železniční dopravou zanedbatelný. Podle Aldcrofta (1968) byl v roce 1905 přepravní výkon vnitrozemské vodní dopravy nižší než přepravní výkon společnosti Great Western. Její podíl na trhu železniční nákladní dopravy přitom nedosahoval ani devíti procent (Great Western Railway Magazine, 1935).

Železnice se v druhé polovině století dostaly do situace, kdy největší aglomerace, okolo kterých byly soustředěny důležité průmyslové podniky, již byly propojené hlavními linkami. Venkovské oblasti nedisponovaly tak silnými přepravními proudy a nebyly tak výnosné jako hlavní linky, kde železnice realizovaly vysoké úspory z rozsahu. Celá síť se v poslední třetině století velmi zahustila a začala disponovat nevyužitou kapacitou. Na vedlejších tratích nejen, že neexistovala dostatečná poptávka, ale jejich stavba byla často nákladnější kvůli náročnému terénu, ve kterém byly stavěny. Příměstské linky byly sice charakteristické silnějšími přepravními proudy, ale také krátkou dojezdovou vzdáleností. Dopravci na těchto linkách navíc poskytovali velké množství slev ve snaze zvýšit počet cestujících a také kvůli daňovým úlevám.

Nevyužitá kapacita byla navíc patrná i na páteřních tratích, kde existovala silnější konkurence. Ta vyvolávala nákladnou duplikaci služeb, jelikož každá společnost vlastnila svá depa, seřadiště, nákladní terminály a další nezbytné vybavení pro provoz. Obchodní strategie dopravců byly zaměřené na získání co největšího tržního podílu. Jejich důsledkem byla nejen

existence nevyužitých kapacit, ale snaha o dosažení maximálních výkonů vedla také k orientaci na zákazníky, kteří nebyli pro železnice tolik rentabilní. Těmi byli drobní podnikatelé, kteří byli geograficky rozdrobení a poptávali nižší přepravní výkony. Nákladní vlaky přepravovaly stále vyšší množství méně rentabilních kusových zásilek, a aby dopravci nabídli velkému počtu zákazníků dostatečnou rychlost, vypravovali vlaky i přes nízké využití kapacity vozů. I když se kapacita nákladních vozů pohybovala okolo deseti tun, průměrná hmotnost kusových zásilek dosahovala například v roce 1914 u společnosti Great Eastern Railway méně než jedné tuny u devadesáti procent vozů. Na železnicích se také stále více projevovalo neefektivní řízení lidských zdrojů a organizace práce. Jones a Pool (1959) odhadují, že na konci století mohla být ušetřena při přepravě uhlí až třetina vozů při optimalizaci nakládacích procesů a také při zrušení paralelních linek obsluhovaných konkurujícími si dopravci. U vagonů určených k přepravě kusových zásilek by mohla být úspora ještě vyšší.

K jednostrannému upřednostňování tržních podílů mohlo podle Aldcrofta vést více důvodů. Jedním z nich byla stále poměrně silná konkurence mezi železničními společnostmi, která i přes postupné slučování přetrvávala až do roku 1914. V zápalu konkurenčního boje mohli dopravci zaměřovat tržby a výnosy, přičemž nereflektovali disproporce v jejich růstu. Díky rostoucí poptávce také docházelo k růstu v objemu přepravy, což na jedné straně vylepšovalo hospodářské výsledky železnic a na druhé straně vzbuzovalo optimistická očekávání u železničních manažerů. V důsledku cenové regulace v devadesátých letech došlo také k úspoře ve mzdových nákladech a horší rentabilita nově otevíraných tratí se na poklesu výnosnosti kapitálu neprojevila v plné míře. Aldcroft také připomíná, že v některých případech nebylo pro železniční společnosti jednoduché rozlišit a determinovat provozní náklady kvůli neexistenci dostatečně detailních dopravních statistik (Aldcroft, 1968).

Tabulka 5. Výnosnost kapitálu z železničního podnikání (1870–1906)

Rok	Splacený kapitál (mil. £)	Kapitál na jednu míli (£)	Výnosnost kapitálu (%)
1870	530	34 105	4,74
1875	630	37 872	4,45
1880	728	40 612	4,38
1885	815	42 558	4,20
1890	897	44 707	4,10
1895	1 001	47 209	3,80
1900	1 176	53 809	3,41
1901	1 195	54 153	3,27
1902	1 216	55 384	3,42
1903	1 235	55 070	3,43
1904	1 258	55 598	3,39
1905	1 272	55 701	3,42
1906	1 287	55 709	3,46

Zdroj: Davies (1908)

Hlavní linky doplácely na méně rentabilní tratě kvůli křížovému financování a specifickému stanovování cen. Ty byly určovány bez ohledu na přepravní náklady a jejich výše byla determinována zejména hodnotou přepravovaných komodit. Za přepravu zboží s vysokou hodnotou tak byly v praxi požadovány vyšší poplatky podle předpokládané schopnosti obchodníka platit, aby byla získána co nejvyšší monopolní renta. Z vysokých marží na hlavních linkách pak dopravci dotovali linky na periferiích, jejichž provoz často pouze pokrýval náklady.

Tendence ke křížovému financování byly také posilovány postupující koncentrací trhu a neprůhledným účetnictvím, z něhož nebylo zřejmé, které linky jsou finančně zdravé a které nikoliv. Kontrola ředitelů železnic jejich vlastníky fungovala omezeně. Kvůli neexistenci intermodální konkurence měli dopravci zajištěné slušné výnosy bez tlaku na efektivní chování. Produktivita práce v odvětví tak v letech 1885–1910 stagnovala, zatímco v období 1860–1880 dosahoval její průměrný růst tempa 1,6 procenta ročně (Aldcroft, 1968). Přes tyto počínající problémy železnice dosahovaly stále vysokých zisků a dopravci vypláceli dividendy, které byly pro investory stále atraktivní. Výnosnost železnic pramenila z rostoucí poptávky po dopravě jako takové a s výjimkou hospodářské krize v sedmdesátých letech přepravní výkony rostly. I když výnosnost kapitálu v celém období klesala, tempo poklesu bylo pozvolné a vnitřní problémy odvětví se až do konce první světové války naplno neprojevíly.

Dopravní politika státu se dále snažila omezovat moc železničních společností a předejít zneužívání jejich dominantního postavení. Ve snaze snížit náklady na údržbu a podpořit výstavbu nových linek umožnil parlament v roce 1864 spolupráci dopravců při údržbě tratí a také společný provoz nádraží. Aby došlo ke zrychlení a zjednodušení autorizací, byla nově umožněna stavba nových tratí i bez souhlasu parlamentu, a to při splnění příslušných podmínek. Mezi ně patřil souhlas všech dotčených vlastníků půdy s odkupem pozemků a nevznesení námitek některého ze stávajících dopravců. Ti však často napadali vstup konkurence na trh a reálný dopad zákona byl minimální. Obavy ze zneužívání monopolní síly a snahy o silnější kontrolu železničních společností vedly k dalšímu posílení pravomocí Board of Trade v roce 1871 a ke zřízení komise v roce 1873, která měla posuzovat a rozhodovat stížnosti vznesené veřejností ohledně porušování antidiskriminačních opatření zavedených od roku 1854 (Tatlow, 1920).

Dlouho neúspěšně řešenou oblastí bylo sjednocení účetních standardů, a tedy zajištění transparentních informací ohledně hospodaření dopravců. Povinnost vedení účetnictví sice existovala od poloviny čtyřicátých let, nicméně požadavky kladené na dopravce byly vágní a nedostatečně specifikované. Toho dopravci uměli dobře využívat a zveřejňované údaje o jejich hospodaření byly neúplné, zavádějící a špatně srozumitelné. Netransparentní účetnictví se ukazovalo jako problém při veřejném úpisu akcií, úvěrování železničních společností i při akvizicích, jelikož dopravci často nadhodnocovali své hospodářské výsledky. Ekonomické výsledky různých společností byly také jen obtížně porovnatelné kvůli nejednotným metodikám zpracování.

První pokus o sjednocení standardů vláda učinila v roce 1868, kdy stanovila povinnost zveřejňovat účetnictví v půlročních intervalech a v předepsané podobě nově zavedeného podvojného účetnictví. Kvůli nepřesné a chybějící legislativě však dopravci měli stále mnoho

možností, jak výsledky ohýbat podle svých individuálních záměrů. V roce 1888 získal Railway Board právo vyžadovat dodatečné informace k zveřejněným údajům a případně i zasahovat do zveřejněných výsledků hospodaření, pokud uznal za vhodné. To však vedlo spíše k dalším zmatkům místo zamýšleného zvýšení přehlednosti a porovnatelnosti údajů. Netransparentní účetnictví představovalo problém i pro samotné dopravce, kteří neměli dostatečně věrohodné informace při uzavírání smluv s jinými společnostmi nebo při jejich koupi. To byl jeden z důvodů, proč prostřednictvím Railway Companies Association² ustanovili specializovaný výbor složený z účetních železničních společností. Ten připravil podklady pro sjednocení účetních standardů a vyřešil některé specifické otázky. Na základě doporučení tohoto výboru byly v roce 1911 přijaty nové účetní standardy obsahující detailní metodiku zpracovávání účetnictví (Glynn, 1984).

V závěru století v odvětví cenová regulace zesílila. Jejím cílem bylo zamezit uplatňování monopolních cen a zvýšit přehlednost tarifů. Cenové stropy byly původně určené pro každého dopravce v rámci schvalovacího řízení při autorizaci linky. S tím, jak se zvyšoval počet linek, se systém stával stále více nepřehledný. Při fúzování dopravců pak docházelo k dalším zmatkům, jelikož při převodu práv získala nová společnost dvojitá cenová maxima. Nejvýraznějším zásahem do cenotvorby od padesátých let byla série zákonů schválená v letech 1888 až 1894. Jejich podstatou bylo schválení nových cenových stropů, jimiž parlament primárně usiloval o snížení počtu tarifů. Nové škály byly jednotné pro všechny společnosti a dělily se podle nově stanovených kategorií. Významným prvkem nového systému byly silné administrativní překážky při každém zvýšení ceny, které de facto zafixovaly cenovou úroveň z roku 1892. Ani tato regulace však nebyla zpočátku příliš účinná, jelikož nové kategorie byly v důsledku snížení počtu cen stanovené příliš široce a u části komodit tak došlo k reálnému zvýšení cen.

Jelikož nové limity znamenaly reálné zvýšení tarifů a jejich fixace přišla v období stabilní cenové hladiny, dopravci se vůči nim příliš nevymezovali a postup vlády byl vnímán negativně spíše ze strany obchodníků. V roce 1897 však došlo k prudkému růstu cen vstupů, zejména uhlí, a nominální cenové stropy začaly představovat pro dopravce stále citelnější omezení. Většina autorů se shoduje, že těsnější cenová regulace a následná snaha o úsporu nákladů vedla k výraznému zlepšení řízení železničních společností. Crafts, Leunig a Mulatau (2008) provedli ekonometrickou analýzu, která byla zaměřena na zhodnocení efektivnosti předních dopravců, a došli k závěrům, že železniční dopravci měli v poslední třetině devatenáctého století značné rezervy v hospodaření. Své závěry zdůvodňují slabou konkurencí, neúčinnou státní regulací a slabým dohledem akcionářů. Na počátku dvacátého století rentabilita celého odvětví poklesla a manažeři společností se ocitli pod silným tlakem. Řízení společností se začalo v následující dekádě postupně vylepšovat a průměrná úspora nákladů v období 1900–1911 dosáhla přibližně sedmi procent oproti rokům 1894–1900.

Na přelomu století bylo stále více patrné, že konkurence mezi železničními dopravci není příliš účinná ani účelná. Celé dopravní odvětví tíhlo k neefektivitě a státní regulace se ukazovala jako příliš neúčinná na to, aby dokázala předcházet strukturálním problémům.

² Koordinační orgán založený v roce 1867 sloužil k prosazování zájmů železničních společností v parlamentu.

Tarify byly v porovnání s jinými evropskými státy vysoké a pro odvětví byla charakteristická značná nevyužitá kapacita. Železnice provozovaly ztrátové linky, které udržovaly naživu křížovým financováním z vysokých monopolních rent na ziskových linkách. Ke konci století se navíc začaly měnit nálady společnosti, která začala upřednostňovat zvýšení úlohy státu v ekonomice i veřejném životě.³ Názor o neefektivitě laissez-faire v železniční dopravě začal postupně převládat a o zestátnění železnic se začalo uvažovat i na vládní úrovni. Hlavními argumenty zastánců zestátnění byla realizace úspor z rozsahu a hustoty dopravy, kterých by mohlo být dosaženo díky odstranění duplikace linek, optimalizaci proběhu souprav a centralizovanému řízení. Mladí kritici současného stavu také poukazovali na předimenzované a přestárlé vedení železničních společností, které se nedokázalo adaptovat s dostatečnou pružností na měnící se podmínky na trhu v období klesajících výnosů (Davies, 1908). Zestátnění železnic se na začátku nového století dostalo do volebního programu Labouristické strany a v roce 1913 byla jmenována zvláštní komise, která měla přínosy a náklady zestátnění detailně zhodnotit. Veškeré další diskuze byly ale přerušeny vypuknutím první světové války, která pro železniční dopravu znamenala výrazný zlom v její historii.

1.4 Státní řízení a útlum (1914–1945)

Význam železnice pro vedení války byl známý od americké občanské války, kde poprvé došlo k jejímu masovému využití pro přepravu vojáků a bojové techniky. Železnice hrála významnou roli i pro Velkou Británii během búrských válek. Pro případ válečného konfliktu byl v roce 1871 přijat zákon, který umožňoval převzetí železniční dopravy státem po celé období války pro zajištění národních zájmů. Tento zákon byl v roce 1914 uplatněn a celé odvětví přešlo do rukou státu. Na rozdíl od zestátnění se však nejednalo o absolutní kontrolu státu nad železniční sítí, ale vláda prostřednictvím Railway Board určovala hlavní strategické záměry, zatímco každodenní management byl ponechán v rukou výkonného výboru, který byl složen z ředitelů nejvýznamnějších společností. Cenová politika podléhala státnímu řízení, nicméně železniční společnosti měly státem garantovaný zisk odpovídající ziskům z roku 1913.

Objemy přepravy se v důsledku zvýšení mobility obyvatelstva a přepravy vojenského materiálu zvýšily proti předchozímu období přibližně o polovinu. Centralizovaná kontrola byla pro stát výhodná, jelikož armáda byla osvobozena od plateb. Velká část dříve nabízených doplňkových služeb byla zrušena a stávající výkony byly zajišťovány nižším počtem zaměstnanců, protože část z nich odešla do armády. Bagwell (1988) uvádí, že z celkových 650 tisíc zaměstnanců železnic odešla na frontu přibližně čtvrtina, přičemž jedna třetina z nich byla nahrazena ženami. Realizace vyšších výkonů nižším počtem zaměstnanců znamenala výrazné zvýšení produktivity práce. K němu přispělo také prodloužení pracovní doby a využití volných předválečných kapacit. K vyšší efektivitě systému přispěl také lepší oběh souprav a zvýšení propustnosti sítě, čehož bylo dosaženo díky lepšímu řízení v centralizovaném systému. Státní řízení se tak na jedné straně ukázalo jako úspěšné, když se

³ Projevem změn smýšlení ve společnosti bylo například založení Labouristické strany v roce 1900.

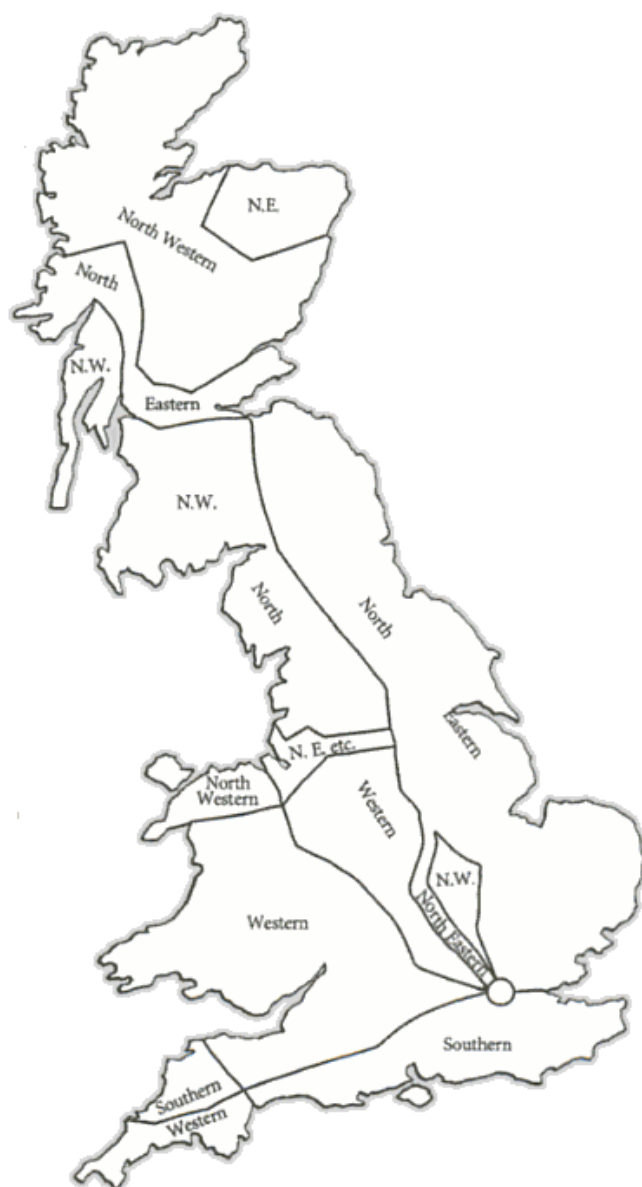
podarilo efektivněji využívat rozvinutou železniční síť, nicméně po finanční stránce byla situace odlišná.

Železniční síť byla excesivně využívána a po dobu válečného konfliktu byly téměř zcela potlačeny investice do její údržby a rozvoje. Kompenzace přiznané do výše zisků z roku 1913 se vzhledem k výraznému opotřebení kapitálu ukázaly nedostatečné a dopravci neměli po skončení války prostředky na modernizaci ani opravu sítě. Během války došlo také k více než zdvojnásobení mzdových nákladů, zatímco ceny byly zmrazeny. Pouze v roce 1917 došlo k jejich zvýšení o 50 procent, a to v osobní dopravě. Hospodářské problémy se naplno projevíly po konci války a v roce 1921 se hospodaření železnic poprvé v historii propadlo do ztráty. Vzhledem ke špatným hospodářským výsledkům byla vláda nucena zvýšit slíbené kompenzace o další jednorázové transfery v hodnotě 34, 41 a 51 milionů liber v letech 1919, 1920 a 1921. Ani s pomocí těchto transferů se však železnicím nepodařilo dosáhnout výsledků z předválečných let (Wragg, 2004).

Navzdory přetrvávajícím ekonomickým problémům bylo centrální řízení považováno veskrze za úspěšné a již před koncem války byly vedeny intenzivní debaty ohledně poválečného uspořádání železnic. Pro udržení silného vlivu státu v odvětví byl v roce 1916 přijat zákon, který umožňoval prodloužení válečného řízení o další dva roky po konci války, a od roku 1919 bylo vytvořeno ministerstvo dopravy, jež sdružovalo do té doby roztržštěné výbory a komise pro železniční dopravu. Prvořadým úkolem úřadu bylo připravit poválečnou reorganizaci železnic a následně celý sektor regulovat. Po válce také pokračovaly intenzivní debaty o znárodnění železniční sítě. Návrat ke starému systému byl chápán jako neefektivní a politická debata se vedla spíše okolo otázky, jakou cestu pro sjednocení sítě zvolit. Navzdory silnému tlaku stoupenců zestátnění byla tato možnost v roce 1920 odmítnuta a v následujícím roce schválena jeho mírnější varianta. Ta soukromé vlastnictví sice nezrušila, ale zásadně potlačila konkurenci mezi dopravci.

Přijetím The Railways Act v roce 1921 bylo s účinností od ledna 1923 sloučeno 120 největších společností do čtyř velkých skupin, jejichž podnikání se omezovalo na vymezená území. Velká čtyřka, jak se největší dopravci nazývali, se skládala ze společností Great Western Railway (GWR), London, Midland and Scottish Railway (LMS), London and North Eastern Railway (LNER) a Southern Railway (SR). Kromě toho společnosti provozující příměstskou dopravu v Londýně a jeho okolí vytvořily v roce 1933 další samostatnou skupinu dopravců London Passenger Transport Board (LPTB). I nadále pak existovalo několik železničních společností, které nebyly zahrnuty do žádné z nových struktur. Většina z těchto linek byla společně provozována více dopravci a v porovnání s Velkou čtyřkou dosahovaly zanedbatelných výkonů. Největší objem přepravních výkonů tří největších společností (GWR, LMS A LNER) byl realizován v nákladní a dálkové osobní dopravě. Naproti tomu Southern Railway zajišťovala především osobní dopravu. Vzájemná konkurence mezi členy Velké čtyřky byla významně potlačena a odehrávala se pouze v omezené míře na okrajích vymezených území.

Obrázek 1. Seskupení železnic v roce 1921



Zdroj: Simnett (1923)

Ihned po vytvoření Velké čtyřky se stát začal zabývat otázkou cenové regulace, kterou bylo nutné zásadně reformovat. Hlavním cílem změn byla úprava cen tak, aby reflektovaly změnu cenové hladiny v průběhu války, a také uplatnění sofistikovanějších metod při výpočtech cen tak, aby tarify lépe reflektovaly náklady dopravců. Následně ministerstvo představilo zcela nový systém výpočtu tarifů, ve kterém byly znovu definovány kategorie komodit a cestovních tříd. V osobní dopravě byl zaveden systém jednotné tarifní kalkulace na základě ujetých kilometrů. Nový ceník byl degenerativní a cena za kilometr se s ujetou vzdáleností snižovala. Cílem tohoto opatření byla snaha o dosažení cenotvorby, která více odpovídá variabilním nákladům. Ceny byly zvýšeny tak, aby při zachování předválečných výkonů umožnily dopravcům dosáhnout výnosů z roku 1913. Proti předválečné regulaci došlo také k ještě

těsnější fixaci cen. Ministerstvo sestavilo předpis standardních cen, které měly být účtovány za přepravu komodit v jednotlivých kategoriích všemi dopravci bez rozdílu. I když již v předválečném období byly tarify svázány maximálními limity, dopravci mohli využívat mimořádných cenových nabídek, pomocí kterých upravovali své tarify podle situace na trhu. Systém standardních cen možnost uplatnění mimořádných slev sice úplně nezrušil, ale snížil jejich maximální rozpětí na čtyřicet procent. Jakákoli jiná změna musela být schválena tarifním výborem a v praxi ji bylo obtížné obhájit.

Železniční doprava si sice v meziválečném období dokázala udržet dominantní pozici na trhu, nicméně její pozice byla trvale zhoršována růstem silniční dopravy. Díky technickému pokroku a rozšíření masové výroby na montážních linkách klesla průměrná cena automobilů během dvacátých let o třetinu a počet osobních aut se v Británii zvýšil mezi lety 1922 a 1939 z tří set tisíc na více než dva miliony. Individuální automobilová doprava mohla nabídnout vyšší komfort a flexibilitu. Naproti tomu rychlost přepravy na železnicích se od roku 1913 téměř nezvýšila. V nákladní dopravě byla situace podobná. Kromě toho, že dostupnost nákladních aut zvyšovaly armádní přebytky, které byly po válce levně rozprodávány, byla výhodná pozice silniční dopravy posilována i dalšími faktory. Mezi nejdůležitější patřila nízká úroveň státní regulace, která byla v ostrém protikladu s těsnou regulací železničního odvětví. Také ceny pohonných hmot a dalších provozních nákladů byly v porovnání s železnicí nízké a v průběhu dvacátých let dále klesaly. Automobiloví dopravci byli schopni nabízet výrazně nižší tarify než železnice. Ty na novou konkurenci navíc nemohly reagovat kvůli cenové regulaci, která nedovolovala výrazné snížení cen.

Tabulka 6. Počet motorových vozidel v provozu (1904–1938)

Rok	Osobní automobily	Autobusy	Nákladní automobily	Celkem (včetně taxi a motocyklů)
1904	8 465	5 345*	4 000	–
1910	53 196	24 466*	30 000	143 877
1914	132 015	51 167*	82 000	388 860
1918	77 707	41 815*	40 700	229 428
1921	242 500	82 800*	128 200	845 799
1929	980 886	49 889	329 794	2 181 832
1932	1 127 681	47 121	370 100	2 227 099
1938	1 944 394	53 005	494 866	3 084 896

Zdroj: Dyos a Aldcroft (1971), * včetně taxislužby

Silniční doprava měla navíc navrch i v dalších ohledech. Vzhledem ke své vyšší flexibilitě mohla nabídnout stále častěji vyžadované dodání *just-in-time* a dopravci byli na rozdíl od železnice schopni doručovat zásilky bez překládání. Flexibilita automobilové dopravy umožňovala vysoké vytížení dopravních prostředků, zatímco průměrná vytíženost nákladních vlaků byla v roce 1930 přibližně padesátiprocentní (Bagwell a Lyth 2002). Nízké provozní náklady znamenaly silnou konkurenční výhodu v přepravě kusových zásilek na krátké vzdálenosti, po níž poptávka na trhu neustále rostla. Železnice si naopak stále uchovávaly silnou pozici v přepravě těžkých komodit na střední a dlouhé vzdálenosti, jako např. uhlí

a oceli. Poptávka po přepravě těchto tradičních komodit však začala postupně klesat vzhledem ke strukturálním změnám v hospodářství. Těžký průmysl byl postupně nahrazován lehkým průmyslem. Ten kladl větší požadavky na rychlost a pružnost, zatímco objemy přepravy nebyly tak vysoké. Export uhlí, které patřilo mezi hlavní komodity přepravované po železnici, začal v meziválečném období klesat, a s ním i poptávka po jeho přepravě k přístavům.

Železniční dopravci se snažili na novou konkurenci reagovat, ale jejich možnosti byly omezené. Cenová regulace byla velice těsná a nedovolovala výrazné cenové úpravy. Aldcroft (1968) píše, že podíl mimořádného jízdného se zvýšil z 34 procent v roce 1924 na 85 procent v roce 1939 v osobní dopravě a z 50 procent v roce 1928 na 70 procent v roce 1935 v nákladní dopravě. Přestože mimořádné jízdné postupně téměř vytlačilo standardní ceník stanovený ministerstvem, počet cestujících se železnicím výrazně zvýšit nepodařilo. Zlevněné jízdné bylo navíc uplatňováno plošně bez hlubších analýz cenové elasticity a výsledným efektem bylo často snížení zisku i na lukrativních dálkových tratích.

Tabulka 7. Britské železnice mezi lety 1920–1938, v mil.

Rok	Náklady ¹ (£)	Výnosy ¹ (£)	Zisk ¹ (£)	Osobní doprava ² (cestující)	Nerozlišený náklad ² (tuny)	Uhlí ² (tuny)	Ostatní nerosty ² (tuny)	Cenový index ³
1913	75,7	119,8	44,1	1 199,3	67,8	225,6	71,1	100
1920	232,0	238,9	7,0	1 579,0	68,7	181,2	68,1	257
1921	226,8	217,8	-9,0	1 229,4	50,5	128,3	39,1	235
1922	174,8	219,3	44,5	1 194,7	52,8	200,1	48,7	202
1923	166,0	205,8	39,8	1 235,6	59,0	222,2	62,1	189
1924	166,9	203,4	36,5	1 236,2	60,9	209,2	65,4	188
1925	165,0	199,7	34,6	1 232,6	59,7	193,7	62,5	189
1926	154,0	171,9	17,9	1 069,0	53,4	144,1	45,1	187
1927	160,6	202,4	41,8	1 174,7	60,2	195,8	65,8	183
1928	144,1	186,9	37,7	1 195,9	57,2	187,3	61,6	182
1929	146,9	188,2	41,3	869,9	57,6	207,1	64,9	181
1930	143,3	177,7	34,4	844,3	53,2	193,3	57,8	175
1931	132,6	163,1	30,5	795,2	47,6	173,7	47,1	168
1932	125,2	149,6	24,4	777,3	42,5	167,2	39,9	164
1933	123,1	149,6	26,5	798,9	42,5	165,5	43,1	160
1934	126,8	155,6	28,8	829,7	45,2	174,0	50,8	–
1935	127,4	157,7	30,3	856,2	45,3	174,8	50,7	161
1936	130,6	164,0	33,4	875,7	48,3	177,5	54,9	162
1937	136,1	171,4	35,3	906,1	50,3	188,1	58,7	168
1938	137,7	164,7	27,1	848,9	44,3	172,8	47,4	171

Zdroj dat: Bagwell¹ (1988), Barker a Savage² (2005), Office for national statistics³

Kromě konkurence silničních dopravců bylo železniční podnikání zasaženo také dalšími nepříznivými faktory. Po první světové válce došlo nejen k poklesu podílu těžkého průmyslu, ale také k celkovému poklesu ekonomické aktivity. Hospodářské problémy prohloubilo několik

recesi, které přišly po konci války a také na začátku dvacátých a třicátých let. Kvůli poválečné recesi se hospodaření železnic v roce 1919 poprvé v historii propadlo do ztráty. Železnice přitom potřebovaly zdroje na modernizaci infrastruktury, která byla za války excesivně využívána a investiční aktivita téměř neprobíhala. Na sílící problémy železnic vláda reagovala finančními transfery, kterými se snažila dorovnat deficit z minulého období. Velká část z těchto prostředků však skončila investicemi do automobilové dopravy, jelikož železniční dopravci se touto cestou snažili vylepšit své hospodaření. I když podíly v silniční dopravě umožnily lepší koordinaci mezi dopravci, ve většině společností železnice neměly dostatečný podíl k prosazení vlastních zájmů a místo usměrňování linek k železničním stanicím tak spíše posilovaly svou konkurenci na paralelních linkách. Velkého pokroku se nepodařilo dosáhnout ani v oblasti zavádění dieselové a elektrické trakce (Dyos a Aldcroft, 1971).

V reakci na vysoký počet dopravních nehod a také pod tlakem železničních odborů byla na konci dvacátých a během třicátých let schválena série opatření, která omezovala silniční podnikání a zpřísnila pravidla silničního provozu. I když k cenové regulaci automobilové dopravy nakonec přistoupeno nebylo, vláda v roce 1928 zvýšila spotřební daň z pohonných hmot. V první polovině třicátých let došlo k zavedení velkého množství předpisů omezujících pravidla silničního podnikání. Ty mimo jiné zpříšňovaly požadavky na zaměstnance dopravních firem, na technický stav vozidel a snížily maximální povolenou rychlost pro komerční dopravu. V roce 1933 navíc došlo k zavedení systému udělování státních licencí, jejichž získání bylo povinné pro všechny nové dopravce, a ty ve svém důsledku znamenaly silnou bariéru vstupu na trh.⁴ Dyos a Aldcroft (1971) uvádějí, že počet silničních dopravců se následkem těchto regulací mezi lety 1931 a 1939 snížil z 6 434 na 4 798. Výsledným dopadem však byla spíše koncentrace trhu a omezení vzájemné konkurence mezi autodopravci než výrazné zlepšení pozice železničních dopravců. Ke konci třicátých let navíc automobilová doprava začínala konkurovat železnicím i v dálkové dopravě, což ještě zesílilo tlak železnic na úplné upuštění od cenové regulace nastavené ve dvacátých letech. Výrazných změn se však do začátku druhé světové války dosáhnout nepodařilo.

Přestože si železniční doprava v meziválečném období udržela postavení nejvýznamnějšího dopravního modu, její pozice se zhoršovala poklesem poptávky po komoditách typicky přepravovaných po železnici a nárůstem konkurence silniční dopravy. Celkový dopravní výkon v celém období sice rostl, ale noví zákazníci přibývali téměř výhradně v odvětví silniční dopravy. Železniční doprava začala trpět vysokým podílem fixních nákladů a na otázku, zda se jejich výši podařilo snížit díky seskupení, není jednoznačná odpověď. Přestože ve dvacátých letech došlo ke snížení celkových nákladů, vliv lepšího řízení lze jen obtížně oddělit od snížení cen vstupů, zejména uhlí, ke kterému došlo ve dvacátých letech. Vymezení regionální působnosti dopravců Velké čtyřky bylo předmětem časté kritiky, jelikož vymezená území se vzájemně překrývala a arbitrárně stanované hranice znamenaly v některých oblastech spíše nové koordinační problémy než úspory.

Na druhou stranu se železnicím nacházejícím se pod tlakem zhoršujících se ekonomických výsledků podařilo dále zvyšovat produktivitu práce. Centralizované dopravní plánování

⁴ Technicky došlo k rozšíření stávajícího systému, který byl zaveden v roce 1930 pouze pro osobní dopravce.

na větších územních celcích zefektivnilo oběh souprav a spojení dříve oddělených dopravců vedlo ke snížení počtu překládek. Kapacity dopravců byly využívány s vyšší intenzitou a dráhy se zbavovaly nepotřebné a často zastaralé části vozového parku. Aldcroft (1968) uvádí studii, podle které se průměrný týdenní proběh lokomotiv mezi lety 1928 a 1938 zvýšil o deset procent za současného mírného zvýšení průměrné vytiženosti vozů. Vozový park se během tohoto období zmenšil o sedmáct procent. Za zvýšením produktivity stálo také lepší využití pracovní síly, jelikož došlo ke snížení počtu zaměstnanců o dvacet procent. Železnice se takto snažily vyrovnat s vysokými náklady v době, kdy mzdy byly rigidní a převyšovaly průměr v jiných dopravních odvětvích. Větší snahy o snížení zaměstnanosti byly brzděné zásahy státu. Železnice se v meziválečném období totiž stávala stále více nástrojem sociální politiky vlády, která využívala své transfery k prosazení svých zájmů, mezi něž patřilo omezení snižování počtů zaměstnanců (Wolmar, 2005).

Meziválečné období může být celkově charakterizováno jako nepřilíh úspěšný boj železnic o zachování jejich zisků z předválečných let. Železniční infrastruktura i vozový park byly podinvestované a poválečné výnosy nedokázaly tento výpadek nahradit. Přestože vláda slíbila nastavit regulované ceny na takové úrovni, která by železnicím zajistila výnosy ve výši z roku 1913, při jejich fixaci nebylo počítáno s poklesem poptávky po komoditách, jež byly typicky přepravovány po železnici. Cenová regulace nebrala v potaz rostoucí konkurenci silniční dopravy a celkově byla odrazem poválečného chápání státní úlohy v železničním odvětví, které vycházelo ze zažitě představy, kdy na jedné straně stojí silné železniční monopoly a na druhé straně se státní aparát snaží moc těchto monopolů vyvažovat a omezovat jejich sílu. Státní intervence však nebraly v potaz nový trend vývoje, v němž železnice pomalu ztrácely své neotřesitelné postavení z minulého století. Podle některých autorů tak rozhodnutí o seskupení společností i příliš svazující cenová regulace byly důsledkem nízké odbornosti vládních úředníků a špatné adaptace státního aparátu na měnící se dopravní trendy v poválečném období. Naproti tomu silniční doprava byla do počátku třicátých let prakticky neregulovaná a dokázala dobře využívat svou flexibilitu (Wolmar, 2005).

Ve druhé polovině třicátých let zesílilo nebezpečí válečného konfliktu, na který musela vláda reagovat. V březnu 1937 rozhodl obranný výbor o svěřením silniční, vodní i železniční dopravy do rukou ministerstva dopravy, které odpovídalo za zajištění veškerých potřeb armády. Pro oblast železniční dopravy jmenovalo ministerstvo v roce 1938 výkonný železniční výbor. Ten se skládal z šesti komisařů, kteří měli v případě ohrožení národní bezpečnosti převzít kontrolu nad důležitými dopravci v zemi a řídit je podle pokynů ministerstva. Vedení železničních společností bylo i nadále pověřeno každodenním managementem, nicméně pro případ přechodu do válečného režimu bylo svázáno omezujícími instrukcemi.

Navzdory detailním přípravám se krátce po převzetí železnic projevívaly první problémy se zajištěním dopravy. Jednou z hlavních příčin byl přehnaný optimismus ředitelů železničních společností ohledně nevyužitých předválečných kapacit, o nichž předpokládali, že budou schopny pokrýt válečné potřeby. Před vypuknutím války tak nedošlo k žádným významným investicím do železniční sítě ani do dopravních prostředků. Naopak na železnici byla přesunuta část výkonů kanálové a silniční nákladní dopravy. Situaci navíc zhoršovala změna

přepravních proudů poté, co došlo k přesunu importů z východních přístavů do bezpečnějších oblastí na západě země. V zimě 1940 až 1941 přestala železnice vysoké válečné poptávce stačit a stále častěji nebyla schopna zajistit přepravu základního vojenského vybavení. Tato krize vedla k vytvoření Ministerstva válečné dopravy, které se zasadilo o zkapacitnění nejvytíženějších linek a zefektivnilo dopravní plánování, čímž umožnilo dosáhnout vyšších výkonů. Navzdory vysokému vytížení však nedošlo k výraznějším investicím do obnovy a rozšíření vozového parku a železnice balancovaly na hraně udržitelnosti přepravních výkonů až do konce války.

Přetěžování železnic bylo navíc provázeno způsobem financování, který byl nastaven ve prospěch akcionářů a státního rozpočtu bez ohledu na potřebu investic vzhledem k vysokému opotřebení infrastruktury a dopravních prostředků. V roce 1940 byla podepsána dohoda s vládou, která železnicím garantovala minimální roční zisk ve výši 39,5 milionů liber. Tato suma byla určena podle výnosů z let 1935 až 1939, kdy železniční společnosti dosahovaly nejvyšších zisků od hospodářské krize. Současně byl ale stanoven strop pro roční zisk ve výši 56 milionů liber a zbytek výnosů dopravci odevzdávali ministerstvu financí. Povinné odvody se týkaly veškerých výnosů nad rámec tohoto limitu kromě prostředků určených na výplaty dividend. V roce 1941 se navíc maximální zisk snížil na 43,5 milionů liber. Mezi roky 1941 a 1946 tak železniční společnosti odvedly vládě 146 milionů liber. Drtivá většina z těchto prostředků byla použita pro odlehčení daňové zátěže a ani po skončení války nedošlo k realizaci zpětných investic ve výrazném rozsahu (Bagwell, 1988).

Tabulka 8. Železniční doprava ve Velké Británii v letech 1938–1945

Rok	Osobní doprava (mil. osobomil)	Nákladní doprava (mil. tunomil)	Zisk (mil. £)	Lokomotivy (ks)	Osobní vozy (ks)	Nákladní vozy (ks)
1938	18 993	16 266	27,1	18 460	40 793	1 207 789
1943	32 273	24 358	105,6	19 303	38 404	1 208 192
1944	32 052	24 444	90,3	18 915	37 305	1 182 944
1945	29 231	22 023	62,5	18 728	36 025	1 138 699

Zdroj: Bagwell (1988)

Jak je možné vidět z tabulky 8, objem nákladní dopravy se zvýšil mezi lety 1938 a 1944 téměř o polovinu, zatímco výkony v osobní dopravě vzrostly o více než dvě třetiny. Počet lokomotiv se proti tomu ve stejném období zvýšil pouze o 2 procenta a počet osobních i nákladních vozů se dokonce snížil. Značné množství z těchto kapacit navíc nemohlo být využíváno kvůli tristnímu technickému stavu. V roce 1943 bylo využíváno okolo 500 lokomotiv za hranicí své životnosti a v roce 1945 bylo mimo provoz 124 tisíc nákladních vozů. O dva roky později se počet neprovozních vagonů zvýšil na 203 tisíc, tedy na téměř 17 procent z vozového parku (Bagwell, 1988). Na rozdíl od první světové války utrpěla železnice také významné škody způsobené bombardováním, které poškodilo dalších 500 lokomotiv a 30 tisíc vozů, z nichž téměř 3 tisíce neopravitelně (The Railway Magazine, 1946). Na druhou stranu válečné škody nebyly tak intenzivní jako v kontinentální Evropě, kde připravily dobrou příležitost pro přestavbu železniční sítě tak, aby lépe vyhovovala současným požadavkům.

Konec války znamenal rychlý útlum železniční dopravy. Objem přepravy klesal a s lepší dostupností pohonných hmot opět zesílila konkurence silničních dopravců. Naproti tomu železniční společnosti disponovaly zastaralým vozovým parkem a opotřebovanou infrastrukturou. Téměř 30 procent vozů bylo v roce 1946 starších než 35 let a tristní stav železniční infrastruktury byl příčinou několika vážných nehod v letech 1946 a 1947. Přestože vláda uvolnila určité peněžní prostředky na kompenzaci válečných ztrát, jejich výše nebyla adekvátní válečnému opotřebení sítě a vysoké inflaci. Podle odhadu Central Statistical Office tak byly železnice mezi roky 1938 až 1953 podinvestované celkem o 440 milionů liber v cenách 1948. Dalším faktorem zhoršujícím ekonomickou výkonnost byla poválečná deregulace mezd a cen, která vedla ke zvýšení nákladů o 80 procent v roce 1947. Takovému zvýšení nákladů neodpovídala úprava tarifů, které byly stále podřízeny státní regulaci a které byly zvýšeny pouze o 7 až 14 procent v roce 1946. Špatné ekonomické výsledky tak přiměly vládu k povolení dalšího zvýšení tarifů v následujícím roce. Nové ceny však převyšovaly ceny z roku 1939 pouze o 55 procent. Disproporci mezi růstem nákladů a cen také zhoršoval fakt, že železnice byly i po skončení války ponechány v rukou státu. Prioritou vlády bylo udržení vysoké zaměstnanosti a po roce 1945 zvýšila počet zaměstnanců železnic o 38 tisíc (Gourvish, 1986). Vzhledem k celkovému stavu odvětví, které nezadržitelně ztrácelo svou neotřesitelnou pozici na dopravním trhu s naléhavou potřebou objemných investic, bylo zřejmé, že železnice nemůže dále existovat bez významné podpory státu. O zestátnění se začalo hlasitě diskutovat ihned po skončení války a jeho realizace byla ukončena znárodněním celého odvětví v roce 1948.

2. BRITSKÉ ŽELEZNICE V LETECH 1945–1993

2.1 Hospodářská a dopravní politika v letech 1945–1993

Hospodářská politika

Britskou hospodářskou politiku v letech 1945–1993 lze rozdělit na dvě hlavní období, přičemž za pomyslný přelom můžeme považovat závěr 70. let. V prvních poválečných letech dominovala politika ovlivněná keynesiánským učením, která sledovala jako hlavní cíl plnou zaměstnanost, jíž se mělo dosáhnout pomocí řízené poptávky. Hospodářství navíc až do roku 1972 fungovalo v režimu fixního měnového kurzu. Během let docházelo k častému střídání restriktivních opatření kvůli rostoucím cenám a zhoršujícímu se vývoji platební bilance a stimulačních opatření kvůli pomalému růstu (tzv. *stop and go politika*, Broadberry in Hollowell, 2003, str. 390). V 60. letech se vláda pokusila řízení hospodářství oživit po francouzském vzoru zavedením indikativního plánování. Oproti krátkodobé *stop and go* politice se od plánování očekávalo, že vytvoří podmínky pro stabilní ekonomický růst a pomůže ekonomice utlumit opakující se problémy s deficitem platební bilance. Kabinet si v Národním plánu z roku 1965 stanovil cíl růstu produkce, který byl naddimenzovaný a ve výsledku se ho nepodařilo naplnit (Franc in Tomeš, 2008).

Ve druhém období od 80. let se hlavním cílem stala cenová stabilita.⁵ Oproti 70. letům se podařilo stlačit inflaci pod úroveň dvouciferných hodnot a s výjimkou závěru 80. let ji udržovat okolo 5 %. Měnová politika se orientovala na stabilizaci tempa růstu peněžní zásoby, nejprve pomocí monetaristického cílování měnového agregátu M3,⁶ posléze stínováním německé marky a nakonec od roku 1992 přechodem na cílování inflace (srov. Backhouse, 2002). Vláda Konzervativní strany snížila za účelem zvýšení podnikatelské aktivity přímé zdanění, deregulovala řadu odvětví a omezila vliv odborů.

Příčiny obratu v hospodářské politice lze vidět v dlouhodobých i krátkodobých faktorech. Britská ekonomika oproti ostatním velmocím (zejména USA a Německu) relativně ztrácela. Tento trend, který měl kořeny již v poslední čtvrtině 19. století, se po druhé světové válce ještě prohluboval. Británie pomaleji implementovala moderní technologie a kladla důraz na tradiční, ale stále více zastarávající průmyslová odvětví (Cameron, 1996, str. 407). Zatímco členská země OECD v období 1951–70 téměř ztrojnásobily svou průmyslovou produkci, ta britská vzrostla o necelé tři čtvrtiny. Rozdíl se stupňoval v 60. letech, kdy rostla průmyslová výroba v zemích OECD v průměru dvakrát rychleji než v ostrovní zemi. Důsledkem bylo,

⁵ Ačkoliv je spjata s konzervativní vládou Margaret Thatcherové, je třeba uvést, že již předchozí labouristická vláda byla Mezinárodním měnovým fondem donucena přijmout stabilizační politiku po krizi v roce 1976.

⁶ Oběživo + běžné účty + termínované účty + vklady soukromého i veřejného sektoru v domácí i zahraniční měně u britských bank. Měnová politika se ve skutečnosti řídila měnovým agregátem $£M3 = M3 - \text{vklady v zahraničních měnách}$.

že na začátku 70. let britský důchod na hlavu klesl pod úroveň všech členů OECD s výjimkou Itálie, která Británii nakonec během dekády také překonala (Franc in Tomeš, 2008). Ústup z velmocenských pozic, kde hrál roli jak faktor politický (vliv Spojených států), tak ekonomický (rostoucí náklady na udržení nadvlády nad jinými zeměmi), potvrzovala i demontáž koloniálního impéria, která probíhala převážně v 50. a 60. letech.

Z krátkodobého hlediska ovlivnily změnu politiky rostoucí inflace i nezaměstnanost. Obě makroekonomické veličiny na prahu 70. let postupně dosahovaly svých dosavadních poválečných maxim a v následujících letech je začaly překračovat. Rostoucí počet nezaměstnaných (byla atakována hranice jednoho milionu) měl podíl mj. na tom, že konzervativní vláda Edwarda Heatha (1970–74), která vyhrála volby s programem vracejícím se ke konzervativním principům, na realizaci tohoto programu rezignovala a vrátila se k podpoře ztrátových podniků a stimulaci ekonomiky pomocí vládních výdajů. Tento „U-turn“ (zestátnění *Rolls-Royce*, podpora krachujícím loděnicím *Upper Clyde Shipbuilders* a zestátněnému ocelářskému koncernu *British Steel*) byl pro politiky v okolí budoucí premiérky Thatcherové výstrahou, kterou po svém nástupu do funkcí nesměli zopakovat (Fajmon, 2010, str. 21–22, Thatcherová, 1996, str. 91). Ještě větším problémem se stala inflace. V důsledku ropného šoku vyskočily její už tak vysoké hodnoty na 16 % v roce 1974 a na 24 % v roce následujícím. Ačkoliv kvůli pomoci od Mezinárodního měnového fondu (MMF) vláda přijala antiinflační opatření, k výraznému poklesu došlo až v 80. letech. K destabilizaci poměrů v zemi přispěl rostoucí počet stávek, z nichž jako nejrazantnější lze zmínit protest horníků z počátku roku 1974, vedoucí k vyhlášení stavu nouze a sérii nepokojů souhrnně pojmenovaných jako „zima nespokojenosti“ z přelomu let 1978–79. Hospodářské potíže vedly mezi toryovci ke zpochybnění keynesiánství a k rostoucí popularitě monetaristického učení.

Obě období byla ovlivněna změnami ve vlastnictví řady podniků, tj. zestátněním ve druhé polovině 40. let a privatizacemi v průběhu 80. a počátku 90. let. Příčiny k převedení podniků do státního vlastnictví lze spatřovat v meziválečném období, které bylo negativně ovlivněno dvacetiletým nepřilíš uspokojivým hospodářským vývojem, jenž byl doprovázen vysokou nezaměstnaností a sociálními problémy, které ještě zesílily pod tlakem Velké deprese. Svou úlohu sehrálo i plánování během druhé světové války, které vytvořilo precedent pro budoucí změny (Millward, 1997, str. 210). Diskuze ohledně zestátnění či státního podnikání nebyla ve 40. letech na ostrovech nová. Připomínány jsou například nákup akcií *Suez Canal Company* vládou v roce 1875, založení *British Broadcasting Corporation* a *Central Electricity Board* (obě v roce 1926), převedení veřejné dopravy v hlavním městě pod *London Passenger Transport Board* (1933) nebo zestátnění *Imperial Airways* a *British Airways* těsně před začátkem druhé světové války (srov. Gourvish, 1986, Kovář, Soukup, 2007). Argumenty, kterými nakonec politici ospravedlňovali znárodnovací proces, byly různorodé. Zestátněním uhelných dolů se měly řešit hluboce zakořeněné neshody s odborovými svazy,⁷ v jiných případech byly zmiňovány strategické důvody, úspory z rozsahu či nahrazení nedostatečné regulace novou formou organizace (Franc in Tomeš, 2008, Millward, 1997).

⁷ Ačkoliv napojení odborů na politiku Labour Party bylo velké, kromě uhelného průmyslu je jejich vliv na zestátnění přeceňován (Olson, 1982).

Opačný proces, který probíhal v době konzervativních vlád, měl snížit roli státu v ekonomice a eliminovat rostoucí požadavky na financování ztrát ze zestátněných korporací a jejich investičních programů a snížit nároky na výdajovou stranu státního rozpočtu (Franc in Tomeš, 2008). Privatizace měly dále přispět k omezení vlivu odborových svazů i ke zvyšování politické přízně prostřednictvím tzv. lidového kapitalismu, jehož cílem bylo přilákat miliony lidí k vlastnictví akcií a zvýšit tak jejich osobní bohatství. Tato myšlenka se ovšem dlouhodobě nezakořenila a podíl akcionářů na celé britské společnosti nakonec nebyl tak veliký, jak si obhájci tohoto postupu představovali (Hawkins, 2010, str. 7). Souhrnná bilance vykazuje privatizaci více než 50 velkých podniků. Zatímco v roce 1979 zestátněné podniky produkovaly okolo 10 % HDP a pracovalo v nich 8 % zaměstnanců, do odchodu konzervativců z vlády v roce 1997 se poměr snížil na 3 % HDP a přibližně 1,5 % zaměstnanců (Parker, 2012, str. 504).

Otázka privatizace se v čase vyvíjela. Klíčový dokument *Správný přístup k hospodářství*, v němž konzervativci představili svou představu o ekonomickém uspořádání země, ani volební manifest pro volby v roce 1979 v obavě před vystrašením veřejnosti slovo privatizace⁸ ani neobsahovaly (Burton, 1987, str. 24). V prvním volebním období vlády premiérky Thatcherové (do roku 1983) se privatizovaly podniky, které nebyly ve stoprocentním vlastnictví vlády (*British Petroleum, International Computers Limited*) nebo jejichž podíl na trhu byl relativně malý a které působily v konkurenčním prostředí (*British Aerospace, Amersham International, National Freight Corporation*). Celkový výnos z prodejů byl mnohem nižší (1,6 mld. liber) než ve druhém volebním období (více než 10,9 mld. liber bez započtení výnosů z prodeje dceřiných společností, jejichž mateřské podniky zůstávaly ve státním vlastnictví)⁹ (Parker, 2009, str. 403).

S ohledem na dosavadní příznivý vývoj i očekávané rostoucí výnosy z privatizace byla pozornost v následujících letech přenesena i na prodej podniků, které bylo možné charakterizovat jako přirozené nebo administrativní monopoly. V odvětvích, v nichž takové státní podniky působily, musely být nejprve odstraněny zákonné bariéry vstupu na trh, a tím mohla být splněna nutná (nikoliv postačující) podmínka ke zrušení jejich monopolní pozice. Zároveň byly zřízeny regulační orgány mající za úkol podporu hospodářské soutěže (udělování nových licencí), dozor nad jejím dodržováním (antimonopolní činnost) či regulaci cen. Z tohoto hlediska byla přelomová privatizace *British Telecom*¹⁰ v roce 1984, následovaná o dva roky později prodejem *British Gas*.¹¹ Po roce 1987 vstoupil soukromý sektor do nabídky elektřiny a do vodárenských a kanalizačních služeb. K privatizacím docházelo i po odchodu Thatcherové z úřadu, ale již v mnohem menším počtu.

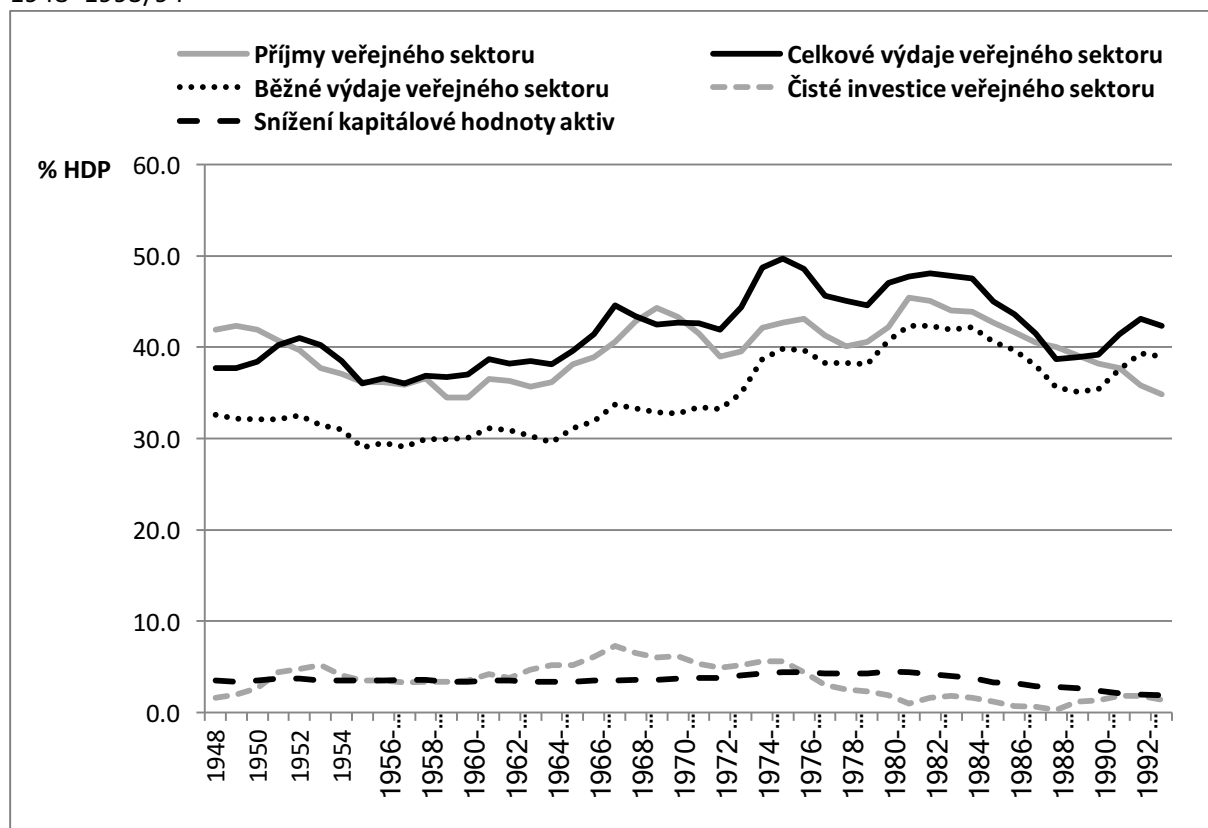
⁸ Ve skutečnosti je použit termín odstátnění (*denationalisation*).

⁹ Například *Sealink* vlastněný *British Rail* nebo *International Aeradio* připadající *British Airways*, které byly privatizovány až o čtyři roky později. Při započtení těchto podniků by se pohybovaly celkové výnosy do roku 1987 okolo 16 mld. liber.

¹⁰ Nejprve bylo skrze burzu nabídnuto 50,2 % akcií s hrubým výnosem 3,9 mld. liber. Zbývající podíl vláda odprodala postupně v první polovině 90. let.

¹¹ 100 % akcií prodáno na burze s hrubým výnosem 5,4 mld. liber.

Obrázek 2. Podíl příjmů a celkových výdajů (a dílčích komponentů) veřejného sektoru na HDP v letech 1948–1993/94



Zdroj: Office for Budget Responsibility (2016)

Popisované období je spojeno s dalším nárůstem veřejných výdajů. Měřeno ve stálých cenách, vzrostly mezi fiskálními roky 1955/56 až 1993/94 více než třikrát.¹² Růst byl způsoben nejen zásahy státu v oblasti hospodářské politiky, ale i té sociální, jež se podílela na rozvoji státu blahobytu. Vznikl komplexní systém zahrnující pojištění pro případ nezaměstnanosti, nemoci, mateřství, poručnictví, důchodu i smrti a k němu nezbytný administrativní aparát (Kovář, Soukup, 2007). Zvyšující se aktivita státu se projevila v podpoře bytové politiky, vzdělání a zdravotnictví.¹³ Rostoucí výdaje nebyly odvozeny od adekvátních příjmů, a proto jsme svědky převážně deficitního hospodaření veřejného sektoru. V období 1948–1993/94 skončily veřejné finance v přebytku pouze v devíti letech. Nárůst je zřejmý i z hlediska podílu celkových veřejných výdajů na HDP. Zatímco v roce 1948 dosahoval necelých 38 %, v roce 1993/94

¹² Ve stálých cenách fiskálního roku 2013/14. Přepočteno dle Office for Budget Responsibility, *Public sector finances databank*. Veřejnými výdaji jsou myšleny souhrnné výdaje (*total managed expenditure*) centrální vlády, lokálních vlád a veřejných korporací skládající se z běžných výdajů, čistých investic a snížení kapitálové hodnoty aktiv.

¹³ Dle portálu *UK Public Spending* se od konce druhé světové války do roku 1993 v rámci celkových veřejných výdajů relativně nejvíce zvýšil podíl výdajů na sociální dávky (podpora rodinám, v nezaměstnanosti, na bydlení, proti sociálnímu vyloučení), penze a vzdělávání (u poslední kategorie výrazný nárůst do roku 1950 z 3 % na téměř 12 %, v dalších letech se podíl pohyboval okolo této hodnoty). Naopak nejvíce se snížil podíl výdajů na obranu a ostatních výdajů. Do této kategorie, jejíž podíl začal klesat od druhé poloviny 70. let, jsou zahrnuty mj. prostředky plynoucí do průmyslových odvětví nebo do bytového fondu, tj. do oblastí, kterých se v následujících letech dotkla privatizace. Podíl výdajů na dopravu se skokově zvýšil mezi roky 1945–48 z 2 na 7 %, okolo nichž setrval až do 70. let. Následně poklesl a v 80. letech se pohyboval mezi 3 a 4 %.

přesahoval 42 %. V mezidobí však dosahoval i vyšších podílů. Ve druhé polovině 60. let došlo podruhé v poválečném období k prolomení 40% hranice a ve fiskálním roce 1975/76 celkové veřejné výdaje téměř atakovaly úroveň 50 % HDP. Po přijetí následných úsporných opatření pod tlakem MMF se jejich podíl snížil. Z obrázku 2 je zřejmé, že k poklesu došlo zejména díky snížení investic. Výrazněji se podíl běžných výdajů zmenšil až během 80. let. V závěru éry vlády premiérky Thatcherové se podíl v souvislosti s hospodářským zpomalením začal opět zvyšovat.

Dopravní politika

V britském institucionálním systému je za dopravní politiku zodpovědné primárně ministerstvo dopravy (*Department of Transport*),¹⁴ ale na její podobu a zejména implementaci měly a mají vliv další centrální i lokální instituce a přidružené orgány. Zřejmá je zainteresovanost ministerstva obchodu a průmyslu (do roku 1970 *Board of Trade*) a v průběhu času zvyšující se význam ministerstva (životního) prostředí, které vzniklo v roce 1970. V případě prvně jmenovaného ministerstva lze zmínit intervence ve prospěch výrobců vozidel a stavebních firem zaměřujících se na dopravní infrastrukturu. Do jeho gesce spadá i nevládní *Office of Fair Trading*, který dohlíží na dodržování hospodářské soutěže (v autobusové dopravě).¹⁵ Působnost druhého jmenovaného ministerstva se promítla do řešení otázek spojených s územním rozvojem a využíváním půdy, znečišťováním ovzduší nebo nadměrným hlukem. Klíčovou úlohu v kabinetu sehrává ministr financí (*Chancellor of the Exchequer*), který rozhoduje o objemu prostředků plynoucích do příslušných rezortů. Ke koordinaci vládní politiky slouží úřad vlády (*Cabinet Office*) a poradní orgány spadající do gesce premiéra, například Politické oddělení (*Policy Unit*), kde vznikala řada konceptů pro privatizaci dopravních odvětví. Z výčtu nelze vypustit řadu zájmových skupin, které se prostřednictvím konzultací, konferencí, fór či nátlakových akcí snaží ovlivnit rozhodnutí vlády a parlamentu. V souvislosti s nástupem automobilové dopravy je možné zmínit *Royal Automobile Club* či *Automobile Association*. Silnými hráči, jejichž moc však od 80. let poklesla, byla odborová hnutí *Transport and General Workers' Union* nebo *National Union of Railwaymen* (v roce 1990 se sloučily s lodními odbory a vznikly *Rail, Maritime and Transport Union*).

Celý proces tvorby a implementace (nejen) dopravní politiky je spjat s působením několika antagonických sil. Jednak se jedná o pnutí mezi státní pokladnou a ostatními „rozhazovačnými“ ministry, dále mezi politickou reprezentací, která do úřadu přichází s vidinou změn, a úřednickým aparátem disponujícím komparativní výhodou ve znalosti prostředí, díky níž může změnám účinně bránit, a konečně mezi centrální vládou a lokálními samosprávami,

¹⁴ Vzniklo v roce 1919 jako *Ministry of Transport*. V roce 1953 bylo sloučeno s ministerstvem letectví do *Ministry of Transport and Civil Aviation* (od roku 1959 se užíval zkrácený název *Ministry of Transport*). V letech 1970–76 došlo k prvnímu pokusu o integraci dopravní politiky do širšího tematického celku pod správou *Department of Environment*. Posléze existovalo opět samostatné *Department of Transport* až do roku 1997, kdy se labouristé podruhé pokusili o vytvoření integrovaného úřadu v podobě *Department of the Environment, Transport and the Regions*. Po neúspěchu této organizační změny je doprava v roce 2002 vyčleněna do kompetence *Department for Transport*.

¹⁵ V železniční dopravě tuto roli plní *Office of Rail Regulation* (původně *Office of Rail Regulator*).

kteří se potýkají s praktickými dopady politiky ve svých obvodech a jsou často pod větším tlakem veřejnosti (Glaister, 2006, str. 71–72).

Dopravní politika je už z logiky věci podřízena hospodářské politice, a proto byla ovlivněna změnami v pojetí řízení a organizace ekonomiky, které se ve druhé polovině 20. století v Británii odehrály. Je potřeba zmínit, že sektor dopravy (společně s těžkým průmyslem) byl v tomto ohledu ve srovnání s jinými oblastmi zasažen nejvýrazněji. Proto můžeme být svědky zestátnění na konci 40. let, určité revize provedených opatření u některých dopravních módů v průběhu 50. a 60. let a privatizace a liberalizace v průběhu toryovských vlád v 80. a 90. letech.

Cílem dopravního zákona z roku 1947 (*Transport Act 1947*) bylo, vedle potvrzení větší role státu dle mainstreamové ideologie vytvoření integrované veřejné dopravy pod záštitou *British Transport Commission* (BTC). Ta fungovala prostřednictvím pěti samostatných výborů majících na starosti železnice, doky a vodní kanály, silniční dopravu a městskou dopravu v Londýně. Poslední výbor dostal do správy hotely, které původně provozovaly soukromé železniční společnosti. Toto uspořádání zachovalo účetní praktiky křížového dotování napříč rozdílnými službami i fiskálními roky. Výsledkem byla nedostatečná reakce na aktuální poptávku po dopravních (především železničních) službách a odkládání složitých rozhodnutí na neurčito. BTC určovala výši jízdného, na jehož regulaci dohlížel *Transport Tribunal*¹⁶ společně s ministerstvem. Obě instituce se snažily omezovat jeho růst, i když hospodaření BTC směřovalo do deficitu (cit. dle Glaister, 2006, str. 12).

V případech silniční dopravy se zestátnění a přechod pod kontrolu BTC týkaly dálkové¹⁷ nákladní přepravy a autobusových služeb, které provozovaly zejména *Tilling Group*, *Scottish Motor Traction* a *Red & White United*, přičemž BTC získala i podíly ve společnostech, které zůstaly v držení největšího soukromého dopravce *British Electric Traction* (BET) (Hibbs, Bradley, 1997). Oba dopravní segmenty byly již od 30. let¹⁸ regulovány pomocí licencí. Zájemci o poskytování dopravy museli dokázat společenskou potřebu nové služby, existující dopravci (včetně železnice) mohli jejich vstup vetovat. Cílem regulátorů bylo zabránit dodatečné nabídce, která by snižovala ceny na nevýdělečnou úroveň, a tím znehodnocovala investice vynaložené železnicemi a stávajícími dopravci (Glaister, 2006, str. 10).

U nákladní dopravy existovalo několik druhů povolení. Licence A byla určena pro veřejné dopravce. Licenci B (tzv. omezenou dopravní licenci) získal provozovatel za určitých podmínek (například obchodník s uhlím, který převážel na krátké vzdálenosti i jiné zboží). Na obě se při překročení vzdálenostního limitu vztahovalo zestátnění a tyto služby začal nově poskytovat státní podnik *British Road Service* (později přejmenovaný na *National Freight Corporation* [NFC]). Licenci C obdržel podnikatel převážející náklad pro své vlastní účely. Udělovala se

¹⁶ Nejednalo se o novou instituci. *Transport Tribunal* vznikl přejmenováním *Railways Rate Tribunal* v souvislosti se zestátněním a do jeho působnosti přešly zároveň kompetence, které vykonávala *Railway and Canal Commission*. Jeho předchůdce byl zřízen na základě slučovacího zákona z roku 1921 a jeho činnost omezila možnosti železnice úspěšně soutěžit s rozvíjející se silniční dopravou.

¹⁷ Zákon tím rozumí vzdálenost delší než 40 mil v případě převozu nákladu jedním vozidlem, nebo více než 25 mil při převozu více vozidly. Právní norma uvádí i výjimky, na něž se uvedené vzdálenosti nevztahují.

¹⁸ Regulace autobusové dopravy byla zavedena zákonem *Road Traffic Act 1930*, regulace nákladní dopravy zákonem *Road and Rail Traffic Act 1933*.

i contract-A licence, na kterou měl nárok dopravce zajišťující dopravu pro konkrétního zákazníka na základě smlouvy trvající alespoň jeden rok. Pro nového přepravce bylo složité vstoupit do odvětví jiným způsobem než odkoupením stávajícího podniku a jeho licencovaných vozidel. Dopravci proto využívali, dvě cesty jak k povolení dospět. Buď přijali licenci B se striktními dopravními podmínkami, čímž se vyhnuli protestům ze strany stávajících dopravců, nebo získali contract-A licenci na dodávání zboží pro jednoho zákazníka a po čase zažádali o plnohodnotnou licenci A, přičemž využili stávající kontrakt jako důkaz o nezbytnosti služby (Boyes, 2004, str. 520).

První úpravy se týkaly dálkové silniční nákladní dopravy. Přijetím dopravního zákona v roce 1953 došlo k její částečné deregulaci, ovšem záměr privatizovat celý vozový park *British Road Service* byl opuštěn, když se zjistilo, že o některá vozidla není zájem. Na počátku 60. let doporučil konzervativci jmenovaný Geddesův výbor „množstevní licence“ odstranit, což labouristé zakomponovali do dopravního zákona z roku 1968, ale pouze pro nákladní auta do 16 tun. Toryové, kteří se opět vrátili k vládě v roce 1970, rozšířili toto opatření na všechna vozidla (Glaister, 2006, str. 18).

Kritika plynoucí z neschopnosti BTC efektivně řídit rozdílné aktivity v rámci jedné organizace a jejího rostoucího zadlužování (viz Ministry of Transport, 1960) vyústila v roce 1963 k rozdělení BTC na pět nástupnických organizací. Vedle *British Railways Board*, pod níž připadla kromě železnice i správa hotelů, vznikly *London Transport Board* (městská hromadná doprava v Londýně), *British Transport Dock Board* (doky a přístavy) a *British Waterways Board* (vodní kanály). Poslední nástupnickou organizací se stala *Transport Holding Company* (THC) spravující zestátněné složky (osobní i nákladní) silniční dopravy. Když ve druhé polovině 60. let nabídl soukromý autobusový dopravce BET své společnosti THC, dostalo se téměř celé odvětví do rukou centrální vlády nebo místních úřadů.¹⁹ Autobusovou dopravu od roku 1969 v Anglii a Walesu zajišťovala *National Bus Company* (NBC), ve Skotsku její sesterská organizace *Scottish Bus Group*.

Financování veřejné dopravy ovlivnil zákon o dopravě z roku 1968. Zaprvé umožnil větší flexibilitu ve stanovování jízdného, které se mělo zvyšovat podle růstu inflace. Mohlo vzrůst i o hodnoty vyšší než inflace v případě, že byl vznesen požadavek na zlepšení služeb (nové investice) nebo bylo uznáno, že takový nárůst by byl pro trh snesitelný (Whelan, 2005). Zadruhé dala norma právo ministru dopravy se souhlasem ministra financí poskytnout dotaci na trať, pokud splňovala tři podmínky: je ztrátová, sociálně či ekonomicky žádoucí a existují opodstatněné důvody, že bez pomoci nemůže být provozována. Zákon navíc zřizoval ve vybraných aglomeracích *Passenger Transport Authority* (PTA),²⁰ které v nich měly koordinovat veřejnou dopravu (do poloviny 70. let jich vzniklo šest). Od městských dopravců převzaly provoz autobusové dopravy a na základě smlouvy s *British Railways Board* určily, jaké služby mají v těchto oblastech *British Rail* zajišťovat. Dráhy jejich prostřednictvím zároveň získávaly dotace od lokálních vlád (Glaister, 2006, str. 19).

¹⁹ Několik soukromých dopravců zajišťovalo dálkovou dopravu a smluvní jízdy.

²⁰ Řízeny prostřednictvím exekutivních orgánů, kterými byly *Passenger Transport Executives*.

Sektor dopravy jakožto silně nacionalizované a regulované odvětví, se stal předmětem liberalizačních toryovských změn, které probíhaly podobně jako v dalších odvětvích v 80. a 90. letech prostřednictvím dvou procesů: privatizace a deregulace. Mezi privatizovanými podniky, jejichž činnost souvisela s dopravou, lze uvést nákladního dopravce *National Freight Consortium*²¹ (1982), vlastníka řady přístavů *Associated British Ports*²² (1983–84), provozovatele trajektů *Sealink* (1984), leteckou společnost *British Airways* (1987), provozovatele hlavních letišť *British Airport Authority*²³ (1987) a jednotlivé části *National Bus Company*²⁴ (1986–88), její sesterskou organizaci *Scottish Bus Group*²⁵ a řadu městských autobusových dopravců. Po odstátnění zmíněných podniků přišla na řadu privatizace *British Rail*, která je předmětem analýzy této knihy. Privatizační metody se lišily: od přímého prodeje jednomu zájemci v případě *Sealink*, přes prodeje manažerským a zaměstnaneckým týmům (*Managerial and Employee Buyout*), převažující u více než poloviny ze 72 prodávaných autobusových podniků, po umístění společností na burzu, jako tomu bylo u *British Airport Authority* nebo *Associated British Ports* (srov. Butcher, 2011, str. 3, Parker, 2009, str. 222).

Vlivem deregulace bylo dalším subjektům umožněno vstoupit na trh. Bariéry pro vstup do odvětví se snižovaly, udělení licence se začalo vztahovat především k bezpečnostním a technickým požadavkům. Autobusová doprava byla deregulována ve dvou etapách. V první fázi se na základě zákona z roku 1980 deregulace týkala dálkových služeb,²⁶ přičemž výsledek nebyl uspokojivý. Novým společností se na trhu příliš nedařilo, protože NBC byla zkušeným dopravcem, který dokázal na konkurenci odpovědět zvýšením své vlastní efektivnosti, udržením si exkluzivního práva na hlavní autobusové terminály (*Victoria Coach Station*) a využíváním křížového dotování z lokálních služeb, které zůstaly regulované. Nerovnost na trhu byla odstraněna deregulací zbylého segmentu služeb o pět let mladším zákonem (Glaister, 2006, str. 24). Uvolnění režimu doznala i letecká vnitrostátní doprava. Ačkoliv *British Airways* postupně ztrácely své dominantní postavení (podíl počtu odbavených cestujících na vnitrostátních letech v roce 1980 klesl na 57 %),²⁷ liberalizace odvětví je zmiňována v souvislosti s publikováním bílé knihy *White Paper on Airline Competition Policy* podporující deregulaci cen letenek a licenčního řízení na domácí lety (Yarrow, 1995, str. 56–58, Ganesh, 1999, str. 286). Služby lodní dopravy kvůli menšímu významu zestátněny nebyly (zestátnění se týkalo pouze infrastruktury), a proto v této oblasti neprobíhal ani opačný proces.

²¹ Předtím fungující pod názvem *National Freight Corporation*.

²² Jedná se o původní *British Transport Dock Board*, která byla v roce 1982 transformována na *Associated British Ports*.

²³ V době privatizace do portfolia firmy spadala letiště Heathrow, Gatwick, Stansted, Aberdeen, Glasgow Airport, Glasgow Prestwick Airport a Edinburgh Airport.

²⁴ NBC byla privatizována jako 72 oddělených společností. Celkový výnos dosáhl 324 milionů liber. Po odečtení nákladů na prodej, splacení půjček a dalších výdajů byl čistý výnos pro státní pokladnu 165 milionů liber. Proces proběhl hladce s minimem kritiky (kromě října 1987, kdy byl znovu otevřen prodej šesti společností kvůli předchozím námitkám proti procesu přijímání nabídek) (Parker, 1987, str. 223–225).

²⁵ Před privatizací byla reorganizována do deseti dceřiných jednotek, které byly samostatně odprodány. Proces byl ukončen v roce 1991.

²⁶ Zákon umožnil deregulaci služeb přesahujících 15 mil (24 km).

²⁷ Propočít dle CAA, Annual statistics, 1980.

Zestátnění a privatizace ovlivnily především veřejnou dopravu, ovšem dopravní politika se samozřejmě věnovala i té soukromé. Ve sledovaném období se britská společnost stává v procesu přesouvání mnohem flexibilnější (podobným vývojem prochází prakticky celý vyspělejší svět). Rozšířením vlastnictví osobního automobilu dochází k výraznému nárůstu individuální automobilové dopravy a jejího podílu na celkovém modálním rozložení (detailněji rozebráno v podkapitole o intermodálních přesunech). Na tento rozmach musely vládní instituce reagovat. Autoři zabývající se britskou dopravní politikou (Starkie, 1982, Goodwin, 1999, Vigar, 2001, Glaister, 2006) se shodují na kontinuální prosilniční politice, kterou je možné sledovat od konce druhé světové války až do 80. let a která se ze stranického hlediska víceméně nelišila. Vítězil tzv. přístup „předvídej a poskytni“, který na základě minulých dat odhadoval budoucí počet motorových vozidel a z toho plynoucí poptávku po dostatečně kapacitních silnicích. Kritici upozorňují, že navrhovaná řešení byla aplikována bez ohledu na intermodální analýzu a bývala nadhodnocena. Příkladem může být tzv. Buchananova zpráva,²⁸ která předpokládala překročení hranice 27 milionů motorových vozidel v roce 1980. Ve skutečnosti jich na počátku 80. let bylo registrováno „pouze“ 19,2 milionu (Vigar, 2001, str. 275). Původně plánovaného čísla bylo dosaženo až v roce 1998. Od roku 1951 do roku 1990 se prodloužila délka hlavních silnic o 6 000 km, z čehož polovina připadá na dálnice.²⁹ Bylo rozhodnuto, že rychlostní silnice nebudou zpoplatněny a že vláda bude hradit kapitálové i běžné výdaje z rozpočtu, do něhož sice plynuly i příjmy z palivové a silniční daně (*fuel duty, vehicle excise duty*), ovšem ty nemohly takové investice pokrýt. Výstavba dálniční sítě byla nejvýznamnější poválečnou dopravní investicí, což v určitém ohledu připomínalo *railwaymania* z poloviny 19. století, ale s tím rozdílem, že železniční tratě, podobně jako placené silnice (tzv. *turnpikes*) a kanály (souhrnně téměř 80 000 km), byly v předchozích dvou stoletích budovány bez státních subvencí (Starkie, 2013, str. 21).

Mezi důvody, proč se hovoří o monomodalitě³⁰ a rigidní politice ve vztahu k meziměstské dopravě (v městské dopravě se od konce 60. let postupně objevovaly hlasy a iniciativy inklinující k přesunu části cest k veřejné dopravě), lze zmínit rostoucí počet řidičů jak mezi členy obou hlavních stran, tak mezi jejich voliči a z toho plynoucí podporu výstavby sítě páteřních silnic. Ačkoliv se začala vynořovat různá ekologická hnutí a část veřejnosti s nimi sympatizovala, v souladu s osobní svobodou společnost očekávala, že lidé budou moci jezdit kdekoliv a kdykoliv. Svůj vliv měla nepochybně i vazba mezi státními úředníky, ministry a silniční lobby. Řada bývalých úředníků po odchodu z funkce začala působit ve společnostech pohybujících se v oblasti silniční dopravy a stavby silnic, a tak se u vyjednávacího stolu mnohdy setkávali bývalí spolupracovníci (Vigar, 2001, str. 282–284).

²⁸ Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas. Reports of the Steering and Working Groups to the Minister of Transport, 1963.

²⁹ Jako první byl otevřen v prosinci 1958 dálniční obchvat Prestonu (dnes součást dálnice M6) následovaný v dalším roce jižním úsekem dálnice M1. Do roku 1970 bylo otevřeno přes 1 000 km dálniční sítě.

³⁰ Vláda poskytovala i finanční prostředky na investice do železniční infrastruktury (viz. část věnovaná *British Rail*). Díky skutečnosti, že ta byla zhotovena v 19. století, se jednalo zejména o elektrifikaci sítě, k níž docházelo v určitých vlnách (zejména v letech 1958–67, 1972–74 a 1985–90). Souhrnně mezi roky 1948 a 1994 vzrostl počet elektrifikovaných kilometrů z 1 455 na 4 970. Přesto, jak ukazuje Mills et al. (2011, str. 3), byla v dlouhodobém srovnání výše investičních prostředků na mnohem nižší úrovni než u silniční infrastruktury.

Určitá změna v tomto ohledu nastala na konci 80. let. Sílicí kritika nepřijatelných škod na životním prostředí se politicky projevila ziskem 15 % hlasů Green Party v evropských volbách v roce 1989.³¹ Tato skutečnost i vliv zvenčí v podobě mezinárodních summitů a konferencí zabývajících se ekologickými otázkami podněcovaly obě hlavní strany k implementaci prvků „zelené“ politiky a tématu udržitelného rozvoje do jejich programů (Glaister, 2006, str. 28).

2.2 Intra- a intermodální posuny 1945–1993

Britské instituce disponují dobře přístupnou databází dat, poměrně bohatou jak co do množství sledovaných kategorií, tak časového rozsahu. Klíčovým zdrojem jsou statistiky uveřejňované na webu ministerstva dopravy,³² přičemž podklady k nim pocházejí od dopravců i od cestujících. Druhá jmenovaná skupina přispívá převážně díky *National Travel Survey* (NTS). Ten se snaží získat přehled o počtu, účelu a délce cest obyvatel Spojeného království. Do výzkumu jsou zařazeny přesuny realizované všemi dopravními mody včetně chůze o vzdálenosti delší než 50 yardů.³³ Sběr dat se skládá z osobních rozhovorů, které probíhají v rodinách (odpovídá každý člen domácnosti a zaznamenávají se data o všech vozidlech, která domácnost vlastní), a z týdenního podrobného cestovního deníku, který si vyplňují sami respondenti. Do průzkumu naopak nejsou zařazeni zahraniční návštěvníci a lidé žijící ve společných ubytovacích zařízeních, jakými jsou například studentské koleje. Kontinuální sběr dat probíhá od roku 1988 a navázal na jednorázová šetření, s kterými se začalo v 60. letech. V současnosti se ho každoročně účastní na 20 tis. jedinců všech věkových kategorií v 8 tis. domácnostech.

Širokou databází týkající se železniční dopravy disponuje web *Office of Rail and Road*³⁴ (ORR), dříve *Office of Rail Regulation*. Publikované údaje pokrývají především postprivatizační období. Pro předcházející dobu je třeba využít klasické dopravní ročenky dostupné v britských knihovnách. Souhrnná data od roku 1900 do 1970 zpracoval D. L. Munby a dokončil A. H. Watson.

Ačkoliv lze pro určité kategorie získat poměrně dlouhé časové řady, je třeba k nim kvůli změnám metodiky přistupovat obezřetně. V některých případech lze proto získat představu pouze o hrubém trendu, nikoliv o krátkodobých změnách. Například u autobusové dopravy byly hodnoty počtu osobokilometrů původně odvozovány z dat získaných od dopravců (tržby, vozokilometry, počet cestujících), teprve později se začaly využívat informace získané z NTS, což vedlo k jejich meziročnímu skokovému poklesu. Část dat je uváděna za fiskální (duben–březen) místo kalendářní rok. K této úpravě se přešlo od roku 1984 (1984/85).³⁵ Pro úplnost je třeba zmínit, že statistiky se až na výjimky (letecká doprava) vztahují nikoliv

³¹ Kvůli volebnímu modelu strana žádný mandát nakonec nezískala.

³² <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about/statistics>

³³ Přibližně 46 metrů.

³⁴ <http://dataportal.orr.gov.uk>

³⁵ Fiskální rok je značen lomítkem, zatímco časový údaj s pomlčkou vyjadřuje dvou- či víceleté období.

k celému Spojenému království včetně Severního Irska, ale pouze k Velké Británii, a tudíž jsou inter- a intramodální posuny analyzovány v tomto prostoru. Nejprve je sledován poválečný vývoj do roku 1993 a dále v knize i v období od privatizace železnic do současnosti.

Počet osobokilometrů

Počet osobokilometrů vyjadřuje celkový objem dopravních služeb, které realizovali pasažéři prostřednictvím jednotlivých prostředků. Podívejme se, jaké byly hlavní trendy u jednotlivých modů a jak se v čase měnilo modální rozdělení. Které události a opatření se významněji promítly do vývoje časových řad?

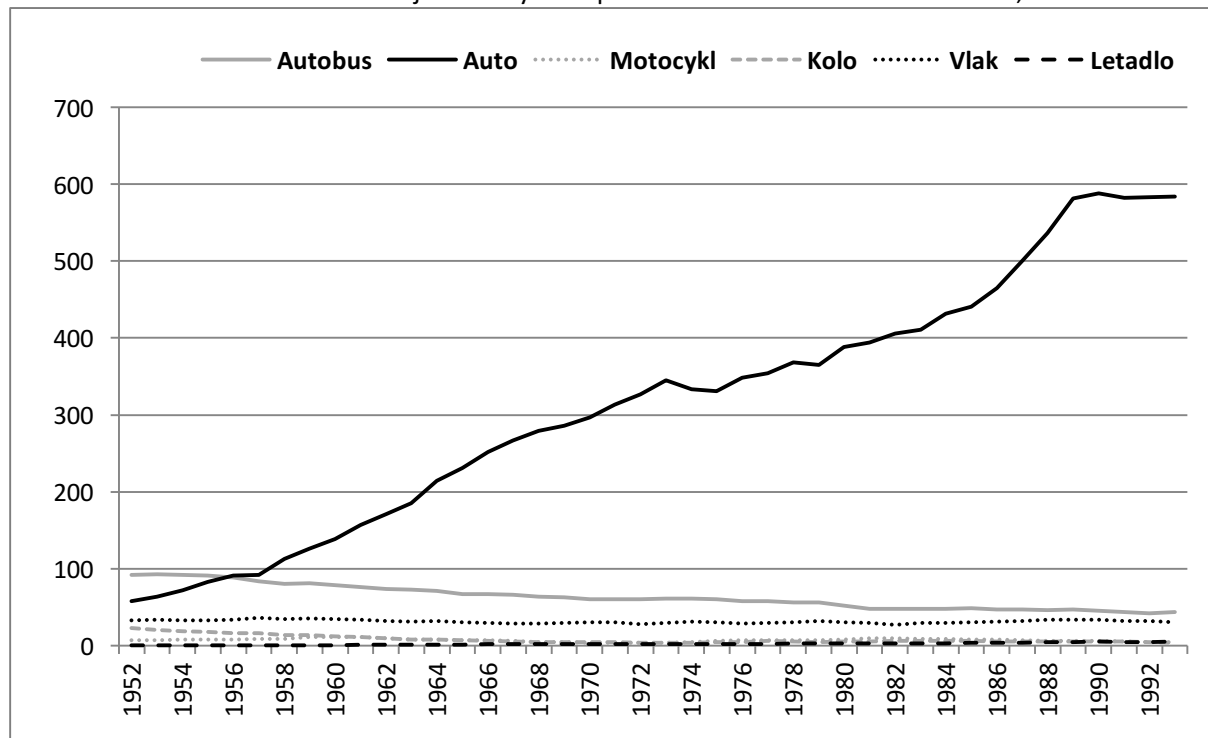
Trh osobní dopravy se zvětšil mezi roky 1952–1993 o více než 210 % a u jednotlivých modů lze pozorovat následující trendy: masivní nárůst individuální automobilové dopravy a celkové zvýšení jejího podílu na modálním rozdělení (přibližně z 27 % na 86 %), pokles podílu obou hlavních segmentů veřejné dopravy, tj. autobusové ze 42 % na 6 % a železniční z 15 % na 5 %, snížení užívání jízdních kol³⁶ a přetrvávající mírný nárůst vnitrostátní letecké dopravy. Zatímco u autobusové dopravy (dohromady regionální i dálková) docházelo vedle relativního i k setrvalému poklesu absolutních hodnot, u železniční dopravy byl vývoj volatilišší. Po výrazném poklesu v důsledku přechodu z válečného provozu na mírový se počet osobokilometrů ocitl nad 32 miliardami a během 50. let se mírně zvyšoval. Mezi roky 1957–63 se snížil o necelých 5 miliard na úroveň 31,5 miliardy. V následujícím období prakticky do poloviny 80. let osciloval okolo 30 miliard. V závěru sledovaného období nejprve vzrostl na 34 miliard., aby z kraje 90. let opět klesal až do zahájení privatizace (obrázek 3).

Protože některé mody cestující ztrácely, jiné je musely získávat. Markantní jsou intermodální přesuny od veřejné dopravy k automobilové. V případě autobusové dopravy se tak děje již od 50. let, v případě železniční je to zřejmé od 60. let. Průměrný roční počet osobokilometrů klesl v sedmé dekádě na 68 miliard (u autobusové dopravy), respektive na 31 miliard (u železniční dopravy), tj. na úroveň o 16 miliard., respektive 4 miliardy nižší, než na které se pohyboval v předchozím desetiletí. Mezi stěžejní důvody lze zařadit rostoucí počet automobilů v soukromém vlastnictví, zrychlení silniční dopravy díky rozvoji a zlepšování infrastruktury, zhoršování úrovně veřejné dopravy a úbytek služeb v důsledku redukce železniční sítě.

V 80. letech docházelo k přesunu od autobusové k automobilové, ale i železniční dopravě. Hlavní důvody jsou tři. Zprvu v tuto dobu dosáhlo tempo růstu počtu automobilů v britských rodinách historicky maximální hodnoty (v průměru 658 000 ročně). Zadruhé probíhala deregulace dálkové a posléze regionální autobusové dopravy, která sice vedla ke zvýšení rozsahu služeb, ale byla doprovázena častými změnami jízdních řádů, zhoršenou informovaností i rostoucím jízdným (Nash, 1993). Zatřetí BR se snažily zvýšit svou konkurenceschopnost prostřednictvím vnitřní reorganizace (sektorizace) a přitahovaly cestující nabídkami nových jízdních tarifů.

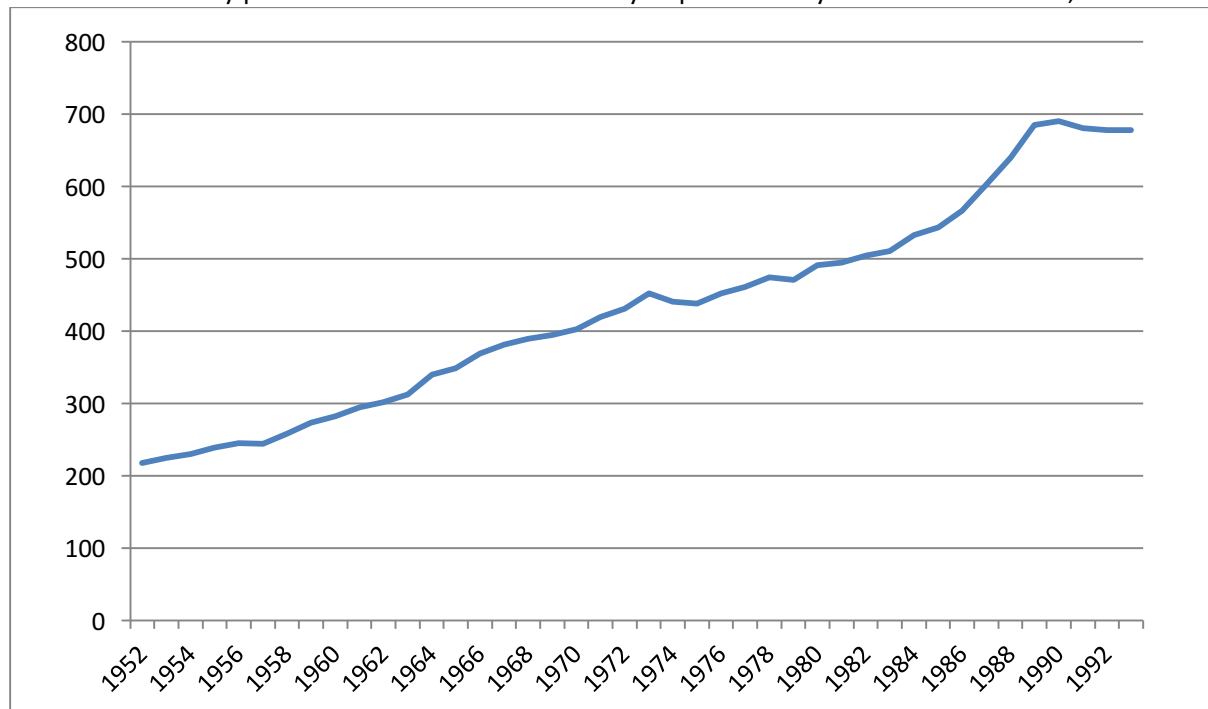
³⁶ Pokles v užívání kol se projevil snížením podílu tohoto modu z 11 % na 1 %. Podíl vnitrostátní letecké dopravy naopak vzrostl z 0,1 % na 0,8 %.

Obrázek 3. Počet osobokilometrů jednotlivých dopravních modů v letech 1952–1993, mld.



Zdroj: Department for Transport. Transport Statistics Great Britain (TSGB0101).

Obrázek 4. Celkový počet osobokilometrů za všechny dopravní mody v letech 1952–1993, mld.

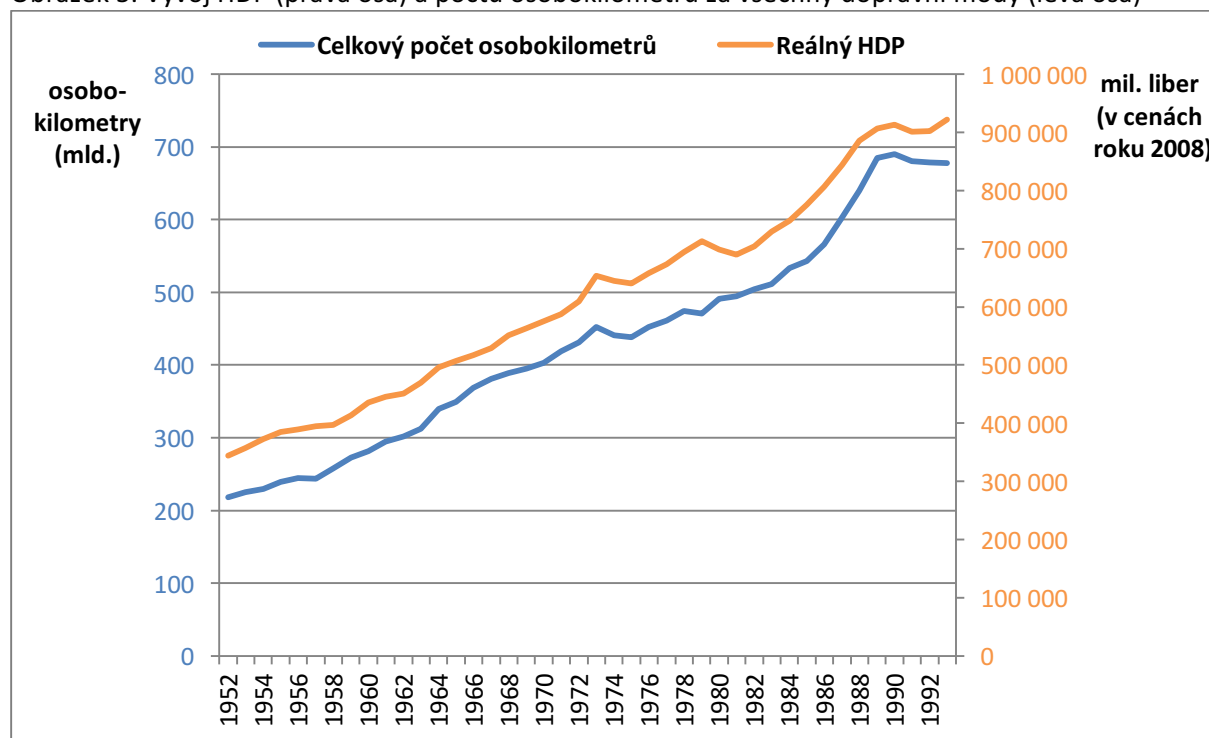


Zdroj: Department for Transport. Transport Statistics Great Britain (TSGB0101).

Zaměříme nyní pozornost na křivku realizovaných osobokilometrů všech dopravních modů (obrázek 4). Jedná se o součet všech předchozích časových řad, kde vstupní hodnoty za železnici jsou rozšířeny i o ostatní kolejovou dopravu (londýnské a glasgowské metro, tramvajové a light rail systémy). Charakter křivky je rostoucí, přičemž koreluje s vývojem HDP (obrá-

zek 5). Nejrychleji se objem dopravy zvyšoval v letech 1963–68 (v průměru o 15,4 miliardy ročně) a 1984–89 (v průměru o 30,4 miliardy ročně), naopak zpomalil v období 1973–78 (v průměru o 4,4 miliardy ročně). Nejedná se o překvapivé zjištění. Cestovní aktivita se buď přímo (služby veřejné dopravy, taxi), nebo nepřímo (spotřeba pohonných hmot, prodej dopravních prostředků) do HDP promítá.

Obrázek 5. Vývoj HDP (pravá osa) a počtu osobokilometrů za všechny dopravní módy (levá osa)



Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (TSGB0101)*; Officer, Williamson (2011).

Počet osobokilometrů pouze nerostl, křivka zaznamenává několik krátkodobých poklesů. Konkrétně se jedná o roky 1957, 1974–75, 1979, 1991–93. Souborná data jsou značně ovlivněna dominancí automobilové dopravy, která překročila 50% podíl na počátku 60. let a v roce 1970 bylo jejím prostřednictvím realizováno téměř 75 % všech osobokilometrů, a proto nesla největší podíl na přepravních výkyvech. Nižší hodnoty za rok 1957 oproti předchozímu roku úzce souvisí se Suezskou krizí, kdy v létě 1956 došlo ke znárodnění průplavu a následnému vyostření situace, což mělo za následek snížení dovozu ropy do Velké Británie a dalších zemí. Krizi se podařilo překonat částečně přesměrováním trasy dovozu ropy z Perského zálivu okolo mysu Dobré naděje a částečně díky zvýšení importu ropy ze Spojených států a Venezuely. Do jara 1957 se situace vrátila do předkrizového období. Ačkoliv šok vedl v evropských zemích k úvahám o vytváření větších zásob kvůli nepředvídatelným událostem, v praktické rovině k zásadní změně nedošlo (Issawi, 1978–79, str. 4). Pokles v osobokilometrech šel na vrub především autobusové dopravy, u individuální automobilové se počet osobokilometrů nezměnil, u železniční se zvýšil. Z hlediska statistiky ujetých vozokilometrů nastal propad u automobilů a byl vyšší než u autobusů (1 miliarda oproti

0,2 miliardám). Z toho vyplývá, že část cestujících přešla v oblastech, kde to bylo možné, z autobusu k vlaku a ti, co cestovali autem, se snažili více využívat jeho obsazenost.

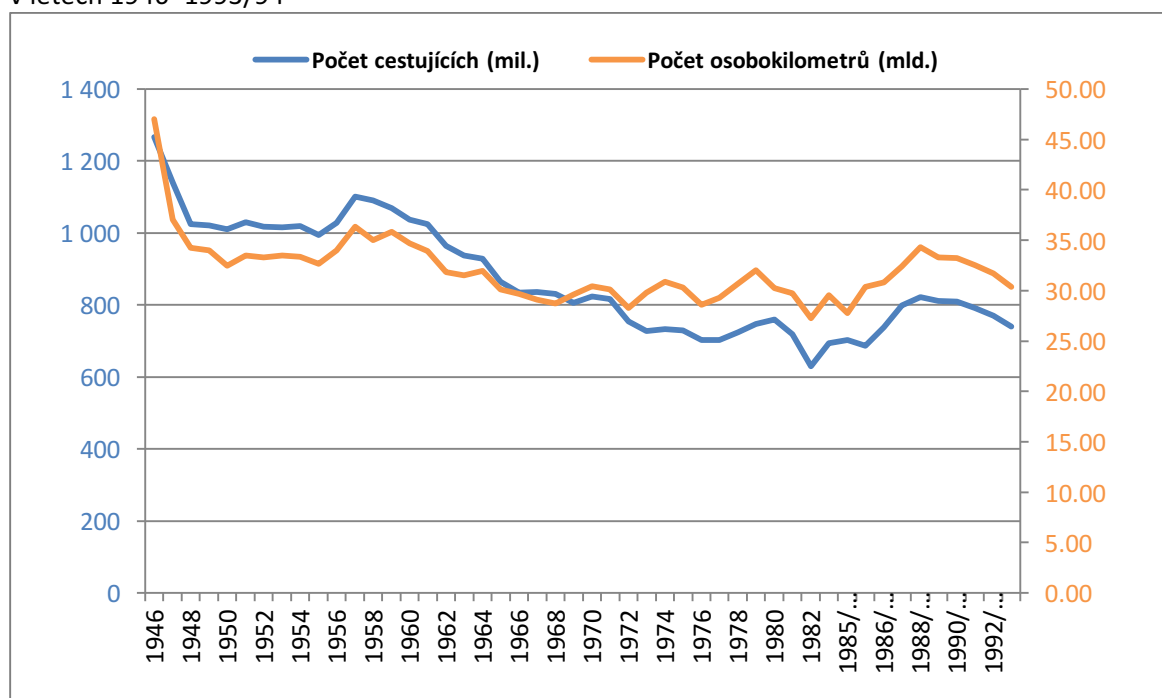
I za poklesem počtu osobokilometrů z období 1974–75 lze nalézt problémy s ropou, konkrétně šok vyvolaný jomkipurskou válkou na podzim 1973. Prudké zvýšení cen ropy vedlo britské politiky k podpoře výstavby těžebních plošin v Severním moři, takže po dalším šoku o šest let později se Velká Británie stala jejím čistým exportérem (Broadberry, in Hollowell, 2003, str. 393). Nejvýraznější pokles zaznamenala automobilová doprava a nepatrně se proměnily údaje u autobusové dopravy (celkový počet osobokilometrů se v řádech miliard nezměnil, avšak poklesl u lokální a zvýšil se u dálkové dopravy a došlo k poklesu počtu ujetých vozokilometrů). Naopak u železniční dopravy je zřejmý mírný nárůst.

Zmíněný druhý ropný šok z roku 1979 je spojen s poklesem osobokilometrů pouze u automobilové dopravy. Díky přijatým opatřením po prvním ropném šoku byly jeho dopady na ekonomiku mnohem mírnější. Opakovaný meziroční pokles z počátku 90. let souvisí s celkovým zpomalením britského hospodářství, přičemž ve stejnou dobu se zvolnily či poklesly i ostatní hlavní západoevropské ekonomiky. Počet osobokilometrů se snížil u všech dopravních modů včetně letecké dopravy.

Počet cestujících

Kategorie úzce souvisí s modálními přesuny v počtu osobokilometrů (věnuje se pouze veřejné dopravě), proto i křivky mapující dlouhodobý vývoj jsou svým charakterem podobné. V železniční dopravě zaznamenáváme po poválečném poklesu a stabilizaci nad úrovní 1 miliardy cestujících mírný nárůst mezi lety 1955–57 následovaný dlouhodobým poklesem k minimálnímu počtu 630 milionů v roce 1982, kdy proběhla stávka železničních odborů. V následujícím období došlo vlivem sektorizace a nových tarifních nabídek BR a paralelní deregulace v autobusové dopravě k přílivu cestujících na železnici (822 miliony v roce 1988/89), aby se od počátku 90. let až do zahájení privatizace počet přepravovaných osob snížil na úroveň 740 milionů. Přesto nalezneme ve vývoji počtu cestujících oproti počtu osobokilometrů určité rozdíly. V některých letech (1967–69 a 1972–74), kdy docházelo k rušení tratí vycházejícího z Beechingovy zprávy, počet cestujících klesal, ale počet osobokilometrů rostl (obrázek 6). Krátké regionální cesty byly substituovány delšími. Celkově se průměrná délka jedné cesty na železnici zvýšila mezi lety 1965–1975 z 33 km na 40 km a od té doby okolo této vzdálenosti neustále oscilovala.

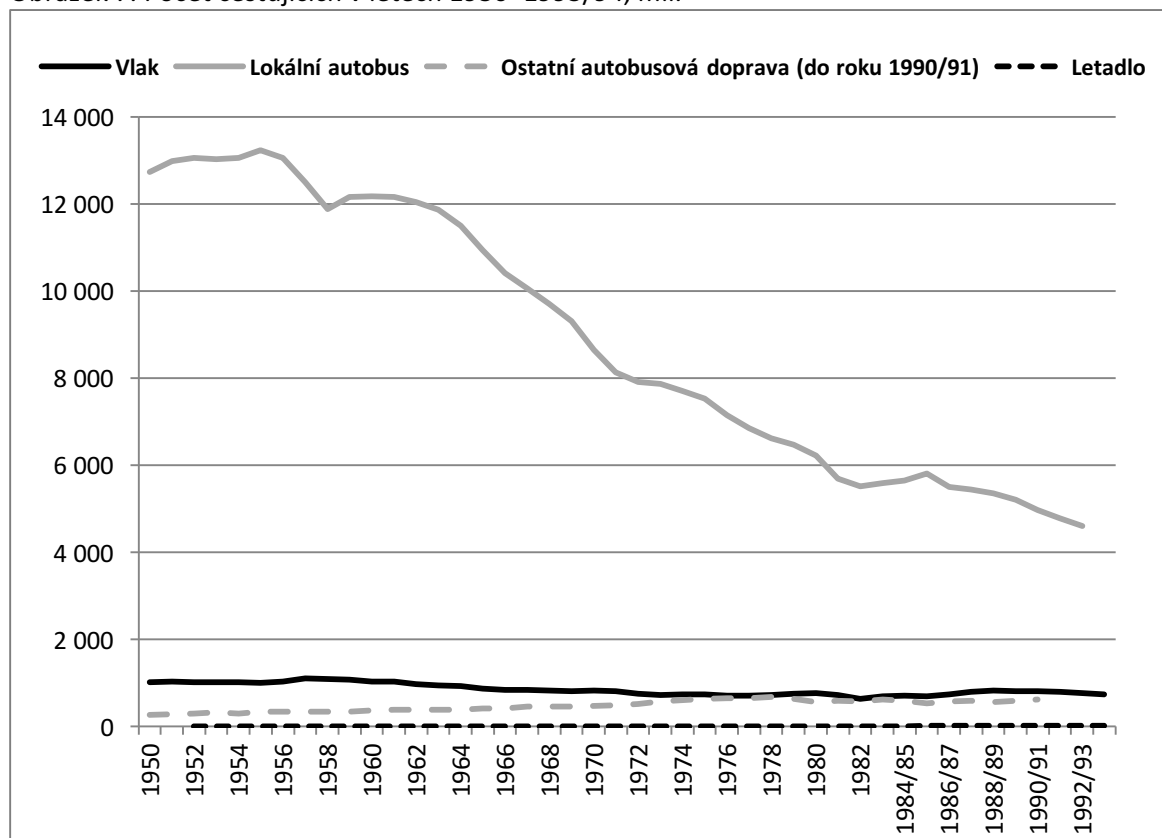
Obrázek 6. Počet cestujících (levá osa) a počet osobokilometrů (pravá osa) v železniční dopravě v letech 1946–1993/94



Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (TSGB0101, TSGB02)*; Munby (1978).

Počet cestujících se u autobusové lokální dopravy od poloviny 50. let, kdy vykazoval 13 miliard, postupně snižoval, až byl v roce 1980 poloviční. Opačný vývoj lze pozorovat u ostatní autobusové dopravy, kde se naopak za stejné období zhruba zdvojnásobil. Jak je patrné z obrázku 7, hodnoty připadající na tento segment se v porovnání s lokální dopravou pohybovaly na méně než desetinových hodnotách. Do této kategorie nejsou ve statistikách zařazeny jen údaje o pravidelné dálkové autobusové dopravě, ale i smluvní a exkurzní jízdy. Vyjádřit přesný vývoj na trhu dálkové dopravy a intermodální přesun je z dostupných dat nemožné, přesto se lze domnívat, že k němu docházelo. O velké konkurenci v 70. letech mezi dálkovou autobusovou (reprezentovanou divizí NBC *National Express* a několika soukromými dopravci) a železniční dopravou (později označovanou jako *InterCity*) se zmiňuje White (2006, str. 70). Nepřímo ji naznačuje Gourvish (2002, str. 62) v souvislosti s rušením železničních tratí. Když byl v polovině 70. let předložen návrh na další uzavírky a nahrazení služeb autobusy, odbory podmiňovaly souhlas stažením *National Bus Company* z dálkové dopravy. Po odeznění cenové války z počátku 80. let, která se objevila po deregulaci, řada menších dopravců trh opustila. Dominantní společnost *National Express* posléze zvýšila jízdné, čímž ztratila část cestujících na úkor železnice.

Obrázek 7. Počet cestujících v letech 1950–1993/94, mil.



Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (TSGB0102)*.

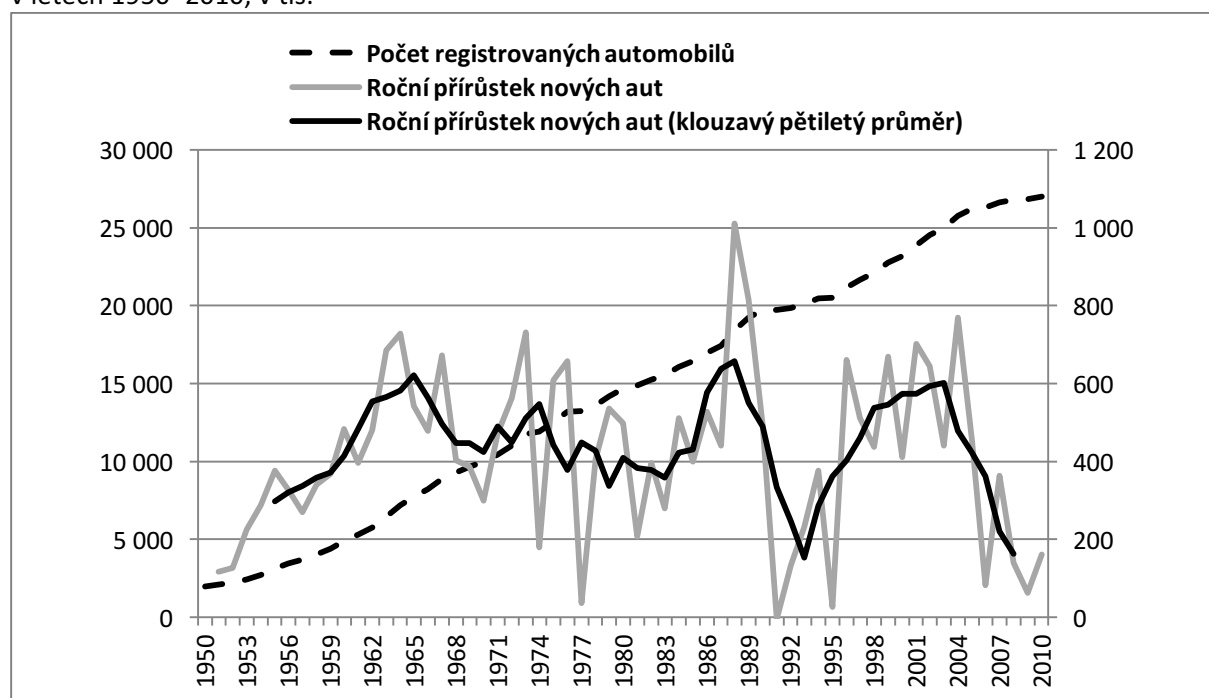
Podíl cestujících připadajících v rámci modálního rozdělení na vnitrostátní leteckou dopravu se po celé sledované období pohyboval pod jedním procentem (i pokud budeme brát v úvahu pouze meziměstskou veřejnou dopravu). Výraznější nárůst proběhl během 60. a ve druhé polovině 80. let. Obě období jsou spjata s liberalizačními opatřeními ovlivňujícími udělování licencí (v gesci *Air Transport Licensing Board*, poté *Civil Aviation Authority*) a rozšíření počtu leteckých společností nabízejících služby na vnitrostátních linkách. Pokud bychom chtěli hovořit o přesunech cestujících, byť se z celkového objemu jedná o velmi malé číslo, tak bychom je hledali na páteřních trasách, ke kterým patří spojení Londýna s Belfastem,³⁷ Edinburhem a Glasgow.

Počet registrovaných osobních automobilů

Zatímco v roce 1946 bylo ve Velké Británii registrováno 1,7 milionu osobních automobilů, v roce 1993 se jejich počet zvýšil na více než 20 milionů. Relativně se v průběhu času snížila cena automobilu (základní verze nižších a středních tříd). Pro srovnání: v roce 1948 stál Ford Anglia skoro průměrný roční plat, v roce 2012 stál Ford Focus 60 % průměrného ročního platu (Thompson, 2012, str. 127).

³⁷ Statistiky letecké dopravy zahrnují i data za Severní Irsko.

Obrázek 8. Počet registrovaných automobilů (levá osa) a průměrný roční přírůstek (pravá osa) v letech 1950–2010, v tis.



Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (VEH0103)*.

Nejrychleji se počet registrovaných vozidel (čistý přírůstek) navyšoval v letech 1963–67 (v průměru o 621 000 automobilů ročně) a 1986–90 (o 658 000), zatímco nejpomaleji přibývalo aut v letech 1991–95 (o 153 000), 1951–55 (o 226 000) a obecně za první poválečná léta, k nimž však podrobná data chybějí. Z uvedených čísel je patrné, že počet automobilů se zvyšoval rychleji v obdobích s vyšším tempem růstu HDP (obrázek 8). Ze statistiky nově registrovaných vozů lze vyčíst krátkodobý vliv vnějších událostí souvisejících s distribucí ropy. Oproti předcházejícímu období je patrný nižší počet registrací v letech 1956–57 a 1974–75.

Rozšiřující se vlastnictví osobního automobilu pramenilo z rostoucí nabídky tohoto produktu, z relativně snižující se ceny vůči disponibilnímu důchodu domácností a z rozvoje meziměstské i městské silniční infrastruktury, který měl vliv na zrychlení automobilové dopravy. Podíl domácností majících alespoň jedno auto se zvýšil ze 14 % v roce 1951 na 67 % v roce 1993/94. Během let vzrostl rovněž podíl domácností vlastnících dvě a více aut. Jestliže v roce 1961 mezi ně patřila 2 %, o třicet let později se jednalo již o 22 %. Nárůst počtu osobních automobilů je jednou z hlavních příčin poklesu užívání veřejné dopravy.

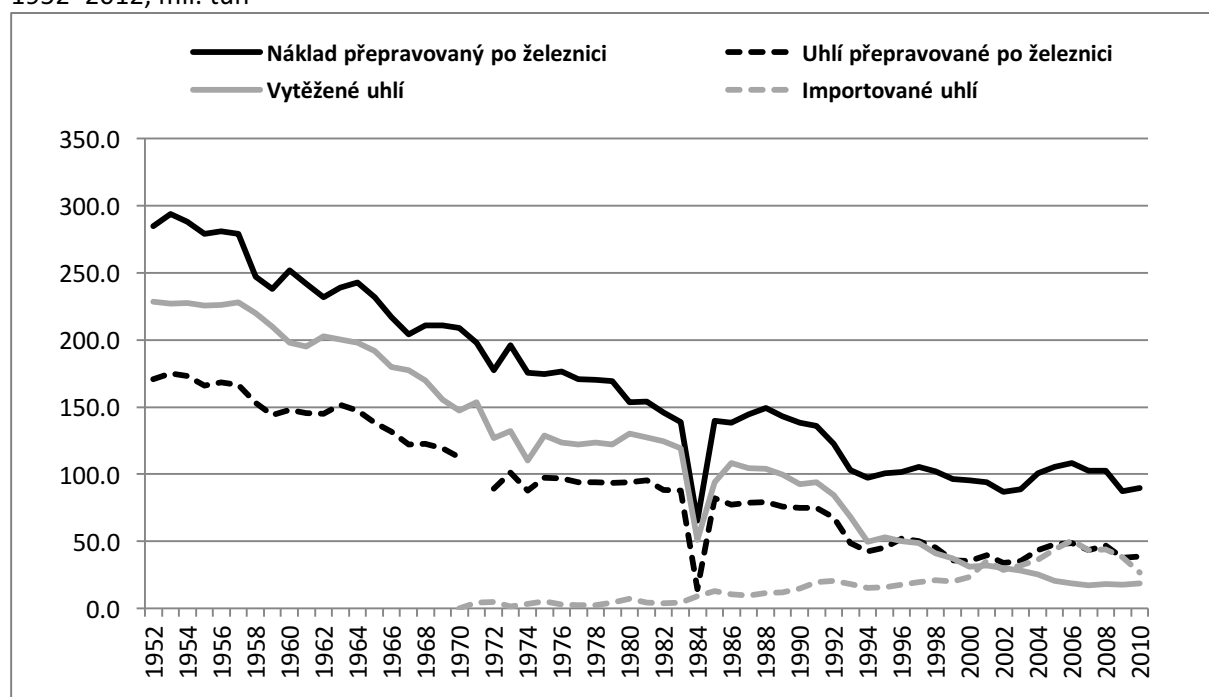
Nákladní doprava (množství převáženého nákladu v tunách, počet tunokilometrů)

Vývoj v kategoriích počtu tunokilometrů a množství převáženého nákladu v tunách bude sledován pouze v případě železniční a silniční dopravy. Lodní doprava se do souhrnných statistik promítá především díky přepravě prostřednictvím námořních lodí mezi jednotlivými přístavy (tzv. kabotáž). Zatímco z hlediska tunokilometrů se silniční i železniční doprava pohybují v řádu miliard, vnitrozemská lodní doprava dosahuje pouze řádu milionů. Leteckou vnitrozemskou nákladní dopravu můžeme považovat za nevýznamnou. Statistiky nákladní dopravy pracují i s potrubní přepravou, která svou specifičností převyšuje rámec studie.

Jestliže vývoj přepravních výkonů (osobokilometrů) v osobní železniční dopravě měl vlnivý charakter, tak nákladní železniční doprava vykazovala (bez započítání jednoročních výkyvů) setrvalý pokles až do období privatizace (s výjimkou období 1985–88, kdy došlo k mírnému růstu). V roce 1993 se počet tunokilometrů pohyboval na úrovni 38 % oproti roku 1953. Obdobně se o 65 % snížilo množství přepraveného nákladu. Příčiny výrazného poklesu se odvíjí od situace v důlním průmyslu a tkví ve skutečnosti, že dominantní komoditou převáženou po železnici bylo uhlí. Jeho těžba se ve stejném období snížila z 227 milionů tun na 103 miliony tun. Od 70. let začala Británie uhlí dovážet, ovšem významněji do statistik převáženého nákladu vstoupil tento fakt až v průběhu 90. let (obrázek 9).

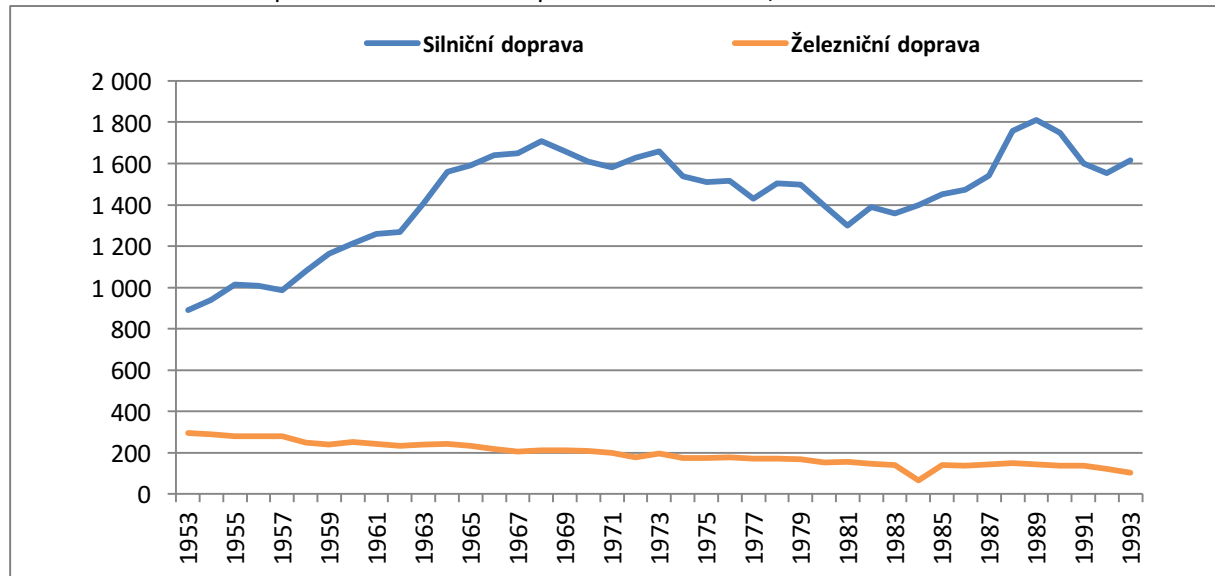
Z křivky jsou patrné některé mimořádné události. Zřejmé jsou poklesy v letech 1972, 1974 a 1984–85, které způsobily stávky horníků. Protest v osmdesátých letech trval rok a je příčinou absolutně nejnižšího množství převezeného nákladu i realizovaných tunokilometrů po železnici v poválečné historii. Přepravovaný náklad poklesl mírně i v roce 1980 kvůli stávce v ocelářském průmyslu, který produkuje další významnou komoditu dopravovanou po železnici (obrázek 10).

Obrázek 9. Množství vytěženého, importovaného a po železnici převáženého uhlí v letech 1952–2012, mil. tun



Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (TSGB0401)*; Department of Energy & Climate Change. *Coal production and stocks; Munby (1978)*.

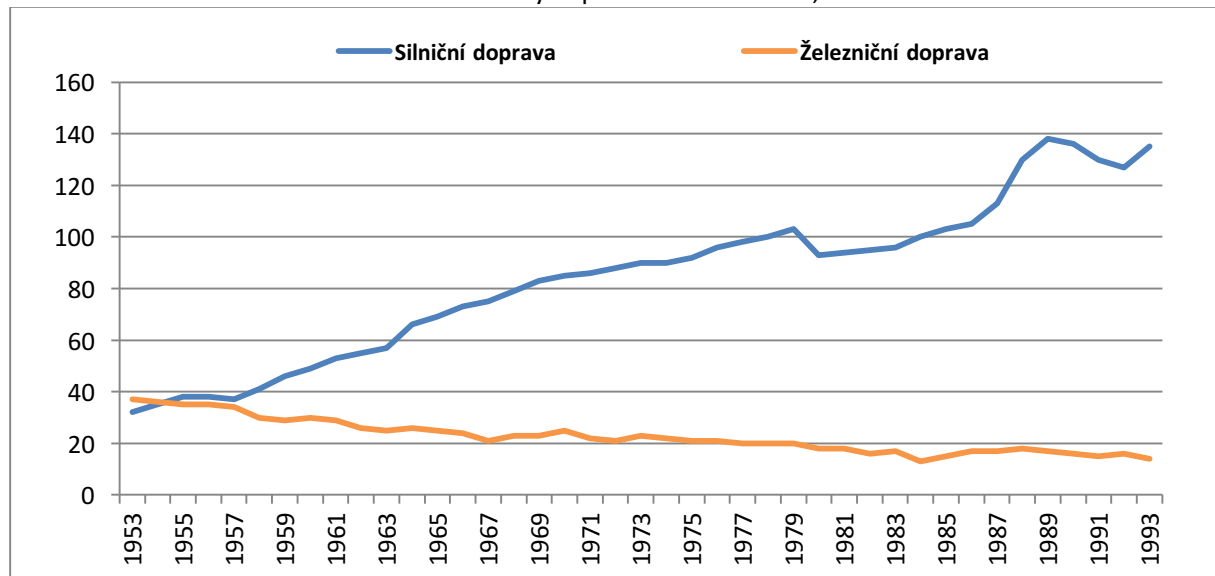
Obrázek 10. Množství převezeného nákladu po silnici a železnici, mil. tun



Zdroj: Department for Transport. Transport Statistics Great Britain (TSGB0401).

Vývoj množství přepravovaného nákladu po silnici od 60. let relativně koreluje s vývojem HDP, což souvisí s mnohem větší heterogenitou silniční dopravy oproti té železniční (jak z hlediska poskytovatele, tak přepravovaného nákladu). Hodnoty se od té doby pohybovaly v pásmu od 1 200 do 1 800 milionů tun. Fakt, že se výrazněji nezvyšovala přepravovaná tonáž, ačkoliv produkce reálně rostla, souvisí také s využíváním lehčích materiálů.

Obrázek 11. Počet tunokilometrů realizovaných po silnici a železnici, mld.



Zdroj: Department for Transport. Transport Statistics Great Britain (TSGB0401).

Ačkoliv počet tunokilometrů silniční a železniční dopravy byl na počátku 50. let vyrovnaný, v roce 1993 bylo po silnici realizováno téměř desetkrát více tunokilometrů než po železnici. Křivka vývoje počtu tunokilometrů po silnici (obrázek 11) vykazuje soustavný růst (s výjimkou roku 1980) až do roku 1990. Na prodlužování průměrné přepravní vzdálenosti měl vliv jak rozvoj páteřní silniční sítě a zapojení kapacitnějších vozů, čímž se doprava zrychlila a zefektivnila, tak proměna distribučního vzorce. Původní model rozptýlených výrobních záso-

svůj region byl stále častěji nahrazován koncentrací do jednoho místa a prodloužením dodavatelské vzdálenosti. Jako příklad, kde se vzdálenost významně prodloužila, uvádí Boyes (2004, str. 520) oblast potravinářství. Na rozdíl od silniční osobní dopravy se neprojevil výkyv v souvislosti s prvním ropným šokem, což mohly ovlivnit dlouhodobě nasmlouvané kontrakty a nemožnost přesunu nákladu na železnici v důsledku rušení železničních tratí.

2.3 Britské železnice 1945–1993

Podkapitola shrnuje nejdůležitější mezníky v historii *British Rail* (do roku 1965 fungující pod značkou *British Railways* [BR]). Zaměřuje se na proměnu organizační struktury od *Railway Executive* (RE) v rámci *British Transport Commission* (BTC) (1948–53), přes přímé řízení prostřednictvím BTC (1953–63), po třicetileté období pod managementem *British Railways Board* (BRB) od 1963. Zřetel je kladen na finanční a provozní výkonnost státního dopravce.

Zestátnění a poválečná konsolidace

Drtivým vítězstvím (tzv. *landslide victory*) Labour Party ve volbách v roce 1945³⁸ a následným sestavením vlády bylo rozhodnuto, že se provozování železnic, které bylo na počátku druhé světové války převzato ministerstvem dopravy, do soukromých rukou nevrátí. Labouristům se tím otevřel prostor pro realizaci dlouhodobých záměrů v oblasti dopravy. Představu, kam se měly ubírat jejich úvahy, lze získat z meziválečných volebních manifestů, v nichž se opakovaně slibovalo převedení železnice do veřejného vlastnictví a systematická reorganizace celé dopravy v národním zájmu (LP, 1918, 1922–24, 1929, 1931, 1935). Popularitu pro své návrhy získávali z dlouhodobé kritiky konkurenčního prostředí na železnici, která nepocházela pouze od tradičních oponentů, jakými byly zejména odbory, ale také z konzervativnější části politického spektra.³⁹ Důležitou roli sehrál i precedent v podobě vytvoření *London Passenger Transport Board* (LPTB), která byla považována za příklad úspěšné integrace a koordinace osobní dopravy a stala se vzorem pro budoucí BTC (Reed, 2004). Její vytvoření je ostatně spojováno se jménem Herberta Morrisona,⁴⁰ který zároveň poprvé od volebního vítězství labouristů veřejně v listopadu 1945 pronesl závazek vlády k zestátnění železnic (Gourvish, 1986, str. 6). V neposlední řadě o dalším osudu drah rozhodl oceňovaný provozní výkon během války. Počet tunokilometrů byl v roce 1944 o 50 % vyšší než v roce 1938 a počet osobokilometrů byl vyšší o 67 %, a to vše bez znatelného zvýšení základního vybavení. Tyto úspěchy byly dávány do souvislosti s úspěšnou koordinací, kterou zajišťovala ještě před vypuknutím války ministerstvem zřízená *Railway Executive Committee* (REC), kterou tvořili

³⁸ Jednalo se zároveň o historicky první vítězství Labour Party, po němž měla v parlamentě většinu.

³⁹ Gourvish (1986) zmiňuje příklad torovského poslance Williamse, který si v roce 1931 postěžoval tehdejšímu premiérovi MacDonaldu na letité čekání na legislativu, která by umožnila zestátnění v dopravě. Dále připomíná, že otázka státního vlastnictví nebyla cizí ani torům. Byly to konzervativní vlády, které vytvořily státní *Central Electricity Board* a *British Broadcasting Corporation* (1926) a zestátnily *Imperial Airways* a *British Airways* na základě *British Overseas Airways Act* (1939).

⁴⁰ Herbert Morrison (1888–1965) byl labouristický politik. V letech 1929–31 zastával post ministra dopravy, 1940–45 ministra vnitra a 1945–51 vicepremiéra.

topmanažeři čtyř soukromých železničních společností⁴¹ a LPTB. REC nakonec řídil železnice i po skončení války až do zestátnění 1. ledna 1948.

V období 1945–47 se řešily především otázky organizační struktury budoucího státního dopravce a kompenzace původním majitelům. Konečná podoba se objevila v zákoně schváleném v srpnu 1947 (*Transport Act 1947*). BTC se skládala z předsedy a čtyř až osmi členů, které jmenoval ministr dopravy, přičemž minimálně čtyři museli vykonávat funkci na plný úvazek. Komise měla k dispozici podpůrný aparát v čele s vedoucím tajemníkem a delegovala provozní záležitosti pro jednotlivé oblasti působnosti na pět výkonných výborů (*executives*), z nichž jeden měl na starosti železnice. Členy RE jmenoval rovněž ministr po konzultaci s BTC. Jednalo se o vysoce centralizovanou organizaci, kde BTC převzala roli představenstva a RE managementu. Regiony,⁴² které při té příležitosti také vznikly, nebyly prakticky autonomní (Wolmar, 2005, str. 23).

Akcionáři za své akcie obdrželi ekvivalentní počet *British Transport Stock* (BTS) s fixním garantovaným 3% výnosem, které měly být splatné v některých případech až o 40 let později z výnosů BR. Attleeho vláda tak zestátnila 1 miliardu liber⁴³ železničních aktiv, aniž bezprostředně zaplatila jediné penny (Gibbins, 2003, str. 23). Dle Wolmara (2005, str. 23) si akcionáři vydobyli díky protiznárodňovací kampani mnohem příznivější cenu. Naopak Gibbins (2010) upozorňuje, že s tím, jak hrozilo zestátnění, se cena akcií snižovala a obdržené cenné papíry byly v průběhu let znehodnoceny inflací. Faktem je, že kompenzace železničním vlastníkům byly nižší než dle návrhu z roku 1940 (tzv. *Coates report*), které byly založeny na čistém příjmu od poloviny do konce 30. let. Na druhou stranu, když odhlédneme od podstaty zestátnění, která je v rozporu s právem na soukromé vlastnictví, finální ocenění akcií bylo ovlivněno abnormálními výsledky v důsledku válečného řízení a bylo tak s ohledem na budoucí výdělky železnice relativně štědré (Gourvish, 1986, str. 27).

Po zestátnění Velké čtyřky včetně sdílených tratí a několika minoritních drah, kterých se ve 20. letech nedotklo sloučení a působily doposud separátně, musely BTC a RE řešit řadu otázek. Mezi nejpalčivější lze zařadit sjednocení praktik dosud samostatně jednajících společností, vyjasnění kompetencí mezi BTC a RE a mezi RE a regiony, stanovování úrovně jízdného (a poplatků za nákladní dopravu), které nedrželo krok s rostoucími náklady⁴⁴ a jež vláda během války neumožnila zvýšit, a obnovu opotřebované infrastruktury a vozového parku.

⁴¹ Tzv. Velká čtyřka (*Great Western Railway, London & North Eastern Railway, London Midland & Scottish Railway, Southern Railway*) vznikla v roce 1923 sloučením nejméně 123 společností z viktoriánské éry. Brunner (1929, str. 89) hovoří o částečném znárodnění, protože každá společnost se stala prakticky regionálním monopolem a poplatky byly prostřednictvím *Railways Rate Tribunal* stanovovány vládou.

⁴² Nakonec vzniklo šest regionů: *Southern, Western, London Midland, Eastern, North Eastern* (v roce 1967 sloučen s *Eastern*), *Scottish*. Je patrné, že rozdělení vycházelo z „Velké čtyřky“. Pouze oblast původní LNER byla rozdělena na dva regiony a z LNER a LMSR se vyčlenil samostatný region pro Skotsko. Nízké rozhodovací kompetence a z toho plynoucí nulová samostatnost byly vyjádřeny i lingvisticky tím, že do čela regionu byl místo manažera jmenován „pouze“ úředník (*Chief Regional Officer*).

⁴³ Z akcií o celkové hodnotě 1,1 mld. liber, které byly vydány v dopravním odvětví do roku 1948, připadalo na železniční společnosti (v jejichž vlastnictví byly i vodní kanály, doly a hotely) 927 mil. (Gourvish, 1986, str. 91).

⁴⁴ Dle odhadu *Railway Gazette* vzrostly celkové železniční náklady od počátku války do roku 1947 v průměru o 80 % (Gourvish, 1986, str. 4).

Na nejvyšší posty nově utvářené struktury železničního managementu byla snaha obsazovat rovnoměrně zástupce z bývalých železničních společností, na nižších úrovních už to nebylo tak striktní a stávalo se, že vedoucí manažer si přivedl všechny své podřízené z původní společnosti. Hlavní střet mezi BTC a RE se vedl v otázce tvorby politiky a plánování, nad kterými si oba subjekty chtěly udržet vliv. Ve sporu nakonec převážila silnější pozice BTC a RE zůstala „pouze“ role managementu (Gourvish, 1986). Pozice RE postupně oslabovala s návratem konzervativců k moci po volbách v roce 1951 a s jejich plánem reorganizace BR na několik regionálních železničních systémů (Conservative Party, 1950, 1951). Nakonec na základě *Transport Act 1953* došlo ke zrušení RE (včetně ostatních výkonných výborů s výjimkou *London Transport Executive*) a převedení kompetencí jak o úroveň níž (na regiony),⁴⁵ tak výš (na BTC).

Tabulka 9. Hospodaření British Railways v letech 1948–70, mil. liber

Rok	Hrubé výnosy	Provozní náklady	Provozní zisk/ztráta	Provozní zisk/ ztráta celé skupiny	Úrokové platby	Souhrnná bilance
1948	346,3	322,5	23,8	37,6	42,3	-4,7
1949	335,7	325,1	10,6	23,2	43,9	-20,8
1950	351,3	326,1	25,2	30,9	45,0	-14,1
1951	384,9	351,6	33,3	44,9	44,8	0,1
1952	416,3	377,7	38,6	50,5	46,0	4,5
1953	434,7	400,1	34,6	54,6	50,4	4,1
1954	449,3	432,9	16,4	40,6	52,4	-11,9
1955	453,9	452,1	1,8	23,2	53,8	-30,6
1956	481,0	497,5	-16,5	0,0	54,7	-54,7
1957	501,4	528,6	-27,2	-8,1	61,9	-70,1
1958	471,6	519,7	-48,1	-32,5	72,4	-104,8
1959	457,4	499,4	-42,0	-16,7	82,8	-99,5
1960	478,6	546,2	-67,6	-40,7	92,7	-133,4
1961	474,7	561,6	-86,9	-57,5	102,8	-160,2
1962	465,1	569,1	-104	-71,9	110,7	-182,6
1963	468,7	550,2	-81,5	-75,7	59,9	-135,6
1964	474,1	541,6	-67,5	-62,5	60,8	-123,3
1965	472,6	545,7	-73,1	-71,6	63,2	-134,8
1966	470,4	542,1	-71,7	-70,5	65,0	-135,5
1967	445,7	536,1	-90,4	-86,6	66,5	-153,1
1968	463,7	547,1	-83,4	80,1	67,3	-147,4
1969	540,2	491,7	48,5	56,2	41,5	14,7
1970	579,4	532,0	47,4	51,6	42,2	9,4

Zdroj: Munby, D. *Inland transport statistics Great Britain 1900–1970*, 1978.

⁴⁵ V jejich čele nově stál místo úředníka manažer (*Chief Regional Manager*). Od 1. ledna 1955 vznikly pro každý region i oblastní rady (*Area Boards*) zodpovědné převážně za koncepční a dozorčí činnost.

Jízdné nově stanovovala BTC a dosavadní praxe jeho regulace byla ještě rozšířena a delegována na *Transport Tribunal*. Výše tarifů se až do 60. let odvíjela od přepravní vzdálenosti, teprve později se začaly využívat pro-tržněji orientované přístupy v jejich určování (Whelan, 2005, str. 1). V případě nákladní dopravy nadále platila předchozí omezení, která znevýhodňovala železnici oproti silnici: povinné zveřejňování všech sazeb, zákaz udělování zvýhodněných (zákaznických) tarifů⁴⁶ a tzv. závazek *common carrier*.⁴⁷

Tabulka 10. „Skutečné“ hospodaření British Railways v letech 1948–70, mil. liber

Rok	Provozní bilance	Amortizace	Dotace a granty	Čistý provozní zisk/ztráta	Úrokové platby	Souhrnná „skutečná“ bilance
1948	43,6	24,2	–	19,4	21,0	–1,6
1949	31,1	25,9	–	5,2	21,5	–16,3
1950	44,7	27,8	–	16,9	22,1	–5,2
1951	49,0	30,9	–	18,1	22,7	–4,6
1952	58,6	34,5	–	24,1	23,1	1,0
1953	57,4	36,2	–	21,2	23,3	–2,1
1954	39,0	37,9	–	1,1	24,1	–23,0
1955	22,8	40,3	–	–17,5	25,2	–42,7
1956	12,1	43,4	–	–31,3	26,4	–57,7
1957	4,8	48,1	–	–43,3	28,7	–72,0
1958	–8,6	53,3	–	–61,9	32,4	–94,3
1959	6,8	59,1	–	–52,3	36,8	–89,1
1960	–15,6	65,0	–	–80,6	41,8	–122,4
1961	–27,2	72,1	–	–99,3	46,8	–146,1
1962	–47,8	77,5	–	–125,6	51,4	–177,0
1963	–24,8	80,7	–	–105,5	53,7	–159,2
1964	–8,7	85,5	–	–94,2	54,2	–148,4
1965	–12,9	91,0	–	–103,9	55,1	–159,0
1966	–9,3	94,3	–	–103,6	56,6	–160,2
1967	–26,1	103,3	–	–129,4	57,2	–186,6
1968	–18,5	109,9	–	–128,4	56,2	–184,6
1969	13,5	115,3	61,2	–40,6	53,9	–94,5
1970	17,2	122,4	61,7	–43,5	49,2	–92,7

Zdroj: Gourvish, T. *British Railways 1948–73*, 1986.

Těsně před zestátněním sice došlo ke zvýšení jízdného o 55 % nad předválečnou úroveň, ale to stále neodpovídalo růstu nákladů. Přesto RE z počátku neměl obavy, že by nedosáhl

⁴⁶ Zákaz udělování preferenční sazeb a povinnost publikace veškerých sazeb za nákladní dopravu byly zrušeny díky *Transport Act 1953*.

⁴⁷ Zavazoval železnice převést jakýkoliv náklad, který jim byl nabídnut. S tím, jak se začala rozvíjet silniční doprava, se železnice postupně dostávaly do nevýhodné pozice a musely dotovat nevýdělečný náklad z výdělečného. Opatření bylo zavedeno v roce 1854 a zrušeno 1962.

přebytku na provozním účtu. Ovšem nebyl si jist, jestli bude stačit i na pokrytí příspěvku BTC (na úroky a centrální administrativu). Postupně se ukazovalo, že hospodářské výsledky BR budou od počátku horší, než předpovídaly nejčernější vládní prognózy. Tabulka 9 ukazuje hospodaření BR dle *Inland transport statistics*. Sloupec „provozní zisk/ztráta celé skupiny“ do roku 1962 představuje souhrnné hospodaření BTC, od roku 1963 se jedná o výsledky BRB, v němž jsou vedle železnic zahrnuty přidružené činnosti (hotely, vznášedla a některé přístavy).

Data o hospodaření BR v delším časovém horizontu jsou negativně ovlivněna změnou metodiky účtování kapitálových aktiv a odpisů, úpravami v hrazení úroků či jednorázovými dotacemi. Gourvish (1986) se pokusil vytvořit srovnatelnou souvislou řadu. Zprv v účetnictví standardně odepisoval i infrastrukturu, podobně jako se odepisuje vozový park (souhrnně viz sloupec amortizace).⁴⁸ Zadruhé upravil úrokové platby tak, aby se týkaly pouze BTS vydaných proti akciím železničních společností (a nikoliv jiných zestátněných dopravních podniků). Zatřetí abstrahoval veškeré mimořádné granty a dotace (s výjimkou těch, které byly zavedeny zákonem z roku 1968). Došel k závěru, že v prvních dvaceti letech od zestátnění dosáhly BR přebytku pouze v roce 1952. Vyvrací tak domněnky o ziskovosti železnice alespoň v první polovině 50. let.⁴⁹ Zatímco z počátku byl deficit (v milionech liber) jednociferný, od poloviny dekády začal být dvouciferný a od 60. let dosahoval již tříciferných hodnot (tabulka 10). Od počátku můžeme sledovat marné pokusy o vyřešení neřešitelného trilematu levných, kvalitních (dostatečně rozsáhlých) železničních služeb, a to pro všechny.

Rozvojové plány 50. let

Během druhé světové války poklesly prostředky vynaložené na obnovu sítě na 70 % předválečné úrovně, zatímco objem provozu vzrostl. V roce 1945 byly 4 000 km ve stavu, který neodpovídal standardnímu provozu. V roce 1949 se pohyboval střízlivý odhad minimálních prostředků potřebných na údržbu a obnovu opotřebované a válkou poničené sítě ve výši 210 milionů liber (Gourvish, 1986, str. 4 a 9). Od počátku 50. let se vedle zmíněných problémů objevuje otázka zásadní modernizace železnice, která by odpovídala budoucím potřebám společnosti. Důkazem jsou zprávy věnující se nahrazování parního provozu modernější elektrickou nebo diesellovou trakcí (BTC, 1951; RE, 1951) a především komplexní návrh rozvoje (*A Development Programme for British Railways*), který předložil těsně před svým zrušením RE a z něhož do velké míry vycházel o necelé dva roky později zveřejněný Modernizační plán (*Modernisation and Re-Equipment of British Railways*).

⁴⁸ Do roku 1963 se nová infrastruktura zaúčtovala proti účtu výnosů (*revenue account*) a v následujících letech se již neodepisovala. Tato praxe vycházela z konvence, že infrastruktura se v podstatě neopotřebovává a nezaštarává.

⁴⁹ V případě, že bychom abstrahovali od celkové bilance platby vyplacené na úroky držitelům BTS, tak by se hospodaření do roku 1954 v kladných číslech pohybovalo. Pokud by takový podnik zůstal v soukromých rukou, tak by svým vlastníkům vyplácel dividendu, která by musela být menší než 3 %, jenž byla vyplácena majitelům BTS, případně by vypořádal pouze držitele prioritních akcií. Společnost by se rovněž mohla rozhodnout dividendu kvůli zhoršeným hospodářským výsledkům nevyplácet.

Více než třicetistránkový dokument počítal s celkovými investicemi 1,2 miliardy liber v následujících patnácti letech, přičemž přibližně polovina měla připadnout na běžnou údržbu. Největší podíl prostředků (365 milionů liber) byl plánován na celkovou proměnu nákladní dopravy (od představení kapacitnějších vagonů vybavených průběžnou brzdou zajišťující plynulejší provoz po vybudování nových překladišť a seřadišť). Investice měly dále směřovat do modernizace sítě (elektrifikace, světelná signalizace a automatické řízení provozu), na výměnu parních lokomotiv za dieselové a elektrické nebo na zlepšení podmínek pro cestující a zaměstnance (nákup nových vícevozových jednotek, rekonstrukce stávajících vagonů a stanic). Plán odhadoval výnosy z investic (ve formě úspor díky zvýšení efektivity nebo rostoucího příjmu v důsledku nárůstu objemu provozu zejména v případě nákladní dopravy) na minimálně 85 milionů liber⁵⁰ ročně (BTC, 1955).

Přijetím plánu došlo k nárůstu objemu investic. V období 1954–62 průměrné roční výdaje na investice vzrostly oproti období 1948–53 o 170 % ze 44,3 milionu na 120,6 milionu liber,⁵¹ přičemž přes 60 % šlo do nového vozového parku. Investice rostly strmě do roku 1959 (167,8 milionu), poté opět začaly klesat, ale zůstaly nad „předmodernizační“ úrovní. Celkové hodnocení plánu však příliš příznivé není. Zvýšené investiční výdaje nevedly k převedení deficitů do zisků či alespoň k zastavení rostoucího zadlužování. Čistý provozní zisk 1,8 milionu liber v roce 1955 se propadl na –48,1 milionu v roce 1958 a po mírném zlepšení v následujícím roce dál strmě klesal na –104 miliony liber v roce 1962. Dle Gourvishova revidovaného hospodaření BR a po odečtení centrálních poplatků byly výsledky ještě horší (viz tabulky 9 a 10). Plán navíc vycházel z predikcí, které se nakonec zejména v případě nákladní dopravy od reality velmi lišily. Objem přepravovaného uhlí měl vzrůst ze 175 milionů tun na 190–195 milionů tun v roce 1964 a 200–210 milionů tun v roce 1974. Ve skutečnosti poklesl na 147 milionů respektive na 87 milionů tun. V případě hotových výrobků, kde se předpokládalo udržení stávající úrovně, došlo do roku 1962 k poklesu o 27 % (Gourvish, 1986, str. 265–266).

Ačkoliv měl plán od počátku řadu kritiků (zejména kolem časopisu *The Economist*), tak se za něj vláda nejprve postavila a podporovala ho. Po sérii zpráv a šetření (provedených zejména *Select Committee on Nationalised Industries*), kdy se ukázalo, že u spuštěných modernizačních programů není jasná představa o tom, kolik budou skutečně stát a že nashromážděné dluhy se nevyrovnejí rostoucím provozem (Glaister, 2006, str. 18), začala vláda uvažovat o větší racionalizaci sítě a připravovat další organizační změnu železničního odvětví.

Beechingova zpráva a redukce sítě v 60. letech

Finanční problémy železnice byly tak vážné, že po sečtení hospodářských výsledků všech ostatních jednotek, které vykazovaly vesměs přebytky,⁵² zůstávala souhrnná bilance BTC v deficitu. Dle revidovaného hospodaření dosahoval celkový zisk neželezničních odvětví za

⁵⁰ 35 mil. liber mělo připadat na osobní, 60 mil. liber na nákladní dopravu, 10 mil. liber je třeba odečíst na rostoucí výdaje v důsledku nárůstu služeb.

⁵¹ V konstantních cenách roku 1948 vzrostly z 37,7 mil. na 71,1 mil. liber.

⁵² V deficitu končily ještě *Inland Waterways*, které měly jen malý podíl na celkovém hospodaření.

období 1954–62 v průměru 114 milionů liber ročně, což stačilo na pokrytí pouze 14 % ztrát, které nakumulovaly železnice. BTC jako celek ve stejné době nakumulovala ztrátu 690 milionů liber, oproti období 1951–53, kdy skončila v zisku 12 milionů liber (Gourvish, 1986, str. 176–178). Navíc vedle železniční nákladní dopravy, která byla v poklesu prakticky od počátku 50. let, začala ve prospěch silnice ztrácet i osobní doprava. Mezi lety 1957–62 se snížil počet osobokilometrů o 4,5 miliardy Macmillanova vláda nakonec předložila v roce 1962 dopravní zákon, na jehož základě došlo k rozpuštění BTC, a železnice začala od ledna 1963 řídit samostatná BRB. Dosavadní regionální struktura zůstala zachována.

Zvrátit nepříznivou finanční i provozní situaci měla realizace návrhů předložených v tzv. Beechingově⁵³ zprávě (*The Reshaping of British Railways*) publikované na jaře 1963. Ústředním tématem byla racionalizace drážních služeb. Železnice se v budoucnu měla zaměřovat na ty služby, které dokáže poskytovat nejlépe: na *intercity* s dostatečně hustou přepravní poptávkou a na velkoobjemovou dálkovou nákladní dopravu. Šestnáctibodový program počítal s uzavírkami ztrátových tratí a méně využívaných stanic. Celkově se jednalo přibližně o 8 000 km, tj. 40 % sítě určené k osobní dopravě, a 2 100 ze 4 300 stanic. V nákladní dopravě zpráva navrhovala koncentrovat přepravu mezi mnohem menší množství seřadišť a překladišť a nahradit vozový park kapacitnějšími vagony, a tím dosáhnout celkové redukce počtu vozů z 843 000 na 500 000 během tří let. Podporu měla dostat kontejnerová doprava (tzv. koncepce *liner trains*) a rychlá konverze parní trakce na diesellovou (BRB, 1963).

Ve skutečnosti byly uzavírky mírnější, než zpráva zamýšlela. Do roku 1973 bylo uzavřeno „pouze“ 1 950 stanic a 6 400 km sítě pro osobní a 10 700 km pro nákladní dopravu. Počet seřadišť poklesl z 602 na 124 a překladišť z 2 500 na 364. Vozový park pro přepravu nákladu se snížil o více než dvě třetiny a parní trakce byla vyřazena do roku 1968 (Gourvish, 1986). Zatímco v minulosti byla Beechingova zpráva převážně kritizována za příliš radikální prořezání sítě a úzké pojetí nákladů (nebrala v potaz možné dopady v podobě kongescí a škod na životním prostředí či negativní vlivy na regionální rozvoj), novější práce jsou k ní mnohem smířlivější. Glaister (2006) ji považuje za první, nezbytný krok k větší transparentnosti, Buttler (2009) píše o statečném pokusu o změnu vnímání železnice. K mnohem většímu poklesu osobokilometrů navíc došlo v období před vydáním zprávy než po ní.

Nejrazantnější kroky byly podniknuty v prvních letech po uveřejnění zprávy. S tím, jak se hned nedostavovaly kýžené výsledky v podobě lepšící se finanční situace BR, byla tak každá další uzavírka viděna jako ohrožení voličské přízně (pro v tu dobu vládnoucí Labour Party). Ochota k naplnění původního plánu postupně klesala, a proto se řešení problematického hospodaření hledalo v zavedení dotací.

⁵³ Richard Beeching (1913–1985) byl vystudovaný fyzik věnující se výzkumu v elektronice. V roce 1959 se stal členem poradní skupiny řešící finanční problémy BTC. V roce 1961 byl jmenován předsedou BTC a po jejím zániku se stal prvním šéfem BRB. Svůj post opustil v roce 1965.

Labour Party a závazek veřejné služby

Dotace do železniční dopravy zavedli labouristé dopravním zákonem z roku 1968. Ačkoliv vládní podpora byla využívána již v předchozích letech (například v letech 1960–62 získaly BR od ministra granty o celkové výši 392 miliony liber), bylo to poprvé, co se dostal tento nástroj do zákona a začalo se s ním počítat na financování ztrátových, sociálně nebo ekonomicky žádoucích služeb. Náklady byly rozděleny mezi nákladní a osobní dopravu a poté přiřazeny jednotlivým tratím. BRB na ně posléze žádala dotace a ministr rozhodoval o jejich přidělení na dobu 1, 2 nebo 3 let. Zákon zároveň umožnil BRB odepsat část dluhu, který zdědila po BTC.

Do roku 1974 získaly BR dotaci na více než 100 tratí (služeb), přesto se celkové hospodaření společnosti opět dostalo do červených čísel. Navrátilší se labouristická vláda se staronovým premiérem Wilsonem připravila nový železniční zákon (*Railways Act 1974*), díky němuž mohla BRB odepsat dalších 298 milionů liber⁵⁴ z původního dluhu a dotovat osobní dopravu jako celek. Protože se Británie v roce 1973 stala členem Evropských společenství, nabízená podpora se přizpůsobila evropskému právu. Ministr zodpovědný za dopravu⁵⁵ v prosinci 1974 uložil BRB závazek veřejné služby (*public service obligation* – PSO) na základě nařízení Rady č. 1191/69. PSO byl aplikován na celý sektor osobní dopravy, ovšem později z ministerstva zazněl názor, že k dotování *InterCity* není důvod (DoT, 1983, str. 8). K tomu se však vláda odhodlala až ve fiskálním roce 1988/89.

Tabulka 11. Hospodaření British Rail v letech 1971–79, mil. liber

Rok	Vládní podpora ⁵⁶	PTE grant	Provozní bilance	Provozní zisk celé skupiny po zaplacení úroků, daní a před mimořádnými položkami	Provozní zisk celé skupiny po úrocích, daních a po mimořádných položkách
1971	64	–	30,2	–15,4	–15,4
1972	64	8	24,9	–26,2	–26,2
1973	82	9	5,7	–51,6	–51,6
1974	137	15	–85,9	–157,8	–157,8
1975	305	19	–28,3	–60,8	5,5
1976	318	36	13,7	–29,9	5,3
1977	367	39	68,4	29,7	27,0
1978	408	42	54,0	6,5	52,2
1979	518	48	54,4	1,4	12,5

Zdroj: Gourvish, T. *British Rail 1974–1997, 2002; Department of Transport. Transport Statistics Great Britain.*

⁵⁴ Dle Gourvise (2002, str. 21) bylo nakonec odepsáno 189 mil. liber.

⁵⁵ V letech 1970–76 spadala doprava pod kompetence sjednoceného Department of Environment.

⁵⁶ Do roku 1974 se jedná o podporu centrální vlády na nevýdělečné služby v osobní dopravě hrazené na základě zákona z roku 1968, od roku 1975 v rámci PSO, přičemž jsou zahrnuty i dotace na úrovně křížení (vyplácená od roku 1975) a tzv. *special replacement allowance* (hrazený od roku 1978). Vláda poskytovala BR několik dalších grantů (např. příspěvky na penze), ale ty v tabulce nejsou započítány.

Hospodářské výsledky se po uzákonění PSO sice zlepšily, ale deficity reálně odstraněny nebyly. Přebytkového hospodaření celé skupiny BR v letech 1975 a 1976 bylo dosaženo jen díky dotacím do nákladní dopravy (*Freight Transitional Grants*), které byly v účetnictví zařazeny pod mimořádné položky, a nevyplývaly z PSO. Přestože v dalším roce dosáhly BR zisku i bez mimořádných položek, po přepočtení dle směrnic *Accounting Standards Committee* BRB odhalila, že by hospodaření kvůli negativním vlivům inflace na zaúčtování amortizace aktiv, zůstalo v deficitu. Zisk 27 milionů v roce 1977 uvedený v tabulce 11 by se změnil ve ztrátu 178 milionů liber. Vláda zareagovala zavedením speciálního příspěvku (*special replacement allowance*) od ledna 1978, který poskytl železnicím další prostředky na obnovu opotřebovaného majetku. Ovšem ani ten dráhy do reálného přebytku nedostal. Provozní zisky z let 1978–79 by se dle auditorů změnil ve ztráty 147 a 184 milionů liber (Gourvish, 2002, str. 23).

British Rail v době vlády Margaret Thatcherové

Počátek 80. let zastihl Británii v nejhlubší poválečné recesi, kdy reálné HDP pokleslo v roce 1981 oproti roku 1979 o 3,4 %. U BR se projevila opětovným návratem na sestupný trend v přepravních výkonech u osobní (v závěru 70. let se počet osobokilometrů i cestujících krátkodobě zvýšil) a kontinuálním poklesem u nákladní dopravy. Hospodaření BRB se znovu dostalo do problémů a panovala obava z překročení limitů na PSO a EFL⁵⁷ odsouhlasených vládou. Řešení hledali tehdejší představitelé ve dvou rovinách: v reorganizaci společnosti a zainteresování soukromého kapitálu, což se shodovalo s programovým cílem konzervativní vlády na zmenšování veřejného sektoru. Radikální návrhy v podobě další redukce sítě, které byly zveřejněny v tzv. Serpellově zprávě (*Railway Finances Report of a Committee chaired by Sir David Serpell*), byly odsunuty, železniční terminologii řečeno, na slepou kolej a nakonec se od nich upustilo.

Od ledna 1982 vzniklo pět sektorů (*Freight, Parcels, InterCity, Provincial* [od roku 1989 *Regional Railways*] a *London and SouthEast* [od roku 1986 *Network SouthEast*]), které odpovídaly jednotlivým trhům, na nichž BR působily. Zřízení sektorového managementu bylo prezentováno jako přesun manažerské zodpovědnosti za každý sektor na jednoho ředitele bez velkých změn v organizaci nebo nárůstu administrativních nákladů.⁵⁸ Posíleno mělo být rozhodování na základě obchodních kritérií ovlivňující vozový park, infrastrukturu i administrativu. Ve výsledku mělo být mnohem jasnější, kde železnice jako celek vytváří zisk a kde ztrátu (Gourvish, 2002, str. 106).

Prvotním záměrem bylo přilákání privátních investic do aktivit, v nichž si BR chtěly ponechat podíl. Ovšem po roce 1981 bylo zřejmé, že dle směrnic ministerstva financí měly být vedlejší činnosti nabídnuty zcela (Gourvish, in McConville, 1997). Postupně BRB odprodala *BR Hovercraft*⁵⁹ (1981), *BR Hotels* (1982–84), *Superbreak Mini Holidays* (1983), *Slateford*

⁵⁷ Externí finanční limity (*External Financing Limit*) přijaté v roce 1976 pod tlakem MMF výměnou za půjčku ve výši 3 mld. liber.

⁵⁸ Dosavadní regionální generální manažeři, kteří byli členy *Regional Advisory Boards*, nadále zůstávali ve funkci.

⁵⁹ Divize provozující dopravu pomocí vznášedel.

Laundry (1983), *Sealink UK*⁶⁰ (1984), *British Transport Advertising*⁶¹ (1987), *Doncaster Wagon Works* (1987), *Horwich Foundry* (1988), *British Rail Engineering Ltd*⁶² (1988), *Travellers Fare*⁶³ (1988), *Transmark*⁶⁴ (1993), *Meldon Quarry*⁶⁵ (1993) (Smith, 2002, str. 467).

Tabulka 12. Hospodaření British Rail v letech 1980–1993/94, mil. liber

Rok	Vládní podpora ⁶⁶	PTE grant	Provozní bilance	Provozní zisk celé skupiny po zaplacení úroků, daní a před mimořádnými položkami	Provozní zisk celé skupiny po úrocích, daních a po mimořádných položkách
1980	613	57	-18,7	-76,9	-59,8
1981	818	63	26,6	-39,7	-14,5
1982	850	71	-97,5	-175,0	-136,8
1983	874	80	80,2	11,3	67,4
1984	848	77	-261,8	-311,2	-317,8
1985/86	849	78	-231,6	-288,1	-301,3
1986/87	755	70	56,6	-11,5	65,3
1987/88	796	68	69,9	2,4	-82,6
1988/89	551	70	108,5	47,3	290,9
1989/90	479	84	107,0	18,2	304,3
1990/91	637	115	-26,4	-46,4	269,8
1991/92	902	120	-42,4	-	-10,9
1992/93	1194	107	-101,4	-	-144,7
1993/94	926	166	18,7	-	-24,6

Zdroj: Gourvish, T. *British Rail 1974–1997* (2002); *Department of Transport. Transport Statistics Great Britain; Office of Rail and Road* (2016).

Zřízení sektorového managementu a postupné zbavování se vedlejších aktivit vedlo k racionálnějšímu a efektivnějšímu řízení a promítlo se do zlepšených finančních výsledků. V konstantních cenách roku 1982 se hospodářský výsledek sektoru *InterCity* mezi roky 1982 a 1988/89 změnil ze ztráty 196 milionů na zisk 41 milionů liber, u *Network SouthEast* a *Provincial* poklesla ztráta ze 310 milionů na 98 milionů liber, respektive ze 489 milionů na 332 milionů liber. V nákladní dopravě se zvýšil zisk *Railfreight* ze 2 na 49 milionů liber (Gourvish, 2002, str. 140). Patrný je i pokles dotací v rámci PSO (viz tabulka 12). Řada komentátorů

⁶⁰ Provozovatel trajektů mezi Velkou Británií a Francií, Belgií, Nizozemím, Irskem a Normanskými ostrovy.

⁶¹ Divize nabízející prostory v budovách i vozech k reklamě.

⁶² BREL byla divize BR zabývající se vývojem a výrobou nových vlaků. Serpellův výbor kritizoval spojení BREL a BR a poukazoval, že z největších železničních společností na světě si pouze britské a indické vyrábějí vlastní vozy (DfT, 1983, str. 37–40). V roce 1988 došlo k prodeji divize švýcarsko-švédskému konsorciu ABB, Trafalgar House a MEBO v poměru 40 : 40 : 20.

⁶³ Staniční catering.

⁶⁴ *Transportation Systems and Market Research Ltd.*

⁶⁵ Kamenolom s důlní dráhou, kde se těžil šterk původně pro *London and South Western Railway*. Později se dráha stala součástí *Southern Railway*.

⁶⁶ PSO včetně tzv. *special replacement allowance* a dotace na úrovnová křížení. Vláda poskytovala několik dalších grantů (např. příspěvky na penze), ale ty v tabulce nejsou započítány.

proto považuje éru Roberta Reida I.⁶⁷ za zlatý věk moderní železnice, jehož odkaz byl privatizací v 90. letech zničen.⁶⁸

Zmiňované úspěchy lze pomocí některých argumentů zpochybnit. Zlepšené hospodaření je dáváno spíše do souvislosti s nárůstem osobokilometrů a z toho plynoucím zvýšením výnosů než s dramatickým snížením nákladů. Růst přepravní aktivity byl ovlivněn hospodářským boomem (reálné HDP vzrostlo mezi lety 1982–89 o 28 %), který pozitivně ovlivnil příjem BR, díky čemuž mohlo dojít ke snížení PSO. Nelze zapomínat ani na paralelní deregulaci autobusové dopravy, která vedla k odlivu některých cestujících od autobusu k vlaku. Řada pozitivních výsledků byla dosažena až v závěru dekády, např. *InterCity* měl provozní ztrátu do doby, než se z něho vláda rozhodla v roce 1988/89 stáhnout dotace. Provozní výsledky byly navíc vzdálené cílům stanoveným ministerstvem pro komerční podnikání. Celkový zisk BR na konci 80. let byl jistě ohromující, ale nemalou sumou se na něm podílel prodej přebytečného majetku (Gourvish, 2002, str. 149).

Názory na privatizaci vlastní železniční dopravy se postupně u vládních představitelů i odborné veřejnosti vyvíjely, podobně jako se modifikoval pohled na privatizaci jako celek. Ridleyho⁶⁹ zpráva (*Final Report of the Nationalised Industries Policy Group*)⁷⁰ původně zařadila drážní dopravu do skupiny C mezi odvětví s nejnižší přirozenou fragmentací, u nichž se mělo počkat, až jak dopadne odstátnění podniků v příhodnějších sektorech. S tím, jak privatizační proces postupoval do složitějších oblastí, začaly z akademického prostředí a pravicového think-tanku zaznívat názory volající po privatizaci železnice: Beesley a Littlechild (1983), Starkie (1984), Irvine (1987, 1988), Gritten (1988). Konečné rozhodnutí padlo až po volbách v roce 1992, do nichž vedl konzervativce již John Major. Sektorizaci a odprodej vedlejších činností lze tak chápat jako předstupeň privatizace. Celý proces, kdy se BR transformovaly ze „sociální železnice na obchodní firmu“, mj. dokázal, že železniční odvětví lze řídit po menších celcích (srov. Joy, 1996; Gibb, Lowndes, Charlton, 1996; Gourvish, 2002).

2.4 Intermodální posuny 1994–2013

Počet osobokilometrů

Po odeznění hospodářského poklesu z počátku 90. let začal celkový počet osobokilometrů opět růst. Zvyšování pokračovalo až do vypuknutí nedávné recese v roce 2008, kdy se hodnoty snížily a pohybovaly se na úrovni 770 miliard. Tempo růstu počtu osobokilometrů bylo v období 1994–2008 mnohem pomalejší než ve stejně dlouhém období před rokem 1990

⁶⁷ Robert Reid I. (1921–1993) byl dlouholetý železniční manažer. V letech 1980–1983 zastával post výkonného ředitele, poté byl až do roku 1990 předsedou BRB.

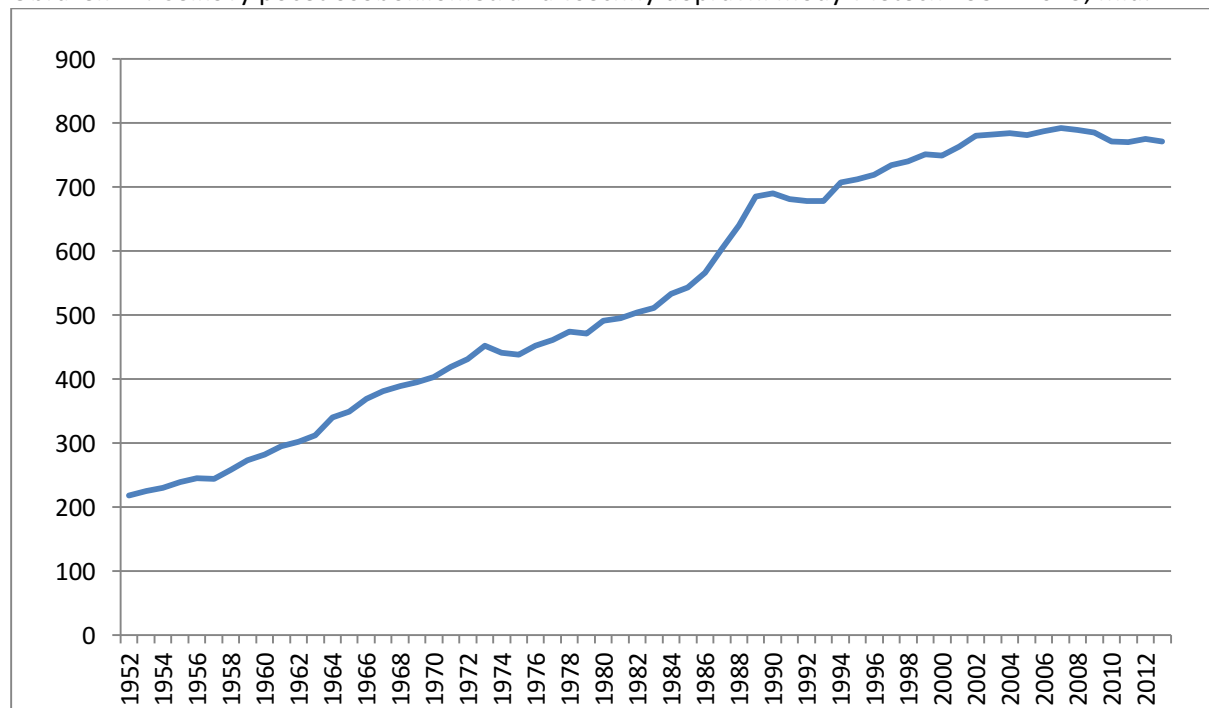
⁶⁸ Například Roger Ford z redakce *Modern Railways* nebo bývalý generální ředitel Virgin Trains Chris Green (Gourvish, 2002, str. 444).

⁶⁹ Nicholas Ridley (1929–1993) byl britský konzervativní politik, jeden z nejbližších spolupracovníků a hlavních stoupenců politiky Margaret Thatcherové. Zastával několik ministerských postů. V letech 1983–86 byl ministrem dopravy.

⁷⁰ Jednalo se o tajnou zprávu zabývající se privatizací zestátněných podniků, která však unikla v roce 1978 do médií.

(obrázek 12). Zatímco v prvním případě narůstaly v průměru o 5,8 miliardy ročně, ve druhém to bylo o 17 miliard ročně. Pokud srovnáme dostupné údaje z celého sledovaného období, zjistíme, že v letech 1952–93 rostly ročně o 11,2 miliardy a v letech 1994–2012 „pouze“ o 3,7 miliardy. Přitom průměrné tempo růstu reálného HDP mělo v letech 1994–2007 hodnotu 3,21 %, tj. vyšší než v 60. nebo 80. letech (2,89 %, respektive 2,93 %). Vyšší hospodářská aktivita se dramaticky nepromítala do nárůstu cestovní aktivity, z čehož lze vyvozovat, že ta se začala přibližovat maximu. S ohledem na dynamický vývoj v posledních sto letech je ošetřitelné dávat zásadní předpovědi. V případě, že se v budoucnu dramaticky nezvýší počet obyvatel Velké Británie, případně nedojde k události, která by v tomto směru ovlivnila chování společnosti (například v důsledku technologické inovace), může celkový počet osobokilometrů oscilovat okolo současných hodnot. Objevily se nové, pracovní obchodní návyky, které tento předpoklad podporují: populárnější zřizování domácích kanceláří nebo nakupování po internetu, které substituují osobní dopravu (cestu do/z obchodu) nákladní dopravou (rozvoz zboží).

Obrázek 12. Celkový počet osobokilometrů za všechny dopravní módy v letech 1952–2013, mld.



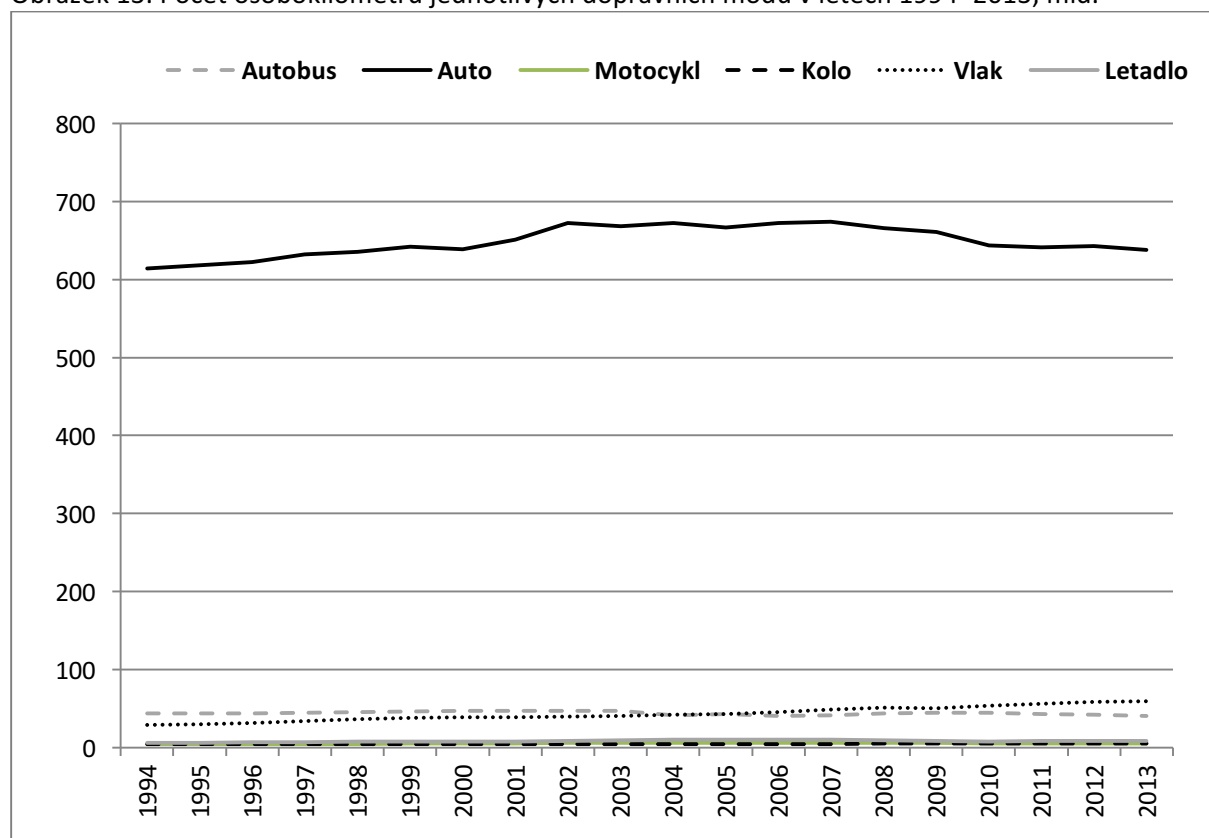
Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (TSGB0101)*.

Intermodální přesun v posledních patnácti letech probíhal zejména ze silnice na železnici. Zatímco počet osobokilometrů u lokální autobusové dopravy se meziročně neměnil nebo se nepatrně zvyšoval (přelom tisíciletí) a tempo nárůstu u individuální automobilové dopravy se zpomalilo,⁷¹ u železniční dopravy od roku 1994/95, kdy začali soukromí dopravci soutěžit

⁷¹ Zpomalení nárůstu bývá dáváno do souvislosti také s rozhodnutím ministra financí každoročně zvyšovat zdanění benzínu a nafty (tzv. *hydrocarbon oil duty*) o 3 % více, než je roční míra inflace. Poprvé byl tzv. *fuel escalator* uplatněn v roce 1993. V dalších letech se *escalator* zvýšil na 5 % a po nástupu labouristů na 6 %. Tento mechanismus byl zrušen po protestech v roce 2000. V následujících dvou letech se počet osobokilometrů skokově zvýšil o 5 %, ale s tím, jak se přiblížila nedávná recese, začal naopak klesat.

o služby, vykazuje počet osobokilometrů trvalý růst (s drobnou výjimkou roku 2000/01, který je spojen s vlnou rychlostních omezení a rekonstrukcí tratí, jež následovaly po nehodě u Hatfieldu) (obrázek 13). Souhrnně se počet železničních osobokilometrů od výchozího roku více než zdvojnásobil na úroveň 58,4 miliardy v roce 2012/13. Relativně nejvíce se zvýšil v sektoru LSE (o 113 %) na 47 % železničního trhu (oproti výchozím 44 %). Ve zbylých dvou sektorech (dálková doprava [původní *InterCity*] a regionální železnice) vzrostl téměř shodně o 95 %, ale zákonitě se jejich relativní podíl na celkovém počtu snížil. K největšímu poklesu došlo po nehodě u Hatfieldu v sektoru dálkové dopravy (o 8 % v roce 2000/01), zatímco v době nedávné recese poklesl počet osobokilometrů u LSE o 1,8 % (v roce 2009/10) a regionální železnice o 1 % (v roce 2012/13).

Obrázek 13. Počet osobokilometrů jednotlivých dopravních módů v letech 1994–2013, mld.



Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (TSGB0101)*.

Příčiny většího využívání železnice jsou detailněji rozebrány v kapitole o privatizaci, ale ve stručnosti je lze vidět v rostoucím objemu služeb a zvyšující se kvalitě (zejména po odeznění „hatfieldského“ období), což souvisí se zavedením tržního prostředí a růstem soukromých i veřejných investic. Průměrné jízdné navíc vzrostlo mezi lety 1995–2009 (v běžných cenách) na železnici⁷² relativně méně (o 77 %) než v autobusové dopravě (o 85 %). V případě blízkých segmentů regionální železniční dopravy a autobusové dopravy v nemetropolitních oblastech

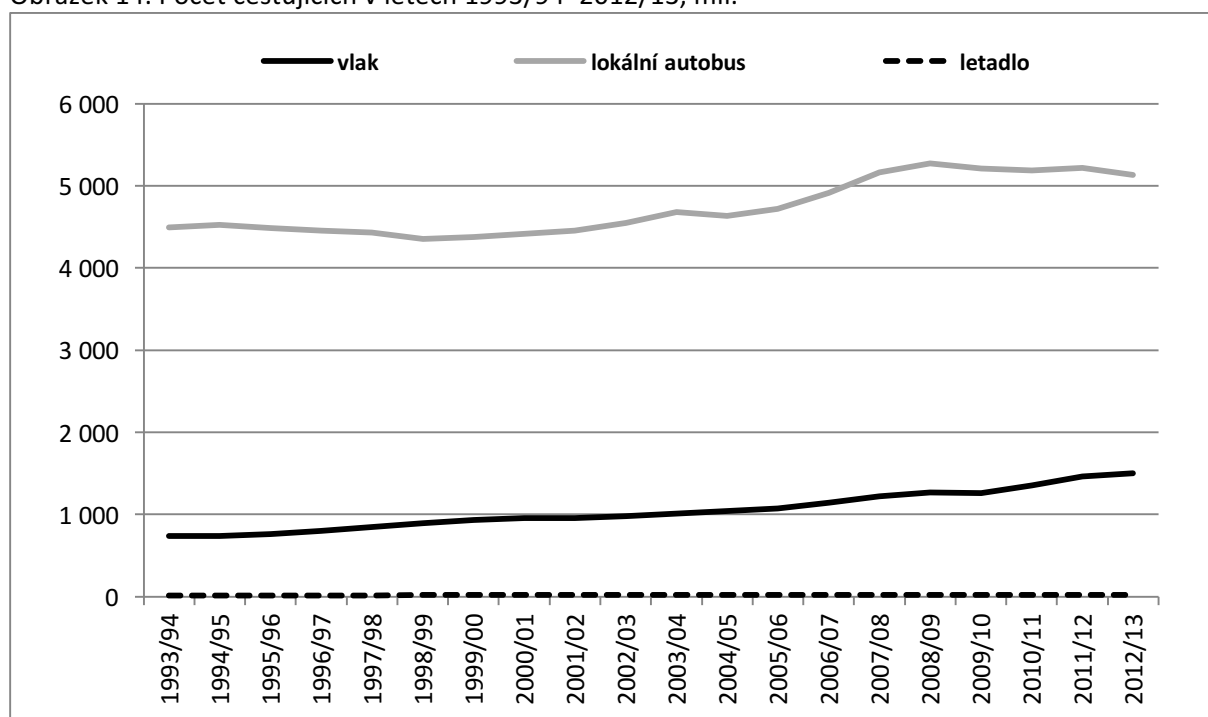
⁷² Jízdné v železniční dopravě je regulováno pomocí formule RPI+X, vyjadřující průměrný růst maloobchodních cen zvýšený (snížený) o stanovenou hodnotu. Ta se v průběhu let měnila. V letech 1995–98 byla RPI+0, 1999–2003 se snížila na RPI–1 a 2004–2014 se zvýšila na RPI+1 (Butcher, 2014, str. 3). Regulaci nepodléhalo celé jízdné, vyňaty z ní byly například první třída nebo některé sezónní či sdružené jízdenky.

je rozdíl výraznější: 62 % oproti 85 %.⁷³ Svou roli v častějším využívání vlaku k cestám do zaměstnání hraje i přeplněnost silnic ve špičkových obdobích (Crozier, 2001, str. 2), což se projevilo zejména v nárůstu osobokilometrů v příměstské železniční dopravě v okolí Londýna.

Počet cestujících

Vývoj počtu cestujících se mezi lety 1994/95–2012/13 u jednotlivých modů lišil. U železniční dopravy se zdvojnásobil na 1,5 miliardy, u autobusové regionální dopravy⁷⁴ do roku 1998/99 mírně klesal k 4,35 miliardy mil., aby posléze vzrostl a oscilloval okolo 5,2 miliardy, a u vnitrostátní letecké dopravy se zvyšoval do roku 2005/06 na historické maximum 23,3 milionu, z něhož následně poklesl k 19 milionům. Nedávná recese se projevila ve sníženém užívání automobilové individuální a letecké dopravy. V případě dotované dopravy došlo jen k velmi mírnému poklesu u lokální autobusové dopravy a k žádné změně u dopravy železniční (obrázek 14).

Obrázek 14. Počet cestujících v letech 1993/94–2012/13, mil.



Zdroj: Department for Transport. *Transport Statistics Great Britain (TSGB0102)*.

Zajímavá je již naznačená komparace po liberalizaci dvou dopravních modů. Zatímco po šesti letech od zahájení deregulace klesl počet cestujících v autobusové dopravě o 21 % (navíc Nash (1993, str. 1048) uvádí, že k největšímu snížení došlo v metropolitních oblastech, a to 28,4 %), v železniční dopravě počet cestujících vzrostl o 30 %, přičemž procentuální zvýšení bylo v každém sektoru (dálková doprava, LSE a regionální železnice) relativně shodné.

⁷³ K číslům je třeba přistupovat s rezervou. Zatímco u lokální autobusové dopravy hodnoty za nemetropolitní oblasti vztahují pouze k Anglii, u regionální železniční dopravy se jedná o celou Británii, tj. včetně Walesu a Skotska. Přesto v obou oblastech vzrostlo jízdné v autobusové dopravě více než železniční. Ve Skotsku se zvýšilo o 76 % a ve Walesu o 93 %.

⁷⁴ Data za dálkovou autobusovou dopravu nejsou od roku 1991/92 publikována.

Od roku 1994 do 2012/13 se změnila průměrná délka cesty. K největší změně došlo v dálkové železniční dopravě, kde se zkrátila ze 187 km na 153 km. V oblasti LSE se nejprve zvyšovala z 26 km na 29 km (v období 2003/04), aby poté poklesla pod 27 km (2012/13). U regionální dopravy kolísala mezi 31 a 34 km. Dodejme, že průměrná délka cesty lokálním autobusem (bez započtení Londýna) se zvýšila ze 7 na 8,5 km. Je třeba upozornit na sníženou relevantnost uváděných čísel. V případě železniční dopravy se v postprivatizačním období objevuje dvojité započítání cestujícího. Cesta, při níž dochází k přestupu mezi různými společnostmi, je započítána dvakrát. V předchozím období byl přestupní lístek díky existenci jediného dopravce zahrnut jednou bez ohledu na počet přestupů. Do roku 2009/10 nejsou navíc brány v potaz údaje za *open access* operátory.

Rostoucí počet cestujících na leteckých linkách má kořeny v reformách provedených v předchozích letech, které umožnily snazší vstup dopravců na trh. Významně se na téměř 63% růstu mezi lety 1995/96–2005/06 podepsal vstup nízkonákladových společností, zejména *EasyJet*, na hlavní vnitrozemské lety.

Počet registrovaných osobních automobilů

Počet registrovaných osobních automobilů se zvýšil z 20,5 milionu v roce 1994 na 27,8 milionu v roce 2013. Tempo čistého přírůstku registrovaných automobilů se na počátku 90. let výrazně zpomalilo na v průměru 153 000 ročně v letech 1991–95, aby se v období růstu HDP (1995–2007) zvýšilo na 512 000 za rok. V následném období 2007–13 došlo k poklesu na 176 000 ročně. V souhrnu byl průměrný čistý roční přírůstek ve sledovaném období 1994–2013 nižší (380 000) než v letech předchozích. Roční průměr za období 1971–90 dosahoval 489 000 a za roky 1960–90 dokonce 495 000. Čísla dokládají určitou nasycenost trhu z hlediska absolutního počtu aut. Zakrývají skutečnost, že počet nově registrovaných aut v období 1995–2008 vždy přesáhl 2 miliony a že v prvních pěti letech 21. století dosahoval historických maxim pohybujících se nad 3 miliony. V tomto směru byla Británie na druhém místě v EU za Německem.

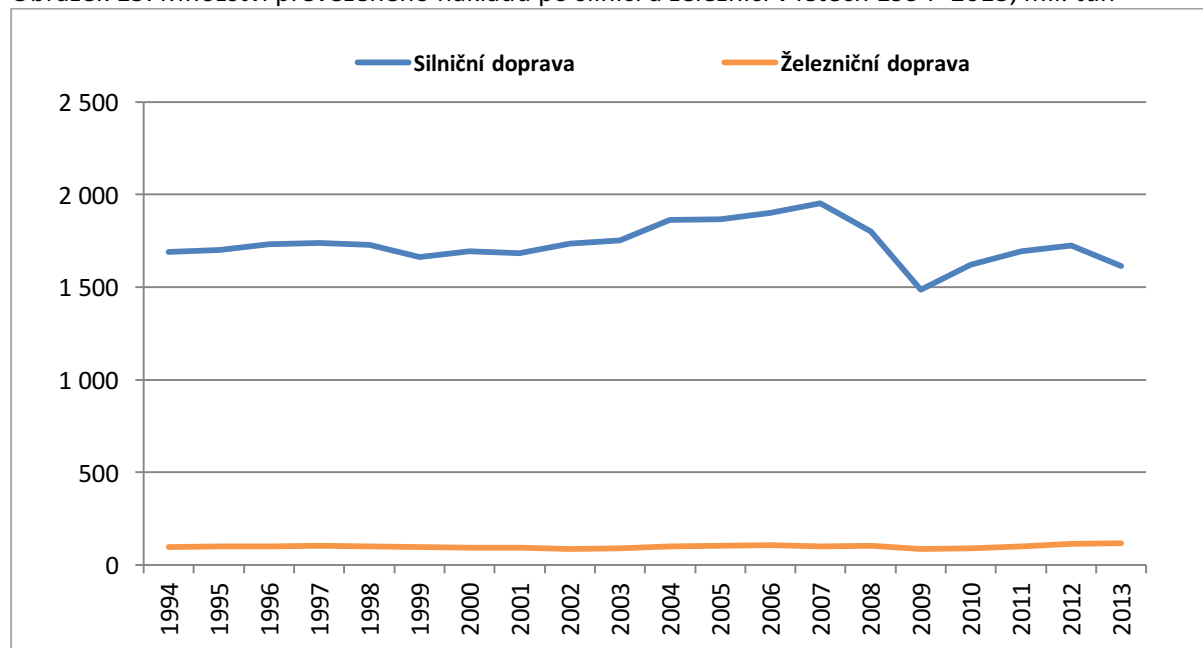
Nadále se zvyšoval podíl britských domácností vlastnících jak alespoň jedno auto (růst z 67 % v 1994 na 75 % v 2013), tak dvě a více aut (zvýšení ve stejném období z 23 % na 32 %). Od poloviny 90. let až do roku 2011 klesal počet vozokilometrů připadajících na jedno auto, stejně jako počet osobokilometrů realizovaných jedním vozidlem.

Nákladní doprava (množství převáženého nákladu v tunách, počet tunokilometrů)

Z obou sledovaných kategorií (množství převáženého nákladu a počet tunokilometrů) je zřejmé, že se železničním společností podařilo zastavit kontinuální pokles, který byl sice v polovině 80. let na čas přerušeno, ale od roku 1989 opět pokračoval. Po privatizaci se množství převáženého nákladu pohybovalo okolo 100 milionů tun (v čemž není započítána přeprava materiálu používaného k pracím na železnici) a počet tunokilometrů se zvýšil do roku 2007 o 60 %. V závěru období došlo vlivem hospodářské recese k mírnému poklesu, ovšem v roce 2012 se hodnoty vrátily na předchozí úroveň. Silniční nákladní doprava vykazovala mírně rostoucí trend v obou kategoriích až do roku 2007. V následujících letech došlo

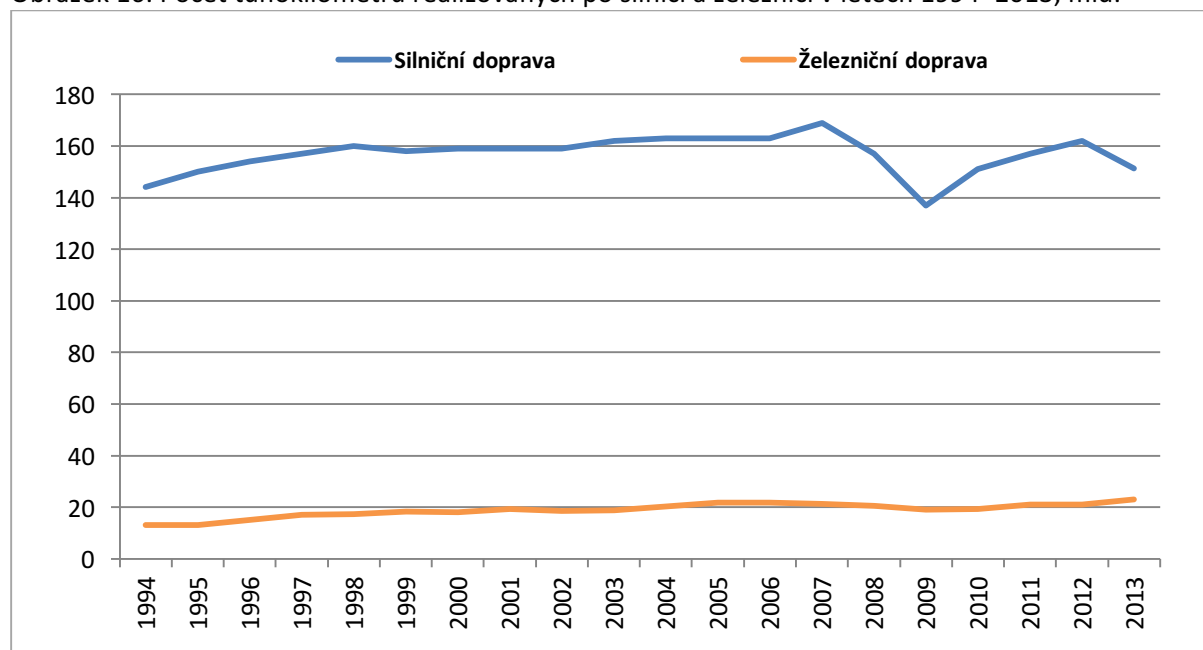
k propadu (zejména v roce 2009) pod úroveň roku 1994. Nadále však zůstává na mnohonásobně vyšších výkonech než železniční doprava (obrázky 15 a 16).

Obrázek 15. Množství převezeného nákladu po silnici a železnici v letech 1994–2013, mil. tun



Zdroj: Department for Transport. Transport Statistics Great Britain (TSGB0401).

Obrázek 16. Počet tunokilometrů realizovaných po silnici a železnici v letech 1994–2013, mld.



Zdroj: Department for Transport. Transport Statistics Great Britain (TSGB0401).

Dominantní komoditou převáženou po dráze zůstalo nadále uhlí (přes 40 % z celkové přepravované tonáže a více než 30 % z realizovaných tunokilometrů). Import této komodity, který začal od 90. let ve velkém substituovat domácí těžbu, měl vliv na to, že jeho celková nabídka, a tím i převážená tonáž v železniční dopravě neklesaly. Dovoz ovlivnil i prodloužení tunokilometrů, protože uhlí nebylo do místa zpracování dopravováno z blízkého (dnes uza-

vřeného) dolu. Po roce 2006 došlo v důsledku zvýšení přepravní kapacity přístavů v oblasti ústí řeky Humber, kudy do Británie importované uhlí putuje a kde se zároveň v okolí nachází několik tepelných elektráren (Drax, Eggborough, West Burton), k omezení přepravy ze Skotska, a proto začal počet tunokilometrů opět klesat (Network Rail, 2013) (viz obrázek 16). Ve sledovaném období došlo i k intermodálnímu posunu, kdy se podíl železnice (vesměs na úkor silniční dopravy) na tunokilometrech vztahujících se k přepravě uhlí zvýšil mezi lety 2000 a 2009 ze 74 % na 83 %.

Sektorem, v němž zaznamenala železnice největší nárůst, je kontejnerová doprava.⁷⁵ Od roku 1998 do roku 2012 se zvýšil počet tunokilometrů o 80 % na 6,3 miliardy a přiblížil se výkonům vztahujícím se k přepravě uhlí (v roce 2010 je dokonce předstihl). Rostoucí trend vykazovala ve stejném období i přeprava stavebnin. Naopak výkony u přepravy oceli (a železa) a ropných produktů spíše stagnovaly a poklesly u nákladní dopravy realizované pod kanálem La Manche, stejně jako v kategorii souhrnně označované jako ostatní náklad (například chemikálie, nerostné suroviny, odpad).

⁷⁵ Ve statistikách je označovaná jako *intermodal domestic*. Sektor bývá rozdělován na dvě podskupiny: doprava kontejnerů do/z přístavů a vnitrozemská doprava mezi jednotlivými terminály. Prozatím výrazně dominovala první kategorie. Mezi hlavní přístavy zaměřující se na překládku kontejnerů patří Felixstowe, Southampton a londýnský Thamesport.

3. PRIVATIZACE BRITSKÝCH ŽELEZNIC

V této kapitole se zaměříme na stěžejní organizační změny na britských železnicích, ke kterým došlo v 90. letech 20. století. V první podkapitole bude nejprve nastíněna situace, v níž se nacházela společnost British Rail (BR) na začátku 90. let, dále pak budou uvedeny zvažované přístupy k privatizaci a její legislativní milníky. V druhé podkapitole bude pozornost věnována samotnému průběhu privatizace. Ve třetí části bude kladen důraz na nástup labouristické vlády v roce 1997 a její reakce na problémy, které se v privatizovaném odvětví objevily, a současně budou rozebrány dopady nehody u Hatfieldu na železniční odvětví ve Velké Británii. V poslední podkapitole bude nastíněn současný stav britských železnic a rámcově bude zhodnoceno splnění privatizačních cílů.⁷⁶

3.1 Britské železnice před privatizací

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, v 80. letech došlo k rozsáhlé organizační restrukturalizaci společnosti British Rail. Ta byla vedena snahou o zvýšení efektivity a snížení objemu dotací. Nová struktura byla založena na sektorovém rozvržení, čímž vzniklo 5 segmentů: tři pro oblast osobní dopavy – *Intercity*, *Regional Railways*, *Network South-East*, a dva pro oblast nákladní dopavy – *Freight* a *Parcels* (Shires et al., 1994). Kromě toho byla zřízena společnost *European Passenger Services*, jejímž úkolem bylo provozovat vysokorychlostní osobní železniční přepravu přes Eurotunel do Francie a Belgie (Kopicki a Thompson, 1995). Po reformách z 80. let přišla další interní reforma v roce 1991, kdy British Rail přišlo s iniciativou *Organising for Quality*, na jejímž základě vznikla oddělená zisková centra v rámci jednotlivých obchodních segmentů (Butcher, 2010).

Na počátku 90. let fungovala společnost British Rail velmi efektivně, což bylo dáno růstem produktivity v předchozích letech (British Railways Board, 1991). Vedle restrukturalizace bývá jako faktor, který vedl k růstu efektivity, zmiňována také předchozí politika Margaret Thatcherové, která poměrně výrazně omezila rozpočet společnosti British Rail. Tento tlak na vedení British Rail způsobil, že se jim podařilo dosáhnout v některých částech organizace zisku (např. *Intercity* a *Network South-East*) (Turner, 2010). Současně výrazně poklesly subvence na železniční dojížděku do Londýna (Welsby a Nichols, 1999). To přinášelo ideální možnost privatizovat bez dalších subvencí. Vhodnost doby pro privatizaci potvrzovala také British Railways Board.⁷⁷ Dle ní privatizace přicházela v době, kdy začala renesance železničního

⁷⁶ Detailnější analýza je zpracována v následující kapitole.

⁷⁷ British Railways Board byla státní organizace provozující britské železniční odvětví na základě *Railways Act 1963* a působící pod obchodním jménem British Rail. Oba názvy jsou v textu používány zaměnitelně.

odvětví a po letech propadu začal zájem cestujících o železnici růst díky lepší kvalitě poskytovaných služeb a kvůli kongescím v příměstských oblastech (British Railways Board, 1991).

Zlepšení produktivity ani snížení nákladů však nepomohlo zvrátit dlouhodobý trend poklesu modálního podílu železnice. Od začátku 50. let, kdy tvořil podíl železnice asi 20 % celkových osobokilometrů (a v případě nákladní dopravy 40 % tunokilometrů), se do poloviny 90. let podíl železnice na trhu snížil přibližně o 6 p.b. (jak u osobní, tak u nákladní dopravy) (Kopicki a Thompson, 1995).⁷⁸

Zvažované varianty privatizace

Na počátku 90. let se v řadě evropských zemí začaly objevovat snahy o reorganizaci národních železnic. Za tímto účelem byly obecně uvažovány tři alternativní modely: i) oddělení infrastruktury od provozu, ii) privatizace dopravců, případně infrastruktury a iii) *open access* konkurence (Nash a Preston, 1993). První ze zmíněných modelů byl detailněji podchycen také v jedné z evropských legislativních vlaštovek zaměřených na revitalizaci železnic, kterou byla Směrnice 91/440/EHS o Rozvoji železnic Společenství z roku 1991. Jejím cílem bylo zajištění integrace evropského dopravního sektoru pro potřeby vnitřního trhu Společenství a zabezpečení efektivnosti a intermodální konkurenceschopnosti železničního odvětví. Pro dosažení těchto cílů směrnice mimo jiné požadovala zajištění nezávislosti řízení železničních podniků a účetní oddělení správy železniční infrastruktury od poskytování dopravních služeb (Směrnice Rady 91/440/EHS, sekce I, článek 1).⁷⁹ Tato směrnice však nestanovovala, zda mají být železnice ve státním vlastnictví, nebo zprivatizovány (Murray, 2002). V tomto směru tedy Velká Británie vstupovala do neznáma a současně nebyla ničím omezena.

Privatizace v jiných britských odvětvích byla obecně hodnocena jako úspěšná, přesto patřila železnice za vlády Margaret Thatcherové vedle uhlí a pošty k odvětvím, která byla nedotknutelná (Welsby a Nichols, 1999). Když však byla Thatcherová na konci roku 1990 nahrazena Johnem Majorem, zastánci privatizace získávali převahu. Nová vláda hledala cesty, jak snižovat vládní výdaje, a privatizace železnice se jevila jako něco, co osloví jak spotřebitele, tak konzervativce (Thomson a Macintyre, 1993).

Základním záměrem zastánců privatizace bylo zbavit odvětví byrokracie a politických intervencí a nahradit je tržními principy s cílem dosáhnout větší efektivnosti, nižších nákladů a lepší alokace zdrojů. Kromě toho byla privatizace vnímána jako cesta, jak se sníží riziko omezení investic ze strany státu a současně odpadne kontrola financování vyplývající z pravidel pro veřejné výdaje (Butcher, 2010). Přes úspěšnost předchozích privatizací bylo v případě železnice jasné, že najít způsob, jak dostat soukromý sektor do tak integrovaného a komplexního systému, jakým je železnice, nebude snadné (Thomson a Macintyre, 1993).

⁷⁸ V případě osobní dopravy to bylo dáno nárůstem soukromého vlastnictví osobních aut a míry jejich používání. U nákladní dopravy tento dlouhodobý pokles odrážel snížení produkce v tradičním těžkém průmyslu jako je uhlí a ocel (kde měla železnice dlouho značný podíl na trhu) a prudké navýšení přepravy lehkého spotřebního zboží, v níž má výhodu silniční doprava (Kopicki a Thompson, 1995).

⁷⁹ Oddělení organizační, resp. institucionální bylo dobrovolné (Směrnice Rady 91/440/EHS, sekce I, článek 1).

Již v polovině 80. let přišly pravicové think-tanky *Center for Political Studies* (CPS) a *Adam Smith Institute* s různými modely privatizace (Murray, 2002). V říjnu 1988 bylo na konferenci Centra pro politická studia nastíněno celkem pět možných variant privatizace British Rail (Butcher, 2010):

1. Privatizace celé společnosti

Privatizace odvětví jako celku byla navržena samotnou společností British Rail (Li a Stittle, 2014). Výhodou této varianty bylo, že by udržela britskou železniční síť pohromadě a současně by železnice byla převedena do soukromých rukou, i když v podobě monopolu (Li a Stittle, 2014). Státní úředníci však nemohli najít žádný způsob, jak zachovat celistvý železniční systém a současně jej zbavit ztrátovosti, takže politici byli nuceni uznat, že British Rail prostě nemůže být prodána jako jediný fungující podnik jako např. British Telecom nebo British Gas, které byly velmi ziskové (Thomson a Macintyre, 1993).

2. Geografické rozdělení

Vláda tedy začala hledat nejvhodnější způsob, jak železnici rozdělit před samotnou privatizací (Welsby a Nichols, 1999). Premiér John Major chtěl původně rozdělit British Rail na geografickém základě (Thomson a Macintyre, 1993). British Rail by byla rozdělena do samostatných vertikálně integrovaných regionálních společností (Murray, 2002). Tato varianta byla prosazována také konzervativním think-tankem *Center for Political Studies*, neboť takto to ve Velké Británii fungovalo před znárodněním v roce 1948. Jednalo se tedy o model, který byl jednoduchý a známý. Problémem z pohledu vlády byla však skutečnost, že by takové řešení bránilo vstupu konkurence (Thomson a Macintyre, 1993).

3. Sektorové rozdělení

V případě sektorového rozdělení by byla British Rail rozdělena do několika samostatných společností na základě obchodních sektorů (např. *Intercity*, *Network South-East*, nákladní doprava atd.). Jako nevýhoda této varianty byly uváděny komplikace spojené s vlastnictvím kolejí (Freeman a Shaw, 2000).

4. Oddělení infrastruktury od provozu

Tuto variantu obhajoval think-tank *Adam Smith Institute* (Murray, 2002). Trať by byla v tomto případě v rukou správce infrastruktury a nezávislé provozní společnosti by pak provozovaly vlaky. O tom, kdo bude služby poskytovat, by se rozhodlo na základě tendru (Thomson a Macintyre, 1993). Think-tank *Center for Political Studies* byl proti vzniku správce infrastruktury, neboť se obávali toho, že vznik monopolního Railtracku nepovede ke vzniku tlaku na efektivitu a navíc bude docházet k nadměrnému opotřebování infrastruktury (Murray, 2002).

5. Kombinace výše uvedených možností

Například by se mohlo jednat o rozdělení založené částečně na regionech a částečně na sektorech nebo o model, kdy by některé části železnice byly provozovány nezávislými

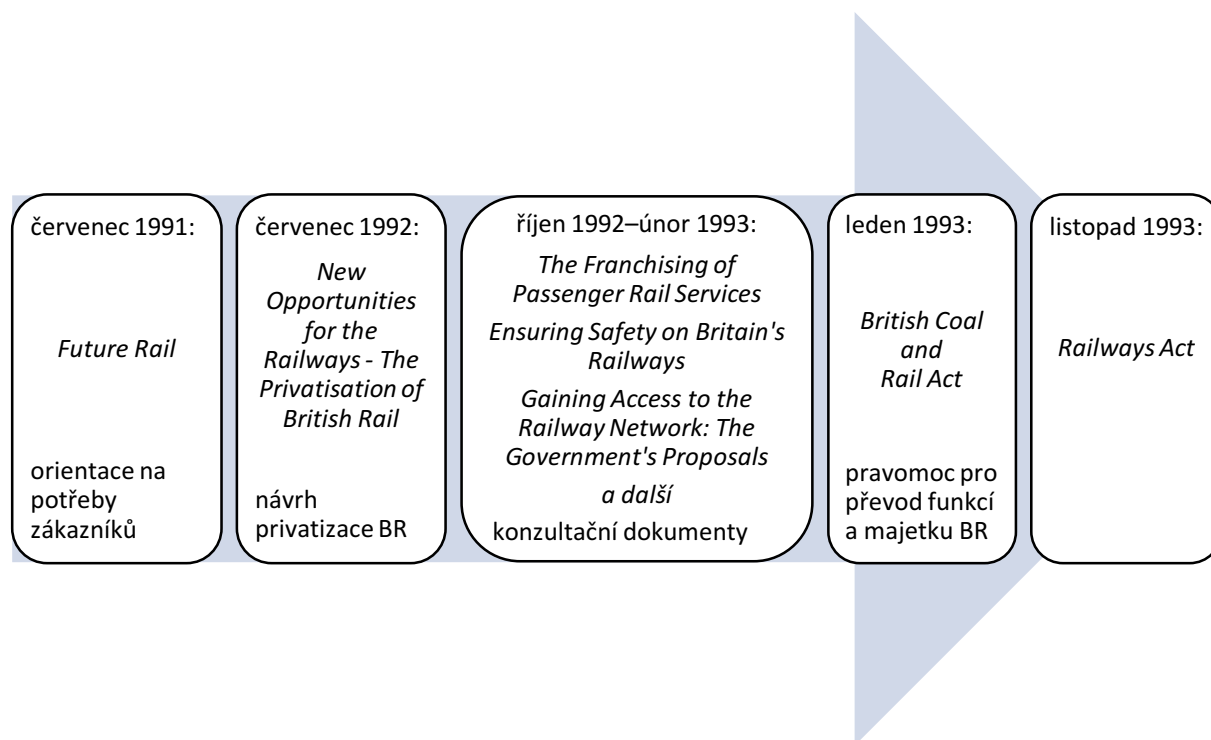
vertikálně integrovanými společnostmi a jiné by měly správce infrastruktury odděleného od provozu (Butcher, 2010).

V úvodní fázi nebyl zřejmý model, který bude pro privatizaci použit (Welsby a Nichols, 1999). Žádná z výše uvedených variant nespĺňovala všechny cíle vlády a především se žádná z nich nezdála ani možná (Thomson a Macintyre, 1993). Při zvažování jednotlivých alternativ privatizace byl vzat v úvahu konflikt mezi minimalizací ztrát způsobených rozpadem sítě a maximalizací stupně konkurence – každý přístup, který by představoval propojení infrastruktury a provozu (ať na regionální nebo sektorové úrovni) by vedl k nižšímu stupni konkurence, neboť infrastruktura sama o sobě představuje přirozený monopol (Nash a Preston, 1993). Nakonec tak zvítězila varianta oddělení infrastruktury od provozu.

Legislativní milníky britské privatizace

Formování přístupu k reorganizaci britského železničního odvětví je možné vysledovat na základě vývoje relevantní legislativy. Milníky britské železniční privatizace jsou zachyceny v následujícím obrázku.

Obrázek 17. Stěžejní legislativní milníky britské železniční privatizace



Zdroj: vypracováno autorem

Prvotní plány s britskou železnicí byly představeny již v publikaci vydané British Railways Board v červenci roku 1991 s názvem *Future Rail – the Next Decade*. Stanoveným cílem do budoucna bylo orientovat se na potřeby zákazníků, což mělo být doprovázeno udržením dosavadní úrovně investic. Tento dokument však nijak neřešil otázku privatizace. Bylo zde pouze zmíněno, že otázka vlastnictví by měla být řešena z hlediska proveditelnosti a smyslnosti jednotlivých variant v rámci širších odborných debat (British Railways Board, 1991).

Základem samotných privatizačních plánů britské vlády byla bílá kniha *New Opportunities for the Railways – The Privatisation of British Rail* s návrhem privatizace a zavedení konkurence na britskou železnici, která byla vydána v červenci roku 1992.⁸⁰ Tento dokument zdůrazňoval pozitivní dopady privatizace provedené v jiných odvětvích s tím, že „*nastal čas, aby tyto přínosy získala také železnice*“ (Department of Transport, 1992a). Cílem reformy bylo zlepšit kvalitu železničních služeb a díky konkurenci soukromých subjektů zajistit větší efektivitu a širší spektrum služeb, které budou více orientovány na to, co uživatelé železnice chtějí (British Railways Board, 1991).

Bílá kniha navrhovala, aby ta část železnice, která má podobu přirozeného monopolu (tj. infrastruktura), byla pod kontrolou jediného podniku a aby soukromé firmy mohly soutěžit o poskytování služeb cestujícím (Burns, 1993). Železniční síť měla být tedy oddělena od poskytování železničních služeb a zůstat ještě po nějakou dobu ve veřejném vlastnictví. Železniční služby měly být rozděleny do franšiz a prodány soukromému sektoru. Vítězi se měli stát ti, kteří nabídnou nejlepší služby za nejnižší výši dotací od vlády. Předpokládalo se, že společnost BR sama nebude moci soutěžit o franšizy, což bylo dáno snahou o přilákání zájemců z řad soukromých subjektů (Burns, 1993). V rámci návrhu bylo uvedeno, že by měla existovat i možnost konkurence na trhu *open access* v současném souběhu s franšizami (Thomson a Macintyre, 1993).

Bílá kniha předpokládala zavedení a průchod nezbytných právních předpisů během zasedání parlamentu v letech 1992–1993 s tím, že první franšizy by byly přiděleny v roce 1994 (Butcher, 2010). Návrh privatizace britské železnice však nebyl nijak nadšeně vítán. Zveřejnění vládního záměru v bílé knize vyvolalo šest měsíců intenzivních diskuzí, během nichž kritici uváděli jednu námitku za druhou, a vláda hledala způsoby, jak jim čelit (Thomson a Macintyre, 1993). Odpůrci železniční privatizace tvořili rozsáhlou skupinu od předvídatelných kritiků z řad odborů a opozičních stran po některé konzervativce, kteří plány vnímali jako nedomyšlené a uspěchané (Murray, 2002).

Na bouřlivou diskuzi se snažila odpovídat British Railways Board v rámci návazně vydaných dokumentů. Již v červenci roku 1992 vydala *Railway Privatisation: Some Questions Answered*, jehož cílem bylo odpovědět na některé otázky a nejasnosti týkající se vládního návrhu privatizace, jako např. postavení a financování Railtracku, podoby franchisingu a privatizace nákladní dopravy (British Railways Board, 1992). Vedle toho se objevila také otázka vytvoření vhodného regulačního režimu (Burns, 1993).

Celkově se kritika konceptu britské privatizace železnice ze strany jejích odpůrců zaměřila na tyto hlavní body (Thomson a Macintyre, 1993):

1. Oslabení pozice britské železnice

Společnost British Rail bývala považována za silný monopol, avšak ve skutečnosti to byl slabý konkurent na širším trhu dopravy (7 % britského trhu osobní dopravy a 10 % nákladní). Odpůrci privatizace se obávali, že privatizace britskou železnici dále oslabí. Jako

⁸⁰ Vydání bílé knihy se zpozdilo – namísto slíbeného konce roku 1991 vyšla až po volbách v roce 1992 (Butcher, 2010).

konkrétní příklad byl uváděn problém uznávání jízdních dokladů (*through-ticketing*) v rámci roztržštěného systému, který by mohl cestující dále odrazovat od železnice.

2. Růst nákladů

Kritici poukazovali na to, že v první řadě vzniknou privatizační náklady (minimálně 150 milionů liber), dále budou muset být odepsány půjčky od vlády (ve výši 1,8 miliardy liber), ale zejména že se zvýší roční náklady na chod železničního systému – ať už ve formě vyššího jízdného placeného cestujícími nebo vyšších dotací do železnice z důvodu zajištění adekvátní návratnosti investic soukromých subjektů ze strany daňových poplatníků.⁸¹

3. Pokles rozsahu a kvality poskytovaných služeb

Kritici uváděli, že rozdělením společnosti BR se posílí argumenty pro uzavření nejvíce ztrátových tratí nebo služeb. Kromě toho existovala obava, že se může zhoršit kvalita služeb pro cestující. To bylo odůvodňováno situací, k níž došlo po privatizaci u autobusové dopravy, kde si podle kritiků mnoho autobusových společností nemohlo dovolit nová vozidla. Zdálo se pravděpodobné, že se něco podobného může stát i na železnici, a to zejména proto, že kolejová vozidla jsou mnohonásobně dražší než autobusy.

Nic z výše uvedených námitek však nepřesvědčilo britskou vládu, aby svůj přístup změnila (Thomson a Macintyre, 1993). Nový premiér John Major pod vlivem think-tanku *Adam Smith Institute* prosadil privatizaci britské železnice (Turner, 2010).

Začátkem roku 1993 se objevil velmi důležitý zákon *British Coal and British Rail Act 1993*, který umožnil British Railways Board jednat o návrzích převodu funkcí a majetku společnosti British Rail (British Coal and British Rail (Transfer Proposals) Act 1993). Jednalo se o průlomové nastavení pravomocí, které již bylo přípravným krokem pro dramatické změny, jež se pro britskou železnici chystaly v souvislosti s očekávaným novým zákonem o drahách. Po více než roce od vydání bílé knihy a velkých diskuzích byl 5. listopadu 1993 přijat *Railways Act 1993*, který vstoupil v platnost 1. dubna 1994 (Shires et al., 1994). Tento zákon vytvořil právní rámec pro restrukturalizaci britského železničního odvětví a následnou privatizaci British Rail. Jeho přijetí bylo velmi kontroverzní – veřejnost nebyla nepřesvědčena o výhodách privatizace železnice a opoziční labouristé deklarovali, že po nástupu do vlády bude celé železniční odvětví vráceno do státních rukou (Thomson a Macintyre, 1993).

Cílem privatizace British Rail bylo:

- zvýšení konkurence a efektivity železničního odvětví jako celku (Li a Stittle, 2014);
- dosažení lepšího využití železnice, větší odpovědnosti vůči zákazníkům a vyšší kvality služeb (British Railways Board, 1991);
- zachování vysoké úrovně investic do odvětví, které budou realizovány soukromým sektorem (Butcher, 2010);

⁸¹ Studie nátlakové skupiny Transport 2000 predikovala, že celkové náklady na železnici v průběhu 10 let po privatizaci stoupnou nejméně o 15 procent, což mělo být dáno dodatečnou administrativní zátěží 25 franšizových dopravců, existencí tří regulačních orgánů a samostatného správce infrastruktury (Thomson a Macintyre, 1993). Vedle toho také existovaly obavy, že budou držitelé franšíz vyžadovat značnou rizikovou přirážku (Nash, 1993).

- snížení vládních intervencí a zvýšení transparentnosti státních dotací (Bartle, 2004).

Podstatou inovací, které *Railways Act 1993* přinesl, bylo především (Butcher, 2010):

- oddělení infrastruktury od provozu, v rámci čehož mohou provozovatelé vlaků získat přístup k infrastruktuře, která je ve vlastnictví nově vzniklého subjektu veřejného sektoru – Railtracku;
- zavedení franchisingu pro poskytování osobní železniční dopravy;⁸²
- vznik nových regulačních orgánů – *Railway Regulator* a *Franchising Director*;
- zapojení poradních výborů zákazníků do projednávání případného omezení poskytovaných služeb osobní dopravy;
- zavedení státní garance kontinuity poskytovaných služeb v případě úpadku provozovatele vlaků nebo provozovatele infrastruktury atd.

3.2 Průběh privatizace britských železnic

Samotná privatizace British Rail proběhla v letech 1994 až 1997. Jak již bylo uvedeno výše, podstatou britské privatizace železničního odvětví bylo oddělení správy infrastruktury od provozování železniční dopravy. Jediná vertikálně integrovaná železniční společnost British Rail byla rozdělena mezi lety 1994 a 1997 na více než 70 samostatných společností: vlastníků vlaků, provozovatelů vlaků, majitele dráhy a mnoho poskytovatelů podpůrných služeb. Provozovatelé železničních služeb si začali pronajímat vlaky od společností kolejových vozidel a platit za přístup na trať poskytovaný monopolním provozovatelem infrastruktury (Affuso a Newbery, 2000). Fungování odvětví bylo založeno právě na síti smluvních vztahů mezi správcem infrastruktury, provozovateli služeb a poskytovateli kolejových vozidel⁸³ a nově začalo podléhat dohledu dvou regulátorů – *Office of the Rail Regulator* (ORR) a *Office of Passenger Rail Franchising* (OPRAF). Hlavní aspekty reformy a organizační struktura britských železnic po privatizaci je zachycena na obrázku 18.

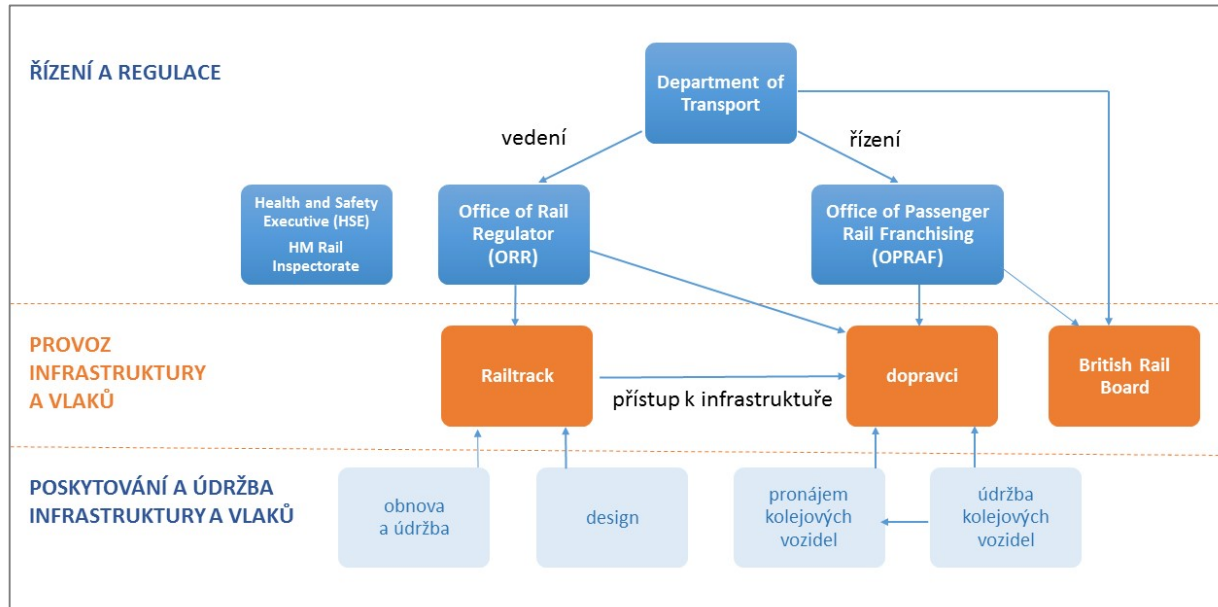
Správa infrastruktury

V první fázi byla společnost British Rail rozdělena na instituci Railtrack a na zbytkovou provozní společnost British Rail provozující všechny ostatní služby, dokud nebudou její části prodány nebo franšizovány (Butcher, 2010). Správce infrastruktury Railtrack se stal samostatnou, státem vlastněnou společností 1. dubna 1994, kdy na něj byla převedena železniční infrastruktura od tratí přes budovy stanic, ostatní budovy a pozemky až po signalizaci (Butcher, 2010). V rámci nového systému měli provozovatelé vlaků získávat přístup na trať, za což museli Railtracku zaplatit poplatek.

⁸² British Rail nakonec mohla bojovat o franšízy (to původně bylo vyloučeno) (Butcher, 2010).

⁸³ Označování jako *Rolling Stock Operating Company* (ROSCO).

Obrázek 18. Struktura železničního odvětví v letech 1994–1996



Zdroj: vypracováno dle Bartle (2004)

Jedním z nejobtížnějších problémů byla otázka, jak vysoký poplatek by měl účtován za použití infrastruktury. Zpočátku zůstal Railtrack ve státních rukou, ale očekávalo se, že bude schopen pokrýt celé náklady a generovat zisk (nejprve 5,6 %, později 8 %) z poplatků, které vybere od provozovatelů (Shires et al., 1994). Britská vláda chtěla, aby Railtrack fungoval jako čistě komerční organizace, která pak bude moci být privatizována (Nash, 1993).⁸⁴ Pravidla tak byla nastavena v této podobě (Nash, 1993):

- Veškeré tarify budou ponechány na individuálních jednáních.
- V případě nákladní dopravy a *open accessu* u osobní dopravy bude cílem Railtracku maximalizovat zisk, což znamenalo, že se bude snažit účtovat maximum, co budou dopravci ochotni nést.
- V případě, že nákladní doprava nebude schopna pokrýt poplatek za použití infrastruktury, bude dopravcům moci být poskytnuta dotace ve výši až 100 % poplatku (zejména v případech, kdy by bylo využití železnice shledáno jako výhodnější než využití silnice).
- Regulátor bude schvalovat dohody o přístupu mezi Railtrackem a provozovateli, podporovat konkurenci, chránit zájmy uživatelů a bránit zneužití monopolního postavení na trhu atd.

Stanice a depa byly ve většině případů pronajaté poskytovateli osobní dopravy, který nabízel na dané stanici většinu služeb nebo nejvíce využíval dané depo. Railtrack si ponechal pouze 14 velkých nádraží na hlavních tratích, která měla potenciál pro komerční využití nebo developerský rozvoj (Butcher, 2010).

⁸⁴ Na rozdíl od přístupu použitého ve Švédsku, kde byly poplatky stanoveny na základě mezních společenských nákladů (z hlediska opotřebení, nehod a znečištění ovzduší) a správce infrastruktury byl výrazně dotován (Nash, 1993).

Railtrack měl vedle poskytování přístupu k infrastruktuře a dalším železničním aktivům nově na starosti (Shires et al., 1994; Butcher, 2010):

- údržbu infrastruktury,
- koordinování provozu vlaků prostřednictvím centralizované tvorby jízdního řádu,
- signalizaci,
- provozní bezpečnost sítě,
- poskytování elektřiny pro provozovatele vlaků.

*Poskytování železničních služeb*⁸⁵

Klíčová část právních předpisů o privatizaci v *Railways Law 1993* byla zaměřena na franchising služeb železniční dopravy.⁸⁶ Model franchisingu přijatý britskou vládou pro osobní železniční dopravu neodpovídal tradiční definici pojmu „franšíza“ (Li a Stittle, 2014). Důvodem byl fakt, že i když celá řada různých provozovatelů vlaků začala poskytovat služby v rámci vlastní franšizy na konkrétních franšizových tratích (Affuso a Newbery, 2000), v praxi tyto společnosti působily pod celkovou „vnitrostátní železniční značkou“ (*national railways branding*) (Li a Stittle, 2014).

Osobní služby byly rozděleny do 25 samostatných jednotek a nabídnuty k prodeji jako samostatná franšíza. O franšizu se mohly ucházet společnosti ze soukromého sektoru, samostatný management a případně i společnost British Rail, pokud by to nově vzniklý úřad pro franšizy⁸⁷ schválil, což však v praxi nikdy neudělal (Butcher, 2010).

První franšizy South-West Trains a Great Western byly přiděleny v prosinci roku 1995 a služby začaly poskytovat od února 1996 (Butcher, 2010). Zbývající z prvních 7 franšiz byly přiděleny do května 1996 (OPRAF, 1996). Ve všech případech platilo, že je nabyvatel získal na fixní období mezi sedmi až patnácti lety (Butcher, 2010). Více viz tabulka 13. Všichni držitelé franšizy se zavázali v prvních letech k poskytování služeb na úrovni, která byla před jejich převzetím, v mnoha případech však nastavily standardy pro pasažéry nad dosavadní úroveň a zavázali se k množství dalších zlepšení služeb (OPRAF, 1996).

Co se týče nákladní dopravy, byla na základě *Railways Act 1993* společnost British Rail Freight rozdělena do šesti firem, z nichž každá byla nabídnuta do soukromých rukou. Tyto společnosti v podstatě odpovídaly jednotlivým nákladním sektorům British Rail s tím, že největší z nich, Trainload Freight, byla rozdělena do 3 samostatných společností (Cowie, 2015). Nakonec se ukázalo, že je obtížné je prodat jako samostatné jednotky; k prvnímu prodeji došlo až na konci roku 1995, kdy byla společnost Rail Express Systems prodána English, Welsh and Scottish Railways (EWS). Také další společnosti byly následně většinou prodány konsorciu EWS.

⁸⁵ Společnosti bývají označovány jako *Train Operating Company* (TOC).

⁸⁶ Franšizy byly rozděleny především na geografickém základě, případně byly vyhlášovány na jasně definované cesty mezi hlavními regionálními aglomeracemi (Li a Stittle, 2014).

⁸⁷ Více o úřadu níže.

Tabulka 13. Prvních sedm franšíz

Franšíza	Držitel franšízy	Délka franšízy (roky)	Zahájení provozu	Vlako-kilometry (mil.)	Osobo-kilometry (mil.)	Tržby z jízdného (mil. GBP)	Počet zaměstnanců
South-West Trains	Stagecoach Holdings	7	únor 1996	29,0	2896,8	221	3930
Great Western	Great Western Holdings	10	únor 1996	12,7	1931,2	156	3050
Gatwick Express	National Express Group	15	duben 1996	2,1	154,5	27	320
Inter-City East Coast	GNER	7	duben 1996	15,6	3057,8	217	2950
Midland Main Line	National Express Group	10	duben 1996	5,5	711,3	58	1280
London, Tilbury, Southend	Prism Rail PLC	15	květen 1996	5,0	680,8	53	800
Network South Central	CGEA	7	květen 1996	20,9	2092,1	158	3200

Zdroj: Kopicki a Thompson (1995), Freeman a Shaw (2000), OPRAF (1996), vlastní přepočít

V rámci nového uspořádání železničního odvětví bylo potřeba, aby fungovaly také společnosti zabezpečující vybavení pro provoz, zejména pro zajištění osobní přepravy. Prodej tří leasingových společností poskytujících vozový park pro osobní železniční dopravce⁸⁸ byl britskou vládou dokončen v únoru roku 1996. Jednalo se o společnosti: Angel Train Contracts Limited (Angel), Eversholt Leasing Limited (Eversholt) a Porterbrook Leasing Company Limited (Porterbrook) (Affuso a Newbery, 2000).⁸⁹

Regulace železničního odvětví

Odpovědnost za velké množství rozhodnutí konaných v rámci odvětví byla převedena na dva nové regulační subjekty – *Office of the Rail Regulator (ORR)* a *Office of Passenger Rail Franchising (OPRAF)* (Butcher, 2010). Role ORR spočívala v regulaci monopolního správce infrastruktury společnosti Railtrack,⁹⁰ přidělování franšíz společností, které chtějí poskytovat

⁸⁸ Společnosti jsou označovány jako *Rolling Stock Company (ROSCO)*.

⁸⁹ Ve vztahu mezi provozními společnostmi a společnostmi poskytujícími vozový park byla jako zdroj možných problémů shledávána skutečnost, že zatímco těch provozních bylo nakonec 25, vybavení pro provoz poskytovaly tři. To jim mohlo dát určitou tržní sílu, díky níž by se mohly rozhodnout omezit dodávky vozového parku, tedy podinvestovat (Affuso a Newbery, 2000).

⁹⁰ Úřad pro regulaci železnice (ORR) byl nastaven tak, aby dohlížel na poplatky, které mají být vybírány Railtrackem za používání infrastruktury (Butcher, 2010).

osobní železniční služby, a schvalování smluv o přístupu mezi provozovateli dopravy a Railtrackem (Bartle, 2004). Druhý subjekt OPRAF převzal odpovědnost za organizaci procesu franchisingu. Obě instituce měly doplňující se funkce v rámci dohledu nad restrukturalizovaným železničním odvětvím. Například ORR mělo pravomoc zajistit soulad s podmínkami franšizy a dohled nad plněním stanovených povinností, zatímco OPRAF disponoval pravomocemi, které se týkaly dodržování podmínek franšizy (OPRAF, 1996).

V organizační struktuře odvětví zpočátku ještě fungovala British Rail Board. Zatímco úlohou OPRAF bylo organizovat franchising, „zbytková“ British Rail Board řídila provozní společnosti do doby, než postupně přešly na nabyvatele franšiz (Bartle, 2004).

Možnosti open access konkurence

Co se týče *open accessu*, byl přijat rozdílný přístup v případě osobní a nákladní dopravy. V případě osobní dopravy byla *open access* konkurence uvažována, ale její soužití s franšizami se jevilo jako komplikované, neboť by *open access* mohl ohrozit budoucí příjmy držitelů franšizy, a z toho důvodu odrazovat potenciální zájemce o franšizu (Nash, 1993). Existovala také obava, že kapacita dráhy potřebná pro provozování dopravy v rozsahu, o jaký by měl zájemce zájem, je garantována pouze v prvním kole franšiz. V dalších kolech by mu komerční dopravci mohli kapacitu přebírat. *Rail Regulator* proto vytvořil mechanismus pro zmírnění konkurence, který měl zpočátku dvě etapy (Wardman, 2006):

1. První etapa byla zahájena v březnu 1997, kdy byla přidělena poslední franšiza, a představovala kompletní ochranu před *open access* konkurencí.
2. U druhé fáze se očekávalo, že bude platit od začátku dubna 1999 a bude již *open access* konkurenci u osobní dopravy umožňovat.

Odlišný přístup byl však zvolen u nákladní dopravy. Zde by snahy British Rail zvýšit zisky odrazovaly zákazníky od využití železnice, a tak byl *open access* vítán jako cesta, která umožní zákazníkům nákladní dopravy najít nejlepší nabídku (Nash, 1993).

3.3 Nástup labouristů a změny v nastaveném procesu

Opoziční labouristé byli velmi kritičtí k privatizaci železnice. Jak již bylo uvedeno, zpočátku prosazovali opětovné zestátnění, jakmile se dostanou k moci, ale postupně svůj postoj zmírnili a přešli k prosazování reform, které by vyřešily negativní stránky fragmentace železničního odvětví. Když se pak v roce 1997 dostali k moci, byla jejich hlavním cílem „integrovaná dopravní politika“ (Bartle, 2004). Současně na konci 90. let panovala ve Velké Británii všeobecná shoda na příklonu k ekologičtějším formám dopravy. Obojí pak bylo motivem pro zajištění lepší a kvalitnější veřejné dopravy a pro snížení závislosti na osobních automobilech (Department for Transport, 1998).

Britská labouristická vláda tak dne 21. července 1998 vydala novou bílou knihu *New Deal for Transport. Better for Everyone*, kde nastínila problémy privatizovaného železničního odvětví (Welsby a Nichols, 1999). Nová labouristická vláda v této bílé knize poukazovala na

to, že zdělila „privatizovanou a roztříštěnou železnici“, která i nadále dostává obrovské množství veřejných dotací, přičemž neexistuje dostatečná veřejná kontrola (Department for Transport, 1998).

Prostor pro zlepšování byl identifikován zejména v těchto oblastech (Department for Transport, 1998):

- služby – rozšíření a zlepšení veřejné dopravní sítě s jednoduššími, častějšími a spolehlivějšími připojeními (a to i v rámci více modů)⁹¹ a podpora vzájemného uznávání jízdních dokladů;
- zapojení cestujících – zajištění větší role cestujících při rozhodování o veřejné dopravě;
- revize franšíz – opětovné projednání stávajících franšíz tak, aby byly zajištěny výhody pro cestující a zlepšil se poměr cena / výkon pro daňové poplatníky;
- regulace odvětví – konzistentní regulace odvětví a jasné nastavení pravomocí u regulačních orgánů tak, aby se eliminovala překrývající se odpovědnost u ORR a OPRAF. Dále pak zpřísnění systému postihů, pokud provozovatelé vlaků vykonávali svoji činnost špatně.

Vláda se také zavázala zřídit *Strategic Rail Authority (SRA)*, což měl být ve své podstatě reformovaný OPRAF (Butcher, 2010). Prostřednictvím této nové instituce plánovala vláda zajistit, aby privatizovaná britská železnice plnila potřeby cestujících osobní dopravy a zákazníků v nákladní dopravě, tj. zajistila lepší služby a větší odpovědnost před daňovými poplatníky (Department for Transport, 1998). Hlavními stanovenými úkoly *Strategic Rail Authority* bylo (Department for Transport, 1998):

- najít soulad mezi zájmy cestujících osobní a zákazníků nákladní dopravy,
- zajistit lepší integraci veřejné dopravy,
- získat lepší služby za veřejné dotace (u tarifů a síťových benefitů),
- zajistit přísnější regulaci odvětví sloužící veřejnému zájmu,
- zajistit, že soukromý sektor bude dodržovat své závazky a zabezpečí moderní a efektivní železnici.

Na bílou knihu pak v roce 2000 navázal dokument vydaný britským Department for Transport s názvem *Transport 2010 – The 10 Year Plan*, ve kterém byly uvedeny obecné priority pro celé odvětví dopravy jako snížení kongescí, lepší integrace a širší výběr rychlejšího, bezpečnějšího a spolehlivějšího cestování ve veřejné dopravě (Ministry for Transport, 2000). Nastavené cíle pro oblast železniční dopravy více méně kopírovaly předchozí cíle uvedené v labouristické bílé knize. Byly nastaveny následovně (Ministry of Transport, 2010):

- 50% nárůst v osobní dopravě (měřeno v osobokilometrech) a 80% nárůst v nákladní dopravě,
- zlepšení kvality služeb (přesnější a spolehlivější vlaky, méně přeplněných vlaků),

⁹¹ Někteří provozovatelé osobní železniční dopravy získali nové zákazníky díky lepším službám a novým produktům, ale to neplatilo všude. Spolehlivost služeb se zhoršila ve více než třetině případů v roce 1997 a současně narostl počet evidovaných stížností na provozovatele vlaků (Department for Transport, 1998).

- instalace nových bezpečnostních systémů,
- moderní a atraktivnější vlaky, bezpečné stanice,
- modernizace a zvýšení kapacity na páteřních tratích West Coast a East Coast Main Line a vybudování vysokorychlostní Channel Tunnel Rail,
- zlepšení služeb pro dojížděku do Londýna a dalších spádových měst,
- modernizace nákladních tras do hlavních námořních přístavů,
- lepší integrace s ostatními dopravními mody,
- navýšení veřejných a soukromých investic do železnice ve výši 60 miliard liber.

Kromě toho byl tento dokument významný také proto, že přinášel další institucionální změny pro odvětví železniční dopravy. Jak již bylo uvedeno výše, existoval *Strategic Rail Authority* v jakési „stínové“ podobě již od roku 1997, ale až od roku 2000 se jeho existence formalizovala. V rámci nového systému měl SRA zabezpečovat koordinované plánování osobní a nákladní dopravy, zefektivnění regulace odvětví a rozhodování o zlepšeních v oblasti kvality a kapacity (Ministry for Transport, 2010). SRA byl také odpovědný za rozdělování veřejných prostředků a strategické řízení železničního odvětví jako celku (Li a Stittle, 2014).

Možnosti open access konkurence

Jak již bylo uvedeno v předchozí podkapitole, byla výběrová řízení na franšizy pro provoz vlaků osobní dopravy preferovaným řešením v rámci privatizace. Zatímco franšizové dohody byly původně exkluzivní, vláda prohlásila, že někdy v budoucnu hodlá zavést *open access*, čímž chtěla podnítit intramodální konkurenci v oblasti osobní železniční dopravy (Affuso a Newbery, 2000). Potřebnost konkurence na trhu v rámci britské osobní železniční dopravy byla stále ostře diskutována. ORR a SRA se domnívaly, že je ve veřejném zájmu, aby došlo ke zmírnění konkurence na trhu (Wardman, 2006).⁹² *Rail Regulator* se sice právně zavázal zavést větší konkurenci od roku 1999, ale nakonec to bylo odloženo. Hlavním argumentem proti zavedení *open access* konkurence byla obava ze ztrát výhod z existence sítě (v oblasti jízdného a síťového jízdního řádu) a obava z „vyzobávání“ ziskových tratí (*cherry picking*), které by mohlo ohrozit regionální tratě. *Rail Regulator* proto stanovil opatření k zavedení omezené soutěže a podmínku, že *open access* nebude povolen, pokud by to ohrozilo stávající služby placené daňovými poplatníky nebo snižovalo výhody pro cestující v rámci celé sítě (Department for Transport, 1998). V průběhu roku 1999 byly nakonec plány na zavedení *open access* konkurence pozastaveny a odloženy na rok 2002 (Affuso a Newbery, 2000).

⁹² To bylo zajištěno mechanismem pro zmírnění hospodářské soutěže, postupem při stanovování poplatku za použití dráhy, obsahem franšizových dohod a kapacitními omezeními (Wardman, 2006).

Bezpečnost na železnici

V tomto období byla řešena také otázka bezpečnosti na železnici v důsledku nehod u Southallu a Paddingtonu.⁹³ K havárii u Southallu došlo dne 19. září 1997, kdy se vysokorychlostní vlak ze Swansea do Londýna srazil po projetí návěstidla s nákladním vlakem (HSE, 2000). Dne 5. října 1999 se pak srazily dva vlaky u stanice Paddington – jedním z nich byl vysokorychlostní vlak z Cheltenhamu Spa do Paddingtonu, druhým třívozová dieslová jednotka z Paddingtonu do Bedwynu. I v tomto případě bylo na vině projetí návěstidla jedním z vlaků (HSE, 1999).

V návaznosti na tyto nehody vznikly iniciativy pro zlepšení bezpečnosti na britské železnici. Rozsah doporučení speciálně vzniklé komise vedené lordem Cullenem a profesorem Uffem zahrnoval širokou škálu opatření od specifických technických otázek po manažerskou kulturu (HSC, 2002). Bylo navrženo množství opatření, která měla eliminovat riziko selhání bezpečnostních systémů (počínaje přeškolením strojvedoucích a signalistů přes pravidla provozu a bezpečnostní opatření po regulaci) (HSE, 2000). Současně byly zřízeny nové instituce pro oblast bezpečnosti na železnici – *Rail Accident Investigation Branch* a *Rail Industry Safety Body* (HSC, 2002). Přesto ani tato opatření nedokázala odvrátit následující havárii.

3.4 Nehoda u Hatfieldu a následná konsolidace odvětví

Zásadní vliv na podobu železničního odvětví ve Velké Británii měla nehoda, ke které došlo na podzim roku 2000. Dne 17. října 2000 vykolejil vysokorychlostní vlak z Londýna do Leedsu, když v rychlosti okolo 185 km/h najel na prasklou kolej na rychlostní trati u Hatfieldu. Jednalo se o první velké železniční neštěstí, ke kterému došlo od uveřejnění doporučení, která vycházela z vyšetřování předchozích nehod. Kromě smrti čtyř cestujících bylo přes sedmdesát lidí zraněno, z toho čtyři vážně (ORR, 2006). Nehoda stála také desítky milionů liber na opravy sítě a byla označována jako „začátek konce pro čistě komerční řízení britské železnice“ (The Telegraph, 2005).

Správce infrastruktury Railtrack velmi brzy uznal, že příčinou nehody byl špatný technický stav kolejí v místě nehody, o čemž se předem vědělo (Murray, 2002),⁹⁴ ale žádné opatření jako např. rychlostní omezení nebylo přijato (The Telegraph, 2005). Samotného vyšetřování nehody se ujal *Health and Safety Executive* (HSE).⁹⁵ Příčiny nehody byly hledány v širším kontextu celého privatizovaného odvětví. Dle ORR (2006) došlo po privatizaci železnice ve Velké Británii k nárůstu osobní a nákladní dopravy, což kladlo velké nároky na zastaralou infrastrukturu, která trpěla dlouhodobým podinvestováním. Naproti tomu žalobce R. Lissack uváděl, že tento případ nebyl problémem privatizace, ale že šlo o selhání dvou společností a několika osob, které měly odpovědnost dělat svou práci kvalifikovaně a v souladu se zákonem (The Telegraph, 2005). Dalším problémem byla podle vyšetřovací komise, na rozdíl od závěru žalobce Lissacka, roztříštěnost železničního odvětví, zvláště přesun Railtracku do

⁹³ Základem pro přehodnocení zajištění bezpečnosti na železnici se staly zprávy k těmto dvěma nehodám – *Report into the Southall accident of 1997 a Train Accident At Ladbroke Grove: First HSE Interim Report* (Bartle, 2004).

⁹⁴ Poprvé byly problémy identifikovány v lednu 1999, tj. 21 měsíců před nehodou (The Telegraph, 2005).

⁹⁵ Ten vydal dvě průběžné zprávy, jednu dne 20. října 2000 a další dne 23. ledna 2001.

soukromých rukou a rozhodnutí uzavřít smlouvu na údržbu infrastruktury s externím dodavatelem – Balfour Beatty Rail Maintenance Ltd. Vyšetřovací komise tak došla k závěru, že toto uspořádání vedlo k selhání Railtracku při kontrole dodavatelů, stavu infrastruktury, kvality údržby, ale také samotných nákladů na infrastrukturu (ORR, 2006).

Důsledky havárie u Hatfieldu byly rozsáhlé. Nehoda vedla k největšímu narušení provozu na britské železnici během její 160leté historie (Murray, 2002). Železniční trať byla po havárii sice znovu otevřena hned po absolvování zkoušek bezpečnosti, přesto na East Coast Main Line stále platilo omezení rychlosti. Kromě toho byl provoz na sever od Doncasteru postižen povodněmi (BBC, 2000). Kvůli nehodě se také zjistilo, v jak špatném stavu je celá síť provozovaná Railtrackem. V důsledku toho došlo ke snížení počtu provozovaných vlaků o 10 % a kolapsu při dodržování jízdních řádů (Department for Transport, 2004). Další důsledky se týkaly samotného správce infrastruktury. Railtrack nebyl schopen financovat svoji činnost bez velkých dodatečných dotací z důvodu velkého nárůstu výdajů na údržbu a obnovu po nehodě u Hatfieldu, kvůli kompenzacím provozovatelům vlaků za snižování rychlosti a kapacity a kontroverznímu vyplácení dividend po nehodě v Hatfieldu (Bartle, 2004).

Množství významných reforem britského železničního odvětví a jeho regulace, ke kterým docházelo do roku 1997 s cílem překonat problémy s roztržitostí železniční sítě, měly jedno společné – zachovávaly základní strukturální charakteristiku privatizovaného odvětví, tj. oddělení infrastruktury od provozu (Bartle, 2004). To zůstalo zachováno i po nehodě u Hatfieldu. Co se týče správce infrastruktury, došlo však v roce 2001 v návaznosti na žádost vlády k nahrazení Railtracku nově vzniklou neziskovou společností *Network Rail* (Nash, 2002a). Důvodem jejího vzniku byla podle Bartleho (2004) snaha zkombinovat ty nejlepší vlastnosti veřejného a soukromého sektoru, kdy měla nově vzniklá společnost Network Rail mít dostatečný odstup od vlády, aby se zabránilo politickému vměšování, a současně měl společnost zůstat přístup k soukromým financím, aby se odlehčilo státní pokladně.

V návaznosti na doporučení vyšetřovací komise vydaná v srpnu 2002 vznikla dne 15. července 2004 další bílá kniha – *Future of Rail* (ORR, 2006). V této bílé knize bylo uvedeno, že na britské železnici přetrvávají dva problémy způsobené privatizací: i) neefektivní a nefunkční organizace a ii) selhání kontroly nákladů (Department for Transport, 2004). Bílá kniha tak dala vzniknout řadě reforem, které měly vést k účinnějšímu systému řízení železnice a jasnému vymezení odpovědnosti jednotlivých institucí včetně nově vzniklého správce infrastruktury Network Rail (Department for Transport, 2004). Network Rail získal jasně definovanou odpovědnost za provozování sítě, přičemž vláda stanovila, co se od Network Rail za poskytnuté veřejné peníze očekává. Network Rail samotný si měl sám naplánovat rozvoj infrastruktury, časový harmonogram a zodpovídat za zajištění poskytování spolehlivé železniční sítě (Department for Transport, 2004).⁹⁶

3.5 Současný stav a naplnění cílů privatizace

V poslední části této kapitoly se zaměříme na současnou podobu britského železničního odvětví a na zhodnocení, zda byly cíle privatizace naplněny.

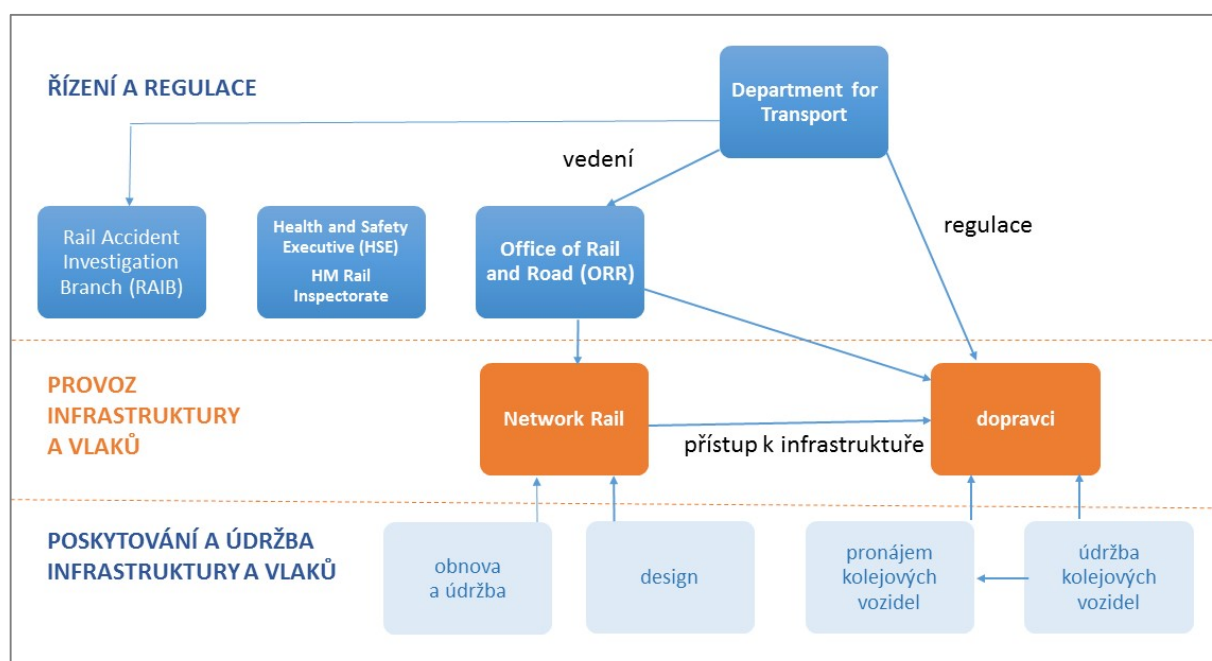
⁹⁶ Tento přenos odpovědnosti nabyl účinnosti od 1. dubna 2006 na základě *Railways Act 2005* (ORR, 2006).

Z hlediska organizační struktury prošlo britské železniční odvětví do současné doby ještě několika dalšími změnami. První změnou byl vznik nového Office of Rail and Road (ORR) na základě *Railways and Transport Safety Act 2003*. Tento nový úřad převzal všechny funkce Rail Regulator, který byl tímto zrušen. Nový ORR má kompetence (ORR, 2016a):

- regulovat činnost Network Rail a jeho požadavky na financování,
- regulovat přístup na železniční síť,
- udělovat franšizy,
- zabezpečovat ochranu hospodářské soutěže na železnici,
- dohlížet na ochranu spotřebitelů na železnici.

Druhou důležitou změnou pak bylo zrušení Strategic Rail Authority v roce 2005, přičemž řada z jeho povinností ohledně franšíz a regulace se vrátila pod přímou státní kontrolu prostřednictvím Department for Transport (Li a Stittle, 2014), jak ukazuje obrázek 19.

Obrázek 19. Současná struktura britských železnic



Zdroj: vypracováno autory na základě ORR (2015) a Bartle (2004)

Během období mezi lety 2000 až 2011 došlo ve Velké Británii k velkému nárůstu využití železnice, ke zlepšení v oblasti bezpečnosti, spokojenosti a provozního výkonu a k růstu tržeb provozovatelů služeb (ORR, 2012).⁹⁷ Přes tento pozitivní vývoj však některé problémy přetrvávají.

V březnu roku 2012 vydal proto Department for Transport strategický dokument *Reforming our Railways: Putting the Customer First*, který řešil zejména otázku efektivnosti odvětví a výše dotací. Tento dokument uváděl, že britské železnice jsou ve zlomovém bodě, neboť stále patří k těm dražším v Evropě – jak pro daňové poplatníky, tak pro cestující – a to i navzdory silnému a stabilnímu růstu počtu cestujících na železnici (Department for Transport, 2012b).

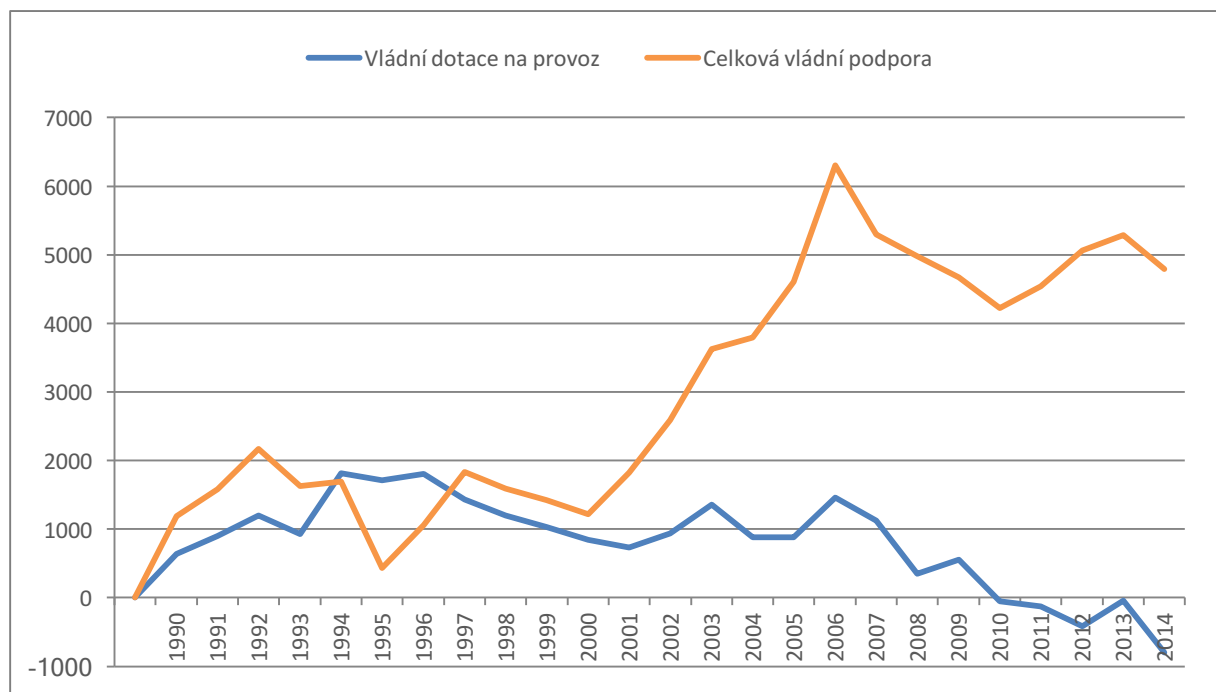
⁹⁷ Tržeb vzrostly reálně o 53 % a náklady reálně o 35 % (ORR, 2012).

Zhodnocení naplnění cílů privatizace

Jak již bylo uvedeno v úvodní části, britská privatizace byla zaměřena na zlepšení funkčnosti odvětví, zejména na dosažení těchto cílů:

- snížení vládních dotací a zvýšení jejich transparentnosti,
- zachování vysoké úrovně investic do odvětví, které budou realizovány soukromým sektorem,
- zvýšení konkurence a efektivity železničního odvětví jako celku,
- dosažení vyššího využití železnice, větší odpovědnosti vůči zákazníkům a vyšší kvality služeb.

Obrázek 20. Vývoj celkové vládní podpory železnice, mil. liber, běžné ceny



Zdroj: ORR (2016b)

Nyní se podíváme na dosažené výsledky. Přestože se výše subvencí od vlády měnila z roku na rok, celkové vládní dotace do železnice od začátku 90. let vzrostly. Výjimkou byly první roky od zahájení privatizace, kdy v letech 1994–1996 britská vláda měla příjem z prodeje společností kolejových vozidel a těch částí British Rail, které nebyly zaměřeny na osobní přepravu. Jak je z obrázku 20 také patrné, klesaly vládní dotace na provoz, které představují platby provozním společnostem za poskytování služeb.⁹⁸ K tomu docházelo zejména od roku 2006, což se projevilo pozitivně na celkových vládních dotacích. Pokles mohl být způsoben přístupem britského Department for Transport, který začal prosazovat, aby u franšíz došlo k větší transparentnosti nákladů a efektivity a aby se dotace týkaly pouze méně ziskových tratí, které hrály důležitou společenskou roli (Department for Transport, 2012a). Tento pozitivní

⁹⁸ Záporné hodnoty znamenají, že vláda byla příjemcem.

trend u celkových dotací však byl od roku 2010 kompenzován nárůstem nákladů na výstavbu vysokorychlostních tratí, která začala v roce 2001.⁹⁹

Nyní platí, že přibližně 85 % z celkových dotací do železnice jde pro správce infrastruktury Network Rail (Transport Committee, 2013). Za tímto trendem stojí dle Transport Committee (2013) tři faktory:

- nárůst provozních nákladů způsobený růstem počtu přepravených cestujících (cca 1,7 miliardy liber),
- dodatečné náklady spojené s financováním sítě provozované Network Rail, zejména úvěrů na financování investičních projektů (1,5 miliardy liber),
- dodatečné poplatky za použití infrastruktury opět odrážející zvýšenou poptávku (cca 0,5 miliardy liber).

To ukazuje, že se britská železnice stala obětí vlastního úspěchu. Zvýšená poptávka po železnici vedla k vytvoření nových investičních projektů a současně stimulovala poptávku po lepší kvalitě vozového parku. Nicméně další důležitou součástí tohoto příběhu je zvýšení provozních nákladů. Problém je, že vyšší počet cestujících nevedl ke snížení nákladů na osobokilometr, jak by se dalo očekávat (Transport Committee, 2013).

Naproti tomu Wellings (2013) spatřuje příčiny astronomické úrovně dotací do železnice v:

- nevhodných investicích do ztrátové nové infrastruktury,
- umělé struktury odvětví vytvořené v privatizačním období. Historicky vykazovaly železnice vyvinuté v soukromém sektoru vysoký stupeň vertikální integrace, čímž se eliminovaly transakční náklady spojené s komplexními smluvními ujednáními mezi vysoce vzájemně závislými organizacemi. Výsledná fragmentace odvětví v kombinaci s byrokracií zbytečně zvyšuje náklady. Kromě toho vysoká úroveň regulace výrazně brání inovacím, které by vedly ke snížení nákladů.

Investice do železnice rostly již od začátku 80. let. V roce 1991 dosáhly 1 mld. liber, což bylo v reálném vyjádření o 50 % více než v roce 1980, přičemž se jednalo o nejvyšší reálný růst od roku 1962. Problémem bylo však to, že kvalita služeb neodpovídala očekávání cestujících, což bylo dáno především limitem veřejných zdrojů (British Railways Board, 1991). Vozový park také není obnovován stejným tempem, jakým roste poptávka po železnici (Jones, 2014), neboť došlo k propadu v investicích do kolejových vozidel (Butcher, 2010).

Tabulka 14. Zdroje pro financování železničních služeb (dle typu)

	Podíl daňový poplatník : cestující
Dálková doprava	25 % : 75 %
Londýn a South-East Network	19 % : 81 %
Regionální doprava	61 % : 39 %

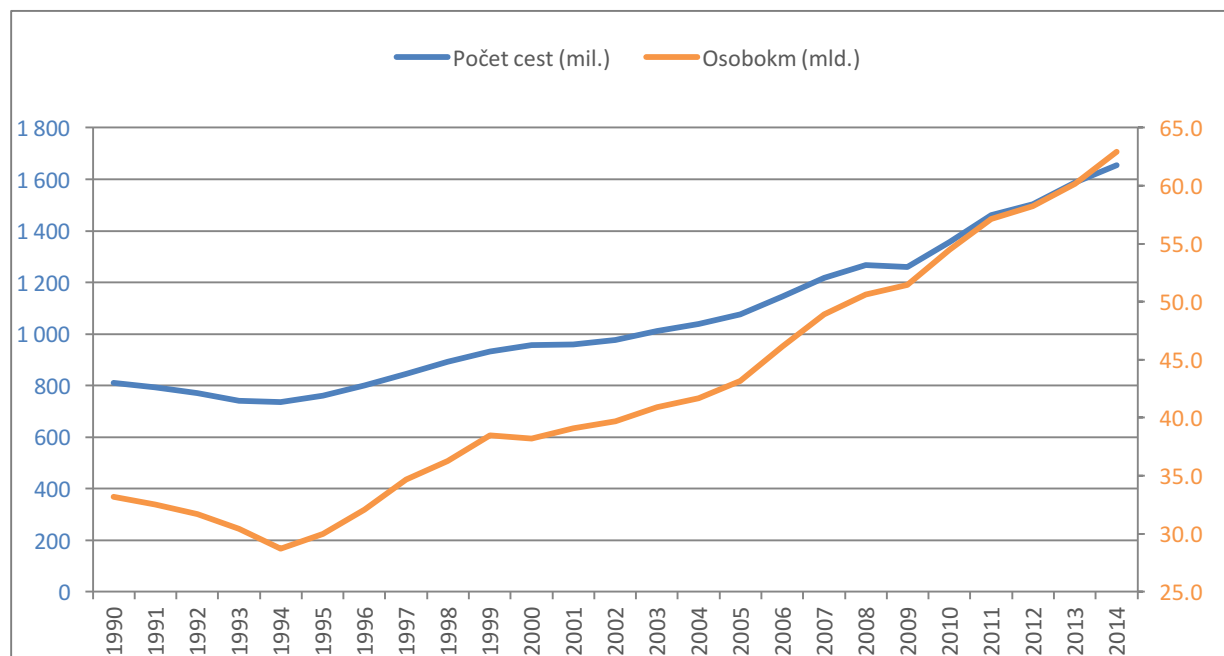
Zdroj: Transport Committee (2013)

Zajímavý obrázek podává i rozložení nákladů na železnici v jednotlivých segmentech osobní železniční dopravy, které je zachyceno v následující tabulce. Kromě toho, že ve sledovaném

⁹⁹ K prudkému nárůstu těchto nákladů došlo od roku 2005.

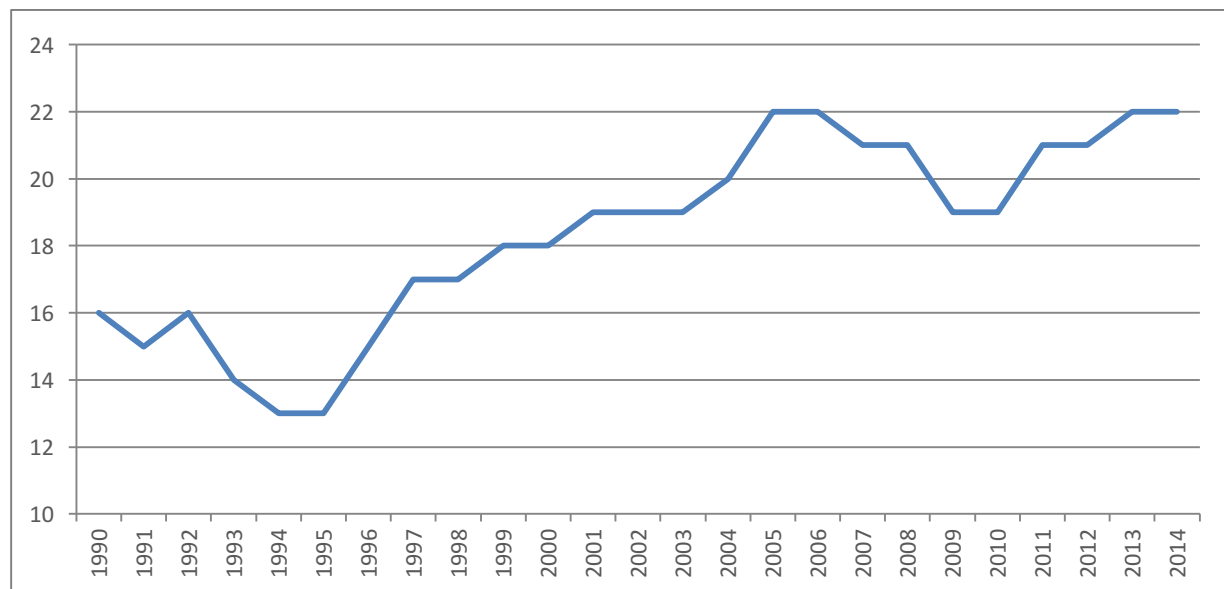
období rostly celkové vládní dotace, velký podíl na financování železnice mají také cestující. Britové jsou díky změnám charakteru britské ekonomiky a společnosti motivováni stále více cestovat po železnici, ale současně musí platit za jízdenky více než kdekoli jinde v Evropě (Jones, 2014).¹⁰⁰

Obrázek 21. Vývoj výkonu osobní dopravy



Zdroj dat: databáze gov.uk

Obrázek 22. Vývoj výkonu nákladní dopravy, mld. tunokm.



Zdroje dat: metadyne.co.uk, Eurostat database (2016)

¹⁰⁰ Je zajímavé, že East Coast závisel na veřejných dotacích méně než kterákoliv z 15 soukromě provozovaných železničních franšíz, dokonce se ukázal jako lukrativní zdroj financí pro stát (cca 1 miliarda liber od roku 2009) (Jones, 2014).

Co se týče míry využití železnice, poptávka po osobní i nákladní dopravě po roce 1995 prudce vzrostla, což kompenzovalo pokles předchozích desetiletí. Celkový počet realizovaných cest po železnici se za posledních dvacet let více než zdvojnásobil.¹⁰¹ To mohla vyvolat řada faktorů. Jednak došlo k postupnému zlepšení stanic, vylepšení vybavení vlaků a informačních a rezervačních systémů. Dále se pak zlepšil marketing, byl vytvořen inovativní systém cen a bylo používáno dynamičtější řízení v postprivatizačním období (Wardman, 2006).¹⁰² Roli hrály také další trendy, jako například vzkvétající centrum Londýna tlačící střední třídu mimo město a k využívání železnice pro dojíždění za prací (Wellings, 2013). Na druhou stranu to vše bylo kompenzováno zvýšeným přeplněním vlaků vyplývajícím z růstu poptávky a zhoršením spolehlivosti (Wardman, 2006).

Celkově lze tedy britskou privatizaci z hlediska plnění jejích cílů hodnotit jako rámcově úspěšnou.

¹⁰¹ Jejich počet v roce 2014 vzrostl meziročně o 4,5 % na cca 1,3 miliardy, což je více než dvojnásobek počtu zaznamenaného v roce 1995, kdy to bylo 589,5 milionů (ORR, 2016b).

¹⁰² To pomohlo železničním společnostem navýšit prodeje tak, aby vyrovnaly prudký propad subvencí, které mnoho franšizových dohod přineslo (Wardman, 2006).

4. GEOGRAFICKÉ PŘEPRAVNÍ PROUDY

Železniční doprava a její změny úzce souvisejí s proměnami široce definovaných hospodářských i sociálních podmínek v území. Protože tato obecná teze platí i v případě Velké Británie, je do první části této kapitoly zařazena poměrně rozsáhlá geografická, hospodářská, sociální, demografická a sídelní charakteristika Velké Británie. Ta je přitom zpracována s cílem poskytnout nejen přehled nedávných a aktuálních jevů, trendů a procesů, nýbrž popsat zároveň i jejich těsnou souvislost se změnami na dopravním trhu, zejména s měnící se pozicí a atraktivitou nákladní a osobní železniční dopravy. Zatímco v době průmyslové revoluce byla železnice v podstatě jediným kapacitním druhem dopravy, v dnešní postindustriální Velké Británii se na poskytování dopravních služeb kromě ní úspěšně podílejí i jiné druhy dopravy. Železnice se tak musí nutně specializovat na dílčí služby, v jejichž rámci disponuje zřetelnými komparativními výhodami. Vlastní popis současné pozice osobní i nákladní železniční dopravy na britském dopravním trhu tvoří obsah druhé části této kapitoly. Primárně je přitom věnována pozornost prostorovým a regionálním charakteristikám, součástí textu tedy je zejména charakteristika hlavních tržních segmentů existujících v osobní i nákladní železniční dopravě a také analýza hlavních přepravních proudů včetně přehledu nejvytíženějších stanic a tratí.

4.1 Geografická charakteristika Velké Británie

Velká Británie patří spolu s Německem, Francií a Itálií k nejvýznamnějším státům v Evropě, a to jak z geopolitického, tak ekonomického a sociálního hlediska. Velká Británie má již po staletí v rámci Evropy specifickou pozici, která vyplývá jednak z její geografické polohy (ostrovy oddělené od pevninské Evropy), jednak z jejího geopolitického vlivu (Kaplan, 2013). Vysoké mzdy, nízké ceny energií a jejich dostupnost a pozice imperiální mocnosti budovaná přibližně od 16. století vedly k výraznému sociálnímu a ekonomickému rozmachu, jenž bývá označován za průmyslovou revoluci (Allen, 2009). Přestože k rozpadu britského impéria došlo přibližně v polovině 20. století, jeho dědictví je dodnes patrné v mnoha oblastech. Přibližně od 70. let 20. století se Velká Británie vyrovnává s deindustrializací a procesy s ní spojenými, což se projevuje jak ve změně sociální a ekonomické struktury obyvatel, tak i v dopadech na sídelní systém a v jeho přeměně, jež souvisí se změnami prostorových vzorců chování obyvatel při přechodu z industriální do postindustriální éry (Blackman, 1997; Pacione, 1997; Byrne, 2002; Mulíček et al., 2016).

Kromě sociokulturních zvyklostí a geopolitických a ekonomických tradic se tyto vlivy projevují zejména v oblasti dopravy. Velká Británie je kolébkou železniční dopravy a železnice hraje dodnes nezastupitelnou roli v osobní i nákladní dopravě. Významná je rovněž síť

vodních cest, využívající přirozené vodní toky i umělé vodní kanály, vznikuvší na počátku průmyslové revoluce v 18. století. Nezastupitelnou roli bran do království hrála řada přístavů, z nichž se stala centra zpracovatelského a těžkého průmyslu. Vzhledem k rozsahu původního impéria a nutnosti jeho správy byla část přepravních proudů zejména v oblasti osobní dopravy postupně přesunuta z lodí do letadel (Rodrigue et al., 2013). Letecká doprava má v současné době velmi silnou pozici a Velká Británie, přesněji řečeno Londýn, je uzlem i destinací prvního řádu (např. Burghouwt, 2007; Lee, 2009).

Sídelně, sociálně, ekonomicky i dopravně je nejvýznamnější oblastí státu Londýn a jeho metropolitní region. Jedná se o oblast s mimořádnou koncentrací obyvatel a socioekonomických aktivit globálního významu, jenž je současně uzlem prostorových přepravních proudů a dopravních linek. Vyplývá to jak z původního koncentrického uspořádání sídelního systému jihovýchodní Anglie, tak z následného zpětného posilování tohoto uspořádání pomocí dopravních sítí.

Jak vyplývá z tabulky 15, z hlediska obyvatelstva i rozlohy dominuje Anglie. Přestože Anglie zabírá největší podíl plochy (53,5 % celkové rozlohy), současně jsou zde soustředěny více než čtyři pětiny obyvatel (84,1 %). Také proto je zde zdaleka nejvyšší hustota zalidnění ze všech částí Velké Británie. Ostatní části země mají podíly počtu obyvatel nižší: Skotsko 8,3 %, Wales 4,8 %, a Severní Irsko dokonce pouze 2,3 %. Velká koncentrace obyvatel v Anglii je významná z mnoha důvodů, zanedbatelná není ani z hlediska dopravy.

Tabulka 15. Velká Británie – základní geografické údaje (stav v roce 2015)

Území	Hlavní město	Počet obyvatel (abs.)	Rozloha (km ²)	Hustota zalidnění (počet obyv./km ²)
Velká Británie	Londýn	64 875 165	248 527,8	261,0
z toho:				
Anglie	Londýn	54 586 282	132 935,0	440,4
Skotsko	Edinburgh	5 356 482	80 238,6	66,8
Wales	Cardiff	3 095 126	21 224,5	145,8
Severní Irsko	Belfast	1 837 275	14 129,7	130,0

Zdroj: Eurostat database (2016)

Přestože Velká Británie disponuje rovněž sítí kvalitních dálnic a páteřních silnic, je úloha železniční dopravy nezastupitelná. Zejména v oblasti Londýna, ale i dalších konurbací funguje intenzivní městská i příměstská doprava, železnice je rovněž velmi důležitá pro dálkové cesty. Pokles průmyslové výroby a těžby nerostných surovin měl sice negativní vliv na nákladní dopravu, ale ta se znovu začíná dostávat do popředí díky intermodální dopravě.

4.2 Hospodářský vývoj Velké Británie

Podobně jako ve všech vyspělých zemích světa, také ve Velké Británii došlo ve 2. polovině 20. století k přechodu od industriálních k postindustriálním socioekonomickým vzorcům. To se projevilo na změně chování obyvatel v prostoru a čase i na proměně struktury zaměstnanosti (Blackman, 1997). Industriální éra, trvající ve Velké Británii téměř dvě století, se vyznačovala

vysokým zastoupením zaměstnaných v sekundéru, tedy v oblasti průmyslové výroby. Vysokou zaměstnaností se rovněž vyznačovaly oblasti zemědělské prvovýroby a těžby nerostných surovin, tj. primér (Allen, 2009). Jednou z charakteristik industriální éry byl důraz na prostorovou koncentraci aktivit (částečně danou technickými možnostmi používaných technologií a pohonů) a masovou těžbu i produkci, což společně kladlo velké nároky zejména na železniční či vodní dopravu.

Postindustriální éra, která ve Velké Británii začala přibližně na konci 60. let 20. století (Lovering, 1997), znamenala změnu těchto tradičních produkčních vzorců. Postupně začalo docházet k poklesu dominance sekundéru a k nárůstu důležitosti terciárních odvětví. To se odráží i v současné struktuře zaměstnanosti (viz tabulka 16) – zatímco v sekundéru je zaměstnáno 16 % a v priméru dokonce jen 1,2 % zaměstnaných, v oblasti terciéru pracuje téměř 83 % osob.

Tabulka 16. Velká Británie – základní ekonomické údaje (stav v roce 2013)

Hrubý domácí produkt	celkem	2 017,2 mld. eur
	na 1 obyvatele	31 367,8 eur
Míra zaměstnanosti	podíl zaměstnaných na počtu osob ve věku 15–64 let	70,5 %
Míra nezaměstnanosti	podíl nezaměstnaných na počtu ekonomicky aktivních osob ve věku 15–64 let	7,6 %
Primér	podíl zaměstnaných v zemědělství, lesnictví a rybářství	1,2 %
Sekundér	podíl zaměstnaných v průmyslu a stavebnictví	16,0 %
Terciér	podíl zaměstnaných ve službách	82,9 %
Zahraniční obchod dovoz	celkem	493,8 mld. eur
	z toho ze států EU–28	52,2 %
Zahraniční obchod vývoz	celkem	407,4 mld. eur
	z toho do států EU–28	43,5 %
Zahraniční obchod bilance	celkem	–86,4 mld. eur

Zdroj: European Commission (2015)

Nástup postindustriální éry znamenal rovněž deindustrializaci neboli odklon od preference průmyslových odvětví. Tento proces měl dalekosáhlé dopady na časoprostorové vzorce chování osob, ale také na sídelní systém a dopravu. Došlo k rozrušení struktury jasně vymezených špiček veřejné dopravy, řízených podle počátků či konců směn v továrnách a průmyslových provozech, a k jejich rozmělnění do delších časových úseků. Rovněž došlo k dekoncentraci aktivit, neboť terciární aktivity jsou zřídka závislé na technologiích a důležitější roli zde hraje poloha (tzv. dobré a špatné adresy). Změnila se i velikost subjektů, došlo k fragmentaci a tvorbě menších, úžeji zaměřených firem. Negativním důsledkem deindustrializace byl nárůst počtu nezaměstnaných osob se všemi důsledky tohoto jevu (míra nezaměstnanosti v současnosti podle tabulky 16 činí 7,6 %). Nejvýrazněji byly samozřejmě

postiženy tzv. tradiční průmyslové oblasti či oblasti se zaměřením na těžbu. Z prostorového hlediska došlo ke vzniku řady tzv. brownfields, více či méně rozsáhlých průmyslových areálů či čtvrtí, jež pozbyly původní funkce (či došlo k její výrazné redukci) (Lovering, 1997; Pacione, 1997).

Deindustrializace s sebou přinesla také pokles tradičních prvků stimulujících nákladní železniční dopravu. Spolu s útlumem průmyslových odvětví ubylo hromadných zásilek velkého rozsahu, jež jsou pro železnici nevhodnější. Současně došlo k nárůstu množství společností pracujících v režimu *just-in-time*, který vyžaduje pravidelné a průběžné zásobování zpravidla o menších objemech, což je možné lépe realizovat prostřednictvím silniční nákladní dopravy (Black, 2003; Rodrigue et al., 2013). Technologie (v oblasti výroby i přepravy nákladů po silnici) umožnily decentralizaci průmyslové výroby, takže blízkost železnice či přímo napojení podniku na železniční vlečku dnes již zdaleka není podmínkou pro zajištění konektivity provozu.

Nákladní železniční doprava se na nové podmínky adaptovala pozvolna. Z tradičně přepravovaných komodit zůstaly prakticky pouze produkty, jejichž přeprava po silnici by byla vzhledem k jejich objemu ekonomicky náročná. Jedná se o suroviny (uhlí, ropné výrobky, ropná paliva, chemické tekutiny, stavební materiály apod.), zemědělské produkty a polotovary, výrobky těžkého průmyslu (výrobky ze železa a oceli, příliš rozměrné či hmotné strojírenské produkty apod.) a vybrané výrobky zpracovatelského průmyslu (zejména přeprava hotových automobilů či jejich částí). Současně proběhla adaptace na nové způsoby přepravy komodit, tj. zejména intermodální doprava pomocí kontejnerů. To naopak vedlo k rozvoji kontejnerových terminálů ve vnitrozemí. Překládka zboží se díky standardizaci vybavení lodí a nákladních vagonů velmi zrychlila (Rodrigue et al., 2013).

Kontejnerizace a intermodální doprava jsou významné ještě z jednoho důvodu, který těsně souvisí se změnou ekonomiky. Díky deindustrializaci došlo k úbytku průmyslové výroby v zemi a produkty této výroby (zejména spotřební zboží) se začaly dovážet z jiných států (Champion, 2002). V současné době je bilance zahraničního obchodu Velké Británie záporná a činí –86,4 miliard eur (viz tabulka 16). Záporné saldo zahraničního obchodu je dalším příznakem postindustriální éry. Drtivá část těchto produktů je převážena v kontejnerech po moři a ve Velké Británii jsou často dále distribuovány právě prostřednictvím železnice.

4.3 Sociální, demografický a sídelní vývoj Velké Británie

Sídelní systém Velké Británie stále odráží procesy, jež stály za ekonomickou, sociální a prostorovou expanzí v období průmyslové revoluce. Velká Británie je podle Championa (2002) prvním státem světa, který zaznamenal masovou urbanizaci. Hranice 50 % obyvatelstva žijícího ve městech zde byla překročena již v polovině 19. století, byť tato živelná koncentrace s sebou nesla řadu negativních sociálních jevů (Allen, 2009). Reakcí na živelný rozvoj bylo zavedení systému územního plánování, ve větší míře aplikovaného po 2. světové válce (Blackman, 1997). Jeho prostřednictvím byla mimo jiné omezena prostorová expanze měst a byly využity moderní urbanistické přístupy, z nichž se do struktury osídlení nejvíce zapsal

Howardův systém zahradních měst či předměstí (*garden cities*, např. Stevenage, Corby, Milton Keynes či Northampton), jejichž součástí byly i tzv. *green belts* – pásy zeleně v rámci města, ale také interakční plochy mezi městem a jeho zázemím (Champion, 2002; Cullingworth, 1999).

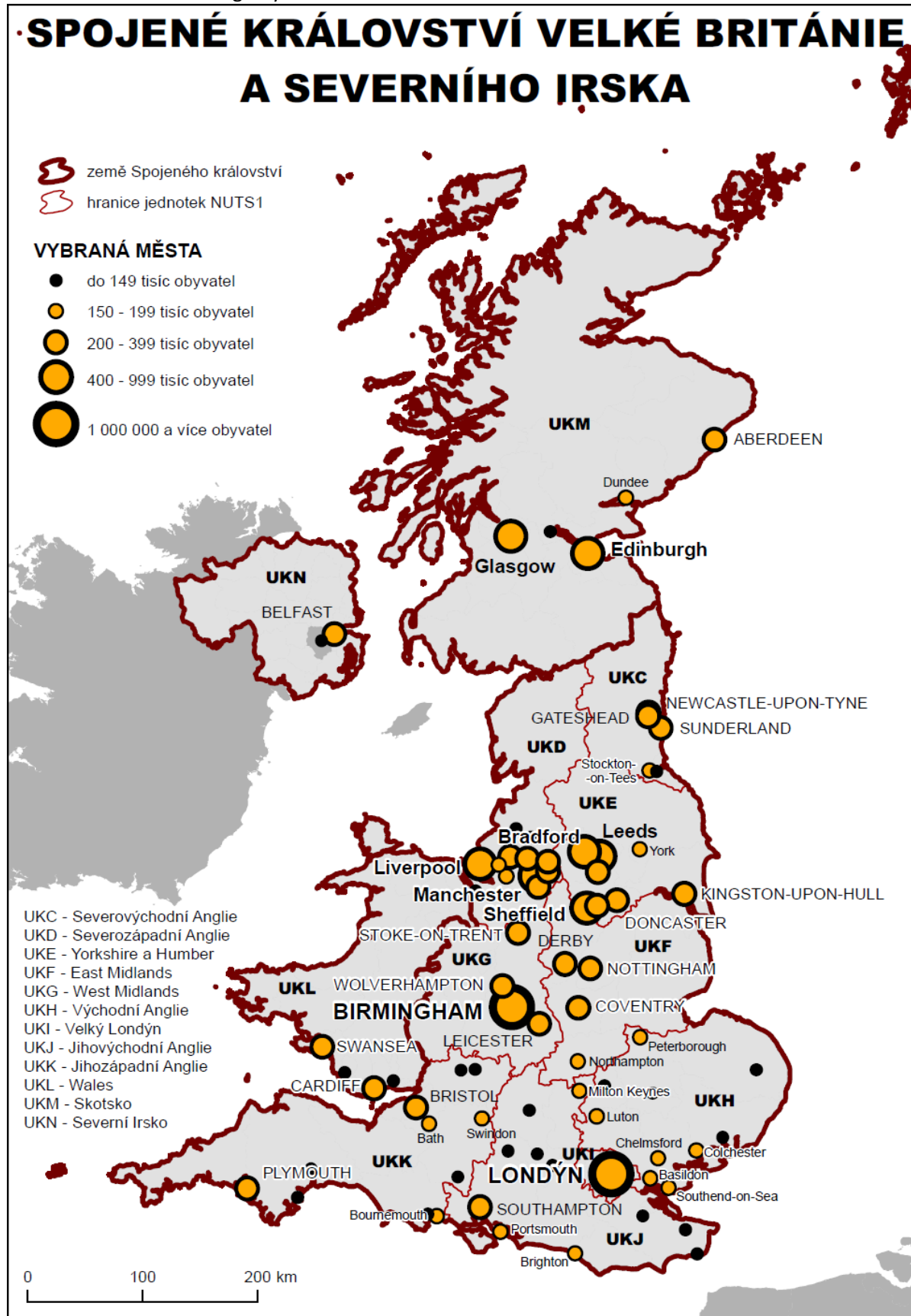
Tabulka 17. Statistické regiony ve Velké Británii – základní geografické údaje

Území	Kód	Název jednotky	Počet obyvatel (2011)	z toho města nad 100 tis. obyv. (%)	Významná města (nad 100 tis. obyv.)
Anglie	UKC	Severovýchodní Anglie	2 625 759	21,16	Newcastle upon Tyne, Sunderland
	UKD	Severozápadní Anglie	7 156 302	22,22	Carlisle, Lancaster, Liverpool, Manchester, Preston, Salford
	UKE	Yorkshire a Humber	5 387 527	48,39	Bradford, Kingston upon Hull, Leeds, Sheffield, Wakefield, York
	UKF	East Midlands	4 653 105	19,00	Derby, Leicester, Nottingham
	UKG	West Midlands	5 732 537	33,28	Birmingham, Coventry, Stoke-on-Trent, Wolverhampton
	UKH	Východní Anglie	6 045 103	12,39	Cambridge, Chelmsford, Norwich, Peterborough, St Albans
	UKI	Velký Londýn	8 605 529	100,00	Londýn
	UKJ	Jihovýchodní Anglie	8 912 407	12,73	Brighton & Hove, Canterbury, Oxford, Portsmouth, Southampton, Winchester
UKK	Jihozápadní Anglie	5 443 186	16,98	Bristol, Exeter, Gloucester, Plymouth	
Wales	UKL	Wales	3 110 140	23,50	Cardiff, Newport, Swansea
Skotsko	UKM	Skotsko	5 356 482	26,17	Aberdeen, Dundee, Edinburgh, Glasgow
Severní Irsko	UKN	Severní Irsko	1 847 088	30,42	Belfast, Derry, Lisburn

Zdroj: Eurostat database (2016)

V současnosti je Velká Británie silně urbanizovanou zemí, avšak s výraznými regionálními rozdíly. Podle studie *Study on urban functions* (2007) se v zemi nachází 12 metropolitních regionů s populační velikostí více než 1 milion obyvatel. Zdaleka nejdominantnějším je metropolitní region Londýna. Podle údajů Eurostatu žilo v roce 2015 v příslušné jednotce NUTS1 přes 8,6 milionu obyvatel, což je více obyvatel, než mají Skotsko a Wales dohromady. Region je významný nejen počtem obyvatel, ale také množstvím socioekonomických a sociokulturních aktivit, které se na něj váží, utvářejí jej a jsou jím utvářeny. Londýn je považován za jedno ze tří klíčových globálních měst, kterými jsou ještě New York v Severní Americe a Tokio v Japonsku (blíže o systému globálních měst Beaverstock et al., 1999; Mulíček, 2008).

Obrázek 23. Statistické regiony ve Velké Británii



Zdroj: Eurostat database (2016)

V sídelním systému Velké Británie v současnosti probíhá řada sociálních, ekonomických, demografických a dalších procesů, které se sice víceméně neprojevují vznikem nových sídel, avšak výrazně modifikují velikost a hierarchický význam některých existujících sídel a současně znatelně ovlivňují funkční vazby mezi nimi. Přístupy, procesy a mechanismy probíhající ve Velké Británii nejsou ve světě a v Evropě ojedinělé, také zde kromě jiného působí procesy suburbanizace a desurbanizace, deindustrializace, gentrifikace či reurbanizace. Vývoj ve Velké Británii však skýtá jistá specifika, daná místními sociokulturními tradicemi odlišnými od kontinentální Evropy, strukturou obyvatelstva (včetně relativně silného zastoupení imigrantů v některých metropolitních oblastech) a vlivem Londýna coby globálního města / globální aglomerace.

Zóny na okrajích větších britských měst či za nimi procházely v posledních desetiletích díky rezidenční suburbanizaci silným růstem počtu obyvatel. Komerční suburbanizace vedla vedle toho i k prostorové disperzi pracovních příležitostí, zejména terciární činnosti se totiž vyznačují expanzí do okrajových a vnějších zón metropolitních regionů. Tyto oblasti jsou zpravidla lépe dostupné silniční dopravou, ale jsou také blízko suburbánním sídelním čtvrtím, které mohou být zdrojem jak pracovní síly, tak i zákazníků. Suburbánní zóny se v případě některých velkých metropolitních regionů mohou nacházet ve značné vzdálenosti od jejich jader, např. v případě Londýna až 150 km daleko od centra města. Kontakty mezi suburbii a centry měst zůstávají velmi silné a zde se otevírá prostor pro veřejnou hromadnou dopravu a pro příměstskou železnici zvláště.

Transformace vnitřních částí měst je dlouhodobý a nekončící proces. Po předchozích vlnách vylidňování v souvislosti se suburbanizací a následnými sociálními propady dochází v současnosti i ve Velké Británii ke „znovuobjevování“ městských center a jejich znovuožívání, přičemž nejčastěji probíhajícími procesy jsou gentrifikace, reurbanizace a opětovný rozvoj vnitřních měst. Přispívají k nim především skupiny mladých vzdělaných obyvatel. Tyto jevy se týkají zejména největších či nejdynamičtěji se rozvíjejících měst, tj. Londýna, Bristolu či Edinburghu. V ostatních městech, jako jsou např. Liverpool, Manchester, Leeds, Glasgow či Newcastle, probíhají tyto jevy v menším měřítku.

Výrazným impulsem modifikace sídelního systému se v dříve silně industrializované Velké Británii stala i deindustrializace (Tregenna, 2016). Tou byla pochopitelně nejvíce zasažena ta místa, která byla na průmysl nejvíce specializovaná, tj. zejména větší města v severní Anglii (Liverpool, Birmingham, Manchester, Wakefield, Stoke-on-Trent aj.) a další menší těžařská a průmyslová sídla (Pacione, 1997). Hierarchický význam takto zasažených lokalit byl tedy ovlivněn negativním způsobem a jejich váha v sídelním systému přinejmenším částečně poklesla.

Vedle průmyslu zaznamenala pokles zaměstnanosti rovněž i tradiční venkovská hospodářská odvětví, zejména zemědělská výroba (Champion, 2002; Robinson, Sutherland, 2002), což vedlo k urbanistické, funkční i sociální proměně původně venkovských oblastí. Ty se do jisté míry přeměnily na rurální alternativy urbánních oblastí, zejména co se týká způsobu života. Ve venkovských oblastech tak nezřídka probíhají dva sídelně-demografické, vzájemně protisměrné procesy. Dochází zde ke stárnutí obyvatelstva, což je způsobeno jak klesající

natalitou, tak migrací mladších obyvatel do měst. Naproti tomu jsou sídla ovlivňována procesy suburbanizace či desurbanizace, jež mnohdy znamenají prostorový růst i změnu socioekonomické a sociodemografické struktury obyvatel – přicházejí zpravidla mladší lidé pracující v terciéru, ovšem jen málokdy v místě nového bydliště. Jistým specifikem může být také příchod osob v pozdně produktivním či postproduktivním věku, jež směřují na venkov, aby zde strávily klidný závěr života. Venkovská sídla a venkovské oblasti se tak namísto autonomních sociálně-produkčních jednotek zvolna stávají spíše jakýmsi roztroušenými městy v zeleni (Champion, 2002).

Dalším procesem, k němuž ve Velké Británii dochází, je posilování existujících meziregionálních rozdílů. Obyvatelstvo a pracovní příležitosti se více a více koncentrují v jižní polovině Velké Británie. Svědčí o tom ekonomické a demografické charakteristiky, odhalující velmi silnou dominanci Anglie a zejména samotného Londýna. Celá severní polovina ostrova (Skotsko) má méně obyvatel než londýnský metropolitní region. Kvalitativní rozdíly v ekonomické struktuře, v uspořádání pracovního trhu, ve struktuře, kvalitě a cenách bytového fondu a v osobním bohatství jsou ještě větší. Tyto rozdíly jsou natolik značné, že londýnský urbánní region bývá často označován za „jinou zemi“ (O'Brien, 2012). Rozdíly ale narůstají i mezi různými typy městských regionů, neboť relativně rychlejší populační růst je charakteristický pro specifické typy měst, jako jsou např. univerzitní města, města s hospodářstvím založeným na high-tech sektorech či na vyšších službách, turistické resorty či důchodcovská sídla. Populační růst městských regionů je rovněž ovlivněn přítomností imigrantů, resp. jejich podílem na celkovém obyvatelstvu.

Z hlediska demografického vývoje je Velká Británie také postižena problémy druhého demografického přechodu, což mimo jiné znamená nižší plodnost a relativní stárnutí domácí populace. Významnou roli zde hraje také zmiňovaná imigrace ze zahraničí. V současné době se imigrace stává hlavním prvkem populačního růstu (podíl této složky na něm překračuje 50 %, Pacione, 1997). Z demografického hlediska je zajímavým procesem také probíhající feminizace trhu práce (Green, 1997; Hills et al., 2010).

Sídelní systém a denní rytmy obyvatel jsou stále více ovlivňovány moderními technologiemi. Nedílnou součástí života dnešního člověka je vazba na mobilní aplikace a napojení na internet, díky čemuž se postupně stírá rozdělení dne na monofunkční úseky (cesta, zaměstnání / studium, zábava apod.). Technologie umožňují vyřešit část pracovních věcí již během cesty, zároveň umožňují udržování a prohlubování sociálních kontaktů, odpočinek, instantní interakci s jinou realitou (Jain, Lyons, 2008; Cresswell, 2008), případně dokonce zcela eliminují dojíždění do práce. Některá zaměstnání, jež dříve bylo nezbytné vykonávat na pracovišti, je dnes možné vykonávat z domova (tzv. *home office*, *telework* či *telecommuting*, Warf, 2000). Dalším významným efektem je zvýšení flexibility dojíždětky, tj. absence pevného časového rámce. Vedle prostorové desynchronizace postindustriální společnosti tak dochází i k její časové desynchronizaci, která se projevuje modifikací dopravních špiček během dne, jež mají – v porovnání s industriální érou – pozvolnější nárůst a delší průběh v čase (Mulíček et al., 2016; Preston, O'Connor, 2008).

Probíhající a výše popsané změny sídelního systému Velké Británie a vztahů v něm budou patrně mít dopady na železniční dopravu. V osobní dopravě bude i nadále posilována příměstská železniční doprava, jež se již nyní stává v některých lokalitách plnohodnotnou součástí systému městské hromadné dopravy, zejména co se týká provozních intervalů vlaků. Prostorová disperze doprovázející suburbanizaci spolu s důrazem na kvalitu životního prostředí a snahou o snižování emisního vlivu osobních automobilů umožňuje železnici získat v příměstské dopravě významné místo.

Druhý význam osobní železniční dopravy spočívá v dálkové dopravě, jejíž význam patrně i nadále poroste, a to přinejmenším z důvodu rostoucího počtu cest do Londýna jakožto dominujícího prvku národního sídelního systému. Železnice na rozdíl od letecké dopravy umožňuje rychlé spojení mezi centry / jádrovými oblastmi měst, zatímco dopravní body letecké dopravy se obvykle nacházejí na periferiích či v rámci širších městských regionů. Přetížení nejvýznamnějších letišť, stejně jako vysoká energetická náročnost letecké dopravy, jsou příležitostí pro dálkovou železniční dopravu. Kromě zlepšování vozidel dochází k rekonstrukcím tratí a zabezpečovacího zařízení a diskutuje se i o výstavbě vysokorychlostní tratě HS2 z Londýna na sever. Všechny výše uvedené plány vedou ke zvyšování komfortu i cestovní rychlosti.

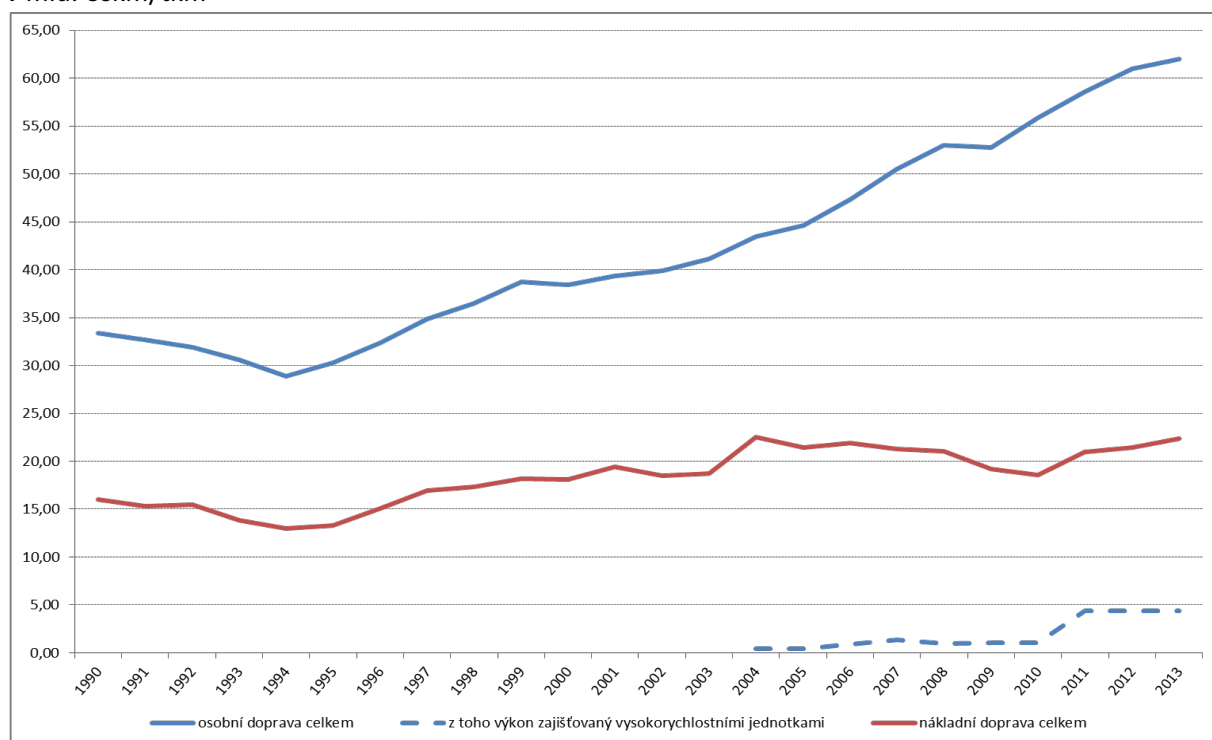
V současné době tedy řada ukazatelů poukazuje na obnovený zájem o železniční dopravu, což pravděpodobně souvisí i se stagnující či dokonce mírně klesající mírou automobilizace, zejména pak u mladého městského obyvatelstva. Počet osobních aut na 1000 obyvatel se ve Velké Británii podle dat Eurostatu mezi lety 2005 a 2011 snížil, a to dokonce i u celkové populace, z hodnoty 467 na 448. Do jisté míry tak lze v důsledku kombinace rostoucí kritičnosti postojů k dominující automobilní technologii na jedné straně a působení některých dalších faktorů na straně druhé (např. změny životního stylu, rostoucí význam online řešení různých životních situací, vliv nedávné ekonomické recese apod.) spekulovat o blížícím se konci této éry (někteří autoři v této souvislosti do literatury zavádějí nový koncept označovaný jako *peak car*, Tilley, Houston, 2016; Goodwin, 2012). Obnovující se zájem o železniční dopravu je ovšem provázen i zvyšujícími se požadavky na její kvalitu. Železnice se těmto trendům pozvolna přizpůsobuje, a snad tedy bude i nadále ve Velké Británii hrát roli v rozvoji území, udržitelné dopravě a každodenním životě obyvatel.

4.4 Geografická charakteristika železniční dopravy ve Velké Británii – přepravní výkony

Přepravní výkony železniční dopravy jsou ovlivňovány řadou faktorů, přičemž k těm klíčovým patří zejména způsob organizace dopravního, respektive drážního trhu a také geografické charakteristiky území. Aspekty britské železniční reformy, rozložení obyvatelstva a hospodářských činností, celospolečenské, sídelní i hospodářské trendy charakterizované v předcházejících pasážích této kapitoly (potažmo knihy) výrazně ovlivňují podobu grafů v obrázcích 24, 25 a 26. Ty znázorňují vývoj přepravních výkonů britských železnic v absolutním (v miliardách osobo- a tunokilometrů) i v relativním vyjádření (v % udávajících

podíl osobní a nákladní železniční dopravy na celkových přepravních výkonech pozemní dopravy).

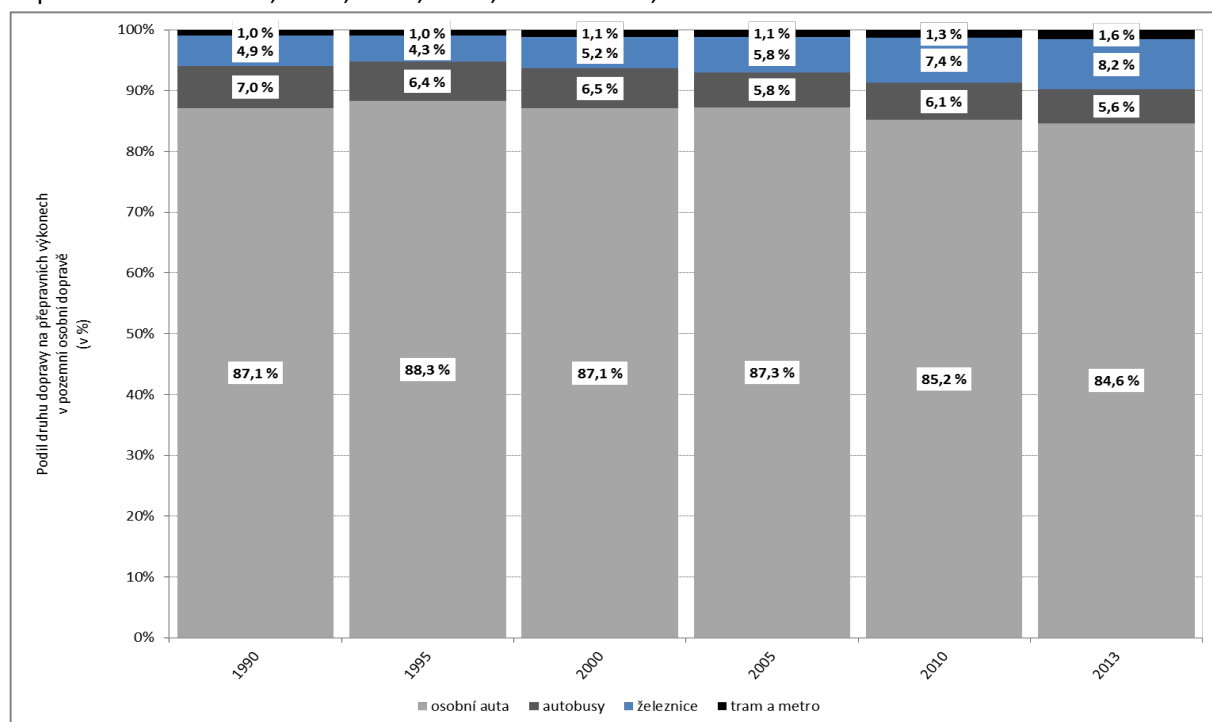
Obrázek 24. Vývoj přepravních výkonů v osobní a nákladní železniční dopravě v letech 1990–2013, v mld. oskm/tkm



Zdroj: European Commission (2015)

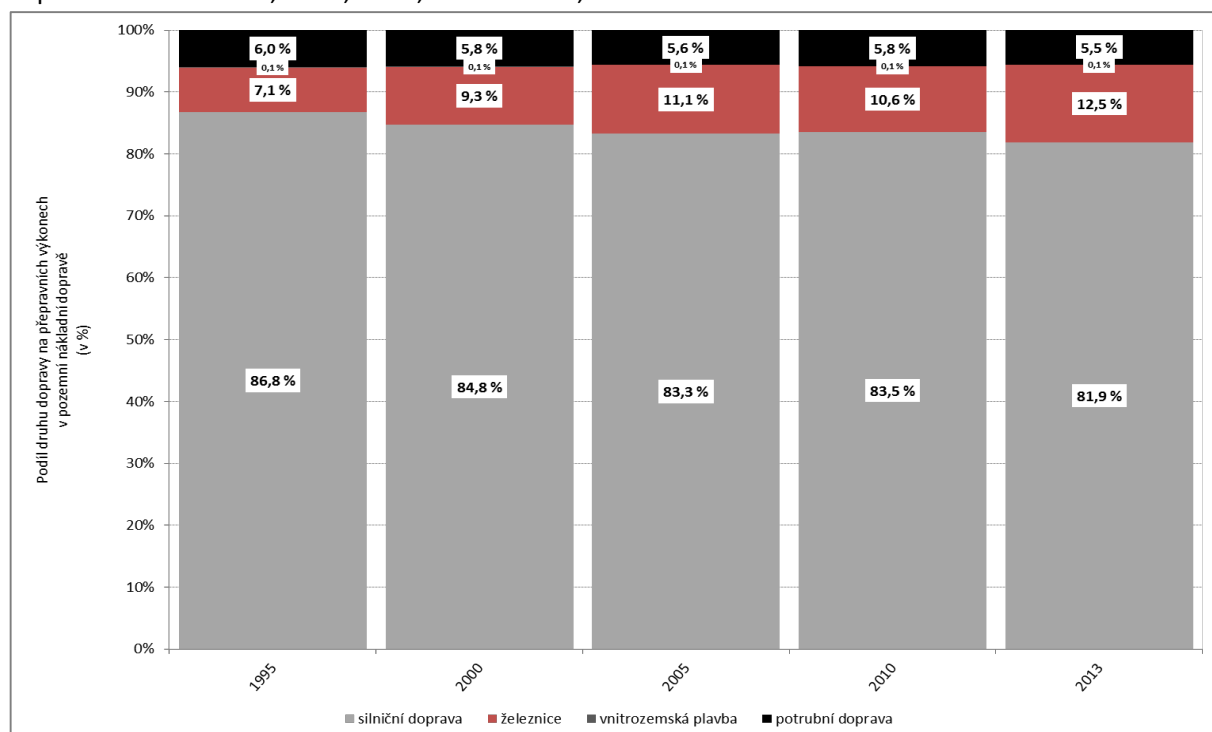
Vývoj železniční dopravy ve Velké Británii zhruba od poloviny 90. let 20. století sleduje v návaznosti na realizovanou liberalizaci sektoru příznivou trajektorii, neboť přepravní výkony osobní i nákladní železniční dopravy zde od té doby zřetelně rostou. Přepravní výkon v osobní dopravě se mezi lety 1994 a 2013 více než zdvojnásobil, a to konkrétně z 29 miliard osobokilometrů na 62 miliardy osobokilometrů. Růst, byť o něco méně strmý, probíhal i v dopravě nákladní. Analogická čísla v jejím případě činí 13 miliard tunokilometrů v roce 1994 a 22 miliard tunokilometrů v roce 2013. Ještě důležitější je ale skutečnost, že výkony britské železniční dopravy v uvedeném období rostly rychleji než výkony ostatních druhů pozemní dopravy, takže se relativní podíl železnic na trhu osobní dopravy zvýšil o zhruba 3 procentní body a podíl na nákladním trhu ještě výrazněji, totiž o více než 5 procentních bodů. V roce 2013 se tak britské železnice podílejí zhruba 8 % na přepravním výkonu celé pozemní osobní dopravy a necelými 13 % na přepravním výkonu v pozemní nákladní dopravě. Ve srovnání s dopravními trhy ostatních členských států Evropské unie tak britské železnice vykazují jednu z nejvyšších pozitivních dynamik.

Obrázek 25. Vývoj podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech v pozemní osobní dopravě v letech 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 a 2013, v %



Zdroj: European Commission (2015)

Obrázek 26. Vývoj podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech v pozemní nákladní dopravě v letech 1995, 2000, 2005, 2010 a 2013, v %



Zdroj: European Commission (2015)

4.5 Geografická charakteristika železniční dopravy ve Velké Británii – osobní doprava

V osobní železniční dopravě je možné na území Velké Británie s určitým zjednodušením rozlišit několik tržních segmentů. Jmenovitě se jedná o *vysokorychlostní, dálkovou, meziměstskou, příměstskou a venkovskou dopravu* a také o některé další specificky definované tržní segmenty. Bližší informace o jednotlivých tržních segmentech představených v dalším textu byly zpracovány na základě dokumentů *Network Specification* (Network Rail, 2015a, b, ..., h) a *Route Specifications* (Network Rail, 2015i, j, ..., p), které existují samostatně pro dílčí geografické oblasti britské železniční sítě.

Vlastní *vysokorychlostní doprava* je ve Velké Británii provozována pouze na trati High Speed One (dále HS1, traťová rychlost 230, respektive 300 km/h), která vede z londýnského terminálu St. Pancras International přes stanice Stratford International (stále jde o součást Londýna), Ebbsfleet International a Ashford International do tunelu pod průlivem La Manche a dále do Francie (vývoj přepravy osob a silničních vozidel v tunelu mezi Velkou Británií a Francií dokumentují údaje v tabulce 18). Po trati jezdí kromě přímých mezinárodních vlaků do Lille, Paříže a Bruselu také vysokorychlostní příměstské vlaky, které z ní na několika místech sjíždějí a obsluhují vybraná města ve středním a východním Kentu. Tyto vlaky byly zavedeny v roce 2009 a dnes nabízejí velmi rychlé spojení vzdálenějších destinací s centrálním Londýnem.

Tabulka 18. Vývoj přepravy osob a silničních vozidel v tunelu pod průlivem La Manche mezi Velkou Británií a Francií

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2013– 1995	2013/ 1995
Přepravení cestující ve vlacích Eurostar a Le Shuttle (v tis.)	7 081	18 298	17 005	18 303	18 993	19 951	20 461	13 380	289
Přepravená vozidla (v tis.):									
- osobní auta	1 246	2 864	2 124	2 182	2 319	2 483	2 546	1 300	204,3
- nákladní auta	391	1 133	1 309	1 089	1 263	1 465	1 363	972	348,6
- celkem	1 637	3 997	3 433	3 271	3 582	3 948	3 909	2 272	238,8

Poznámka: Tunel byl zprovozněn v průběhu roku 1994, prvním rokem s plným provozem byl rok 1995.

Zdroj: *Transport statistics Great Britain: 2014 (2014)*

Z důvodu provozního úspěchu tratě HS1 se ve Velké Británii poměrně intenzivně diskutuje i o přípravě výstavby vysokorychlostní trati High Speed Two (dále HS2). Ta by měla vést z Londýna do Birminghamu (první fáze projektu, uvedení do provozu, se očekává v roce 2026) a zde by se měla rozdělovat do tvaru písmene Y. Severní větev by odtud měla pokračovat dále do Manchesteru a severovýchodní větev do Leedsu a Yorku (druhá fáze projektu, její výstavba by měla být dokončena do roku 2033). Ve výsledku by tak trasa HS2 měla

urychlit spojení mezi Londýnem a střední a severní Anglií a také mezi Anglií a Skotskem (GOV.UK, 2016; Department for Transport, 2015b).

Segment dálkové dopravy zahrnuje ve Velké Británii především vzájemné propojení hlavních metropolitních regionů (jejich vymezení podle: *Study on urban functions*, 2007). K nejvýznamnějším z nich patří (ve výčtu jsou jmenovitě uvedeny pouze metropolitní regiony s minimálně jedním milionem obyvatel, podle údajů k roku 2011, viz též obrázek 23):

- London metropolitan area (14,0 mil. obyvatel),
- Birmingham metropolitan area (3,7 mil. obyvatel),
- Manchester metropolitan area (2,8 mil. obyvatel),
- Leeds-Bradford metropolitan area (2,3 mil. obyvatel),
- Liverpool/Birkenhead metropolitan area (2,2 mil. obyvatel),
- Glasgow metropolitan area (1,8 mil. obyvatel),
- Newcastle–Sunderland metropolitan area (1,6 mil. obyvatel),
- Sheffield metropolitan area (1,6 mil. obyvatel),
- South Hampshire metropolitan area (1,5 mil. obyvatel),
- Nottingham–Derby metropolitan area (1,5 mil. obyvatel),
- Edinburgh metropolitan area (1,3 mil. obyvatel),
- Cardiff-Newport metropolitan area (1,3 mil. obyvatel),
- Bristol metropolitan area (1,2 mil. obyvatel).

Z hlediska železniční obsluhy daných dopravních vazeb lze za důležitou považovat skutečnost, že naprostá většina výše uvedených metropolitních regionů leží na dvou strategických dálkových tratích, konkrétně na *West Coast Main Line* (dále WCML) a *East Coast Main Line* (ECML). Obě tratě patří ke kapacitně nejvytíženějším britským železničním tratím, neboť přenášejí značnou část osobní i nákladní dopravy. Navíc se na nich v obou typech doprav mísí vlaky různých segmentů, tedy dálkové, meziměstské a příměstské vlaky v osobní dopravě – zároveň tedy vlaky jezdící různými rychlostmi a s různými modely zastavování. Po obou tratích je mimo jiné zabezpečováno i přímé spojení Londýna se skotskými městy Glasgow a Edinburgh.

WCML je zhruba 600 km dlouhá trať spojující stanice *London Euston* a *Glasgow Central*, a to přes Milton Keynes, Northampton, Birmingham (odbočná větev), Stoke-on-Trent, Manchester (odbočná větev), Liverpool (odbočná větev), Lancaster a Carlisle. Trať představuje nejvytíženější železnici ve Velké Británii, na níž navíc intenzita dopravy stále rychle roste. Z toho důvodu se na ní střídají čtyřkolejné (Londýn–Crewe) a dvoukolejné úseky (zbytek tratě severně od Crewe). Nejvyšší traťová rychlost dosahuje 200 km/h (Department for Transport, 2015b).

ECML také měří zhruba 600 km a primárně spojuje stanice *Londýn King's Cross* a *Edinburgh Waverley* přes Peterborough, Doncaster, Leeds, York a Newcastle upon Tyne. Trať je střídavě čtyř- (Londýn–Peterborough) a dvoukolejná (s určitými výjimkami v zásadě zbytek tratě severně od Peterborough) a na většině úseků je povolena rychlost 200 km/h

(Network Rail, 2010). Alespoň částečné odlehčení minimálně jižních částí intenzivně vytížených tratí WCML a ECML by měla přinést výše zmíněná výstavba vysokorychlostní trati HS2.

Meziměstská doprava zahrnuje nabídku rychlejších vlaků umožňujících vzájemné spojení dalších velkých britských měst ležících od sebe v menších vzdálenostech než v případě dálkové dopravy, typicky do jednotek stovek kilometrů. V řadě případů jde o nabídku spojení zahušťujících nadřazenou síť dálkové dopravy výše nepokrytými směry, tzn. např. o vlaky obsluhující tangenciální západovýchodní relace v hustě zalidněné Anglii či o vlaky propojující centra metropolitních regionů s dalšími významnějšími městy v jejich bližším a vzdálenějším zázemí. Ve výše zmíněném příkladu z Anglie jde např. o následující trasy:

- Hull / Scarborough / Middlesbrough / Newcastle upon Tyne–Leeds–Manchester / Liverpool,
- Grimsby–Doncaster–Sheffield–Manchester,
- Norwich–Sheffield–Manchester,
- Birmingham–Leicester–Peterborough–letišť Londýn–Stansted,
- a Birmingham–Derby–Nottingham.

Druhý případ pak lze doložit např. spojením Glasgowu a Edinburghu s městy Stirling, Dundee, Aberdeen či Inverness ve Skotsku.

V řadě případů jde o relativně nově obsluhované relace, na nichž však nové přímé vlaky zaznamenaly rychlý komerční úspěch. Ve Velké Británii se tudíž v současnosti připravují investice, které umožní další zefektivnění a zkvalitnění jejich obsluhy. Může se jednat o kroky umožňující prodloužení délky vlaků nebo i zvýšení jejich frekvence v jízdních řádech.

Velké metropolitní regiony představují hlavní populační, hospodářská, kulturní a obslužná centra Velké Británie, a tedy generují silné každodenní dojížděkové proudy jak z blízkých, tak i z relativně vzdálených částí svých zázemí. Ty jsou obsluhovány prostřednictvím vlaků *příměstské dopravy*, které často jezdí s velmi vysokou frekvencí. Přestože je tento dopravní segment charakteristický rychlým růstem počtu cestujících, není v řadě případů další růst nabídky dopravy možný, protože je omezen nedostačující kapacitou drážní infrastruktury.

Intenzivní dojížděka ze vzdálenějších oblastí je zvláště zřetelná v zázemí Londýna, který britskému sídelnímu systému silně dominuje a v jehož dojížděkovém regionu jsou i města vzdálená desítky kilometrů. Jmenovitě lze v této souvislosti zmínit zejména oblasti jižní a jihovýchodní Anglie, a to mimo jiné z důvodu pokračující suburbanizace pronikající z dnes již přetíženého bezprostředního okolí Londýna do jeho stále vzdálenějšího okolí. Tak velký prostorový rozsah dojížděkového regionu Londýna je do značné míry důsledkem již výše zmíněného poválečného režimu urbanistického plánování, jehož cílem bylo omezení prostorové expanze měst, mimo jiné např. cestou ochrany tzv. zelených pásů (*green belts*) a výstavbou systému zahradních měst (*garden cities*, blíže Champion, 2002; Cullingworth, 1999). Podle Halla (2013) populační růst Londýna již v 50. letech 20. století přeskočil ochranný zelený pás centrální aglomerace a odehrál se až v řadě administrativně samostatných měst nacházejících se za ním, tedy ve vzdálenosti 35 až 50 km od centra města. V následujícím období, tj. od 60. let 20. století, se pak růst odehrával ještě dále, konkrétně ve městech vzdálených

od Londýna 80 až 130 km. V tomto období tak podle Halla (2013) došlo ke zformování tzv. *South East England mega city region*, který dnes pokrývá zhruba jednu pětinu rozlohy Anglie a ve kterém žijí přibližně dvě pětiny jejích obyvatel. Region je velmi rozsáhlý, severním směrem zasahuje až 130 km od Londýna a ve směru na jihozápad dokonce až 180 km od města. S rostoucí vzdáleností od centra Londýna samozřejmě narůstá podíl obyvatel, kteří jsou zapojeni do místních trhů práce a do Londýna s každodenní pravidelností nejezdí, nicméně zejména v místech spojených s Londýnem rychlými vlakovými spoji významná část obyvatel za prací do tohoto města vyjíždí.

Příměstské vlaky zabezpečují ve Velké Británii kromě metropolitních regionů dojíždku i do řady dalších více či méně významných městských center (viz zejména výše uvedený přehled hlavních metropolitních regionů a znovu též obrázek 23).

Přes rozsáhlé rušení vedlejších železničních tratí po roce 1963 po zveřejnění tzv. Beechingovy zprávy, kdy byly uzavřeny 4 000 mil (přibližně 6 500 km) železničních tratí a zrušeny 3 000 železničních stanic (Wolmar, 2009), zůstala dodnes zachována řada vedlejších tratí obsluhujících venkovské oblasti. Specifickým segmentem je i v současnosti v řadě oblastí *venkovská doprava*, která nejčastěji zabezpečuje napojení venkovských obcí na hlavní dráhy a jejich prostřednictvím dále na významnější městská centra. Některé venkovské tratě jsou dnes provozovány v režimu *community rail*, tzn. v režimu podpory místními partnery.

Vedle všech výše uvedených dominantních tržních segmentů lze v rámci britské železniční sítě definovat ještě několik dalších, specifičtější vymezených trhů:

- pokrytí zvýšené *sezónní / prázdninové* či *víkendové poptávky* – ta je charakteristická jak pro některé venkovské tratě, tak i pro řadu tratí spojujících Londýn s jeho rekreačním zázemím, typicky s městy na pobřeží moře (např. Brighton, Weymouth či Southend-on-Sea);
- *doprava na významná letiště* v blízkosti velkých metropolí, jmenovitě lze uvést např. vlaky systému *Stansted Express* spojující stanici *London Liverpool Street* s letištěm Stansted či vlaky na letiště London–Gatwick apod.;
- za specifický subtrh lze podle našeho názoru považovat i vysokou nabídku velmi frekventované železniční dopravy v oblasti jižního Londýna, tj. v území jižně od řeky Temže, kde vlaky do značné míry nahrazují absentující systém metra a slouží de facto jako plnohodnotná *součást městské / metropolitní dopravy* (Wolmar, 2012).

Intenzita využití osobní železniční dopravy v rámci všech popsaných dílčích segmentů je v prostoru Velké Británie silně nerovnoměrná, protože do značné míry odráží výše specifikované rozdíly jak v rozložení obyvatelstva, tak i v rozložení socioekonomických příležitostí. Tabulka 19 ukazuje, že největší množství vlakových cest se uskutečňuje v regionu Velkého Londýna a ve dvou k němu bezprostředně přiléhajících regionech jihovýchodní a východní Anglie. V samotném Londýně v současnosti začíná, končí nebo se čistě uvnitř jeho území uskutečňuje téměř 880 milionů cest za rok, což odpovídá necelé polovině (47,56 %) cest vlakem realizovaných za rok v celé Velké Británii. Zajímavé přitom je, že větší část těchto cest je uzavřena uvnitř regionu Velkého Londýna (cca 56 %), což dokládá skutečnost, že vlak

představuje velmi významný dopravní prostředek i pro cesty v rámci jednoho metropolitního regionu. Tento fakt bude samozřejmě úzce souviset i s absencí metra v některých oblastech města, zejména v částech jižně od Temže, v nichž železnice roli metra do značné míry supluje (svědčí o tom např. vysoká četnost spojení).

Připojíme-li k regionu Velkého Londýna ještě dva sousední regiony, konkrétně jihovýchodní a východní Anglii, zjistíme, že v těchto třech regionech dohromady v současnosti začíná, končí nebo se uvnitř jejich území odehrává téměř 1,4 miliardy cest za rok, což zhruba odpovídá třem čtvrtinám (přesně jde o 73,08 %) všech cest vlakem uskutečněných ve Velké Británii. Jasnou příčinou tohoto stavu je velká populační, sociální a ekonomická dominance metropolitního regionu Londýna, která současně vyvolává silnou každodenní dojížděku z jeho rozsáhlého suburbánního okolí. V obou sousedních regionech zároveň výrazně převažují cesty směřující mimo region (v jihovýchodní Anglii jde o 72,3 % cest, ve východní Anglii pak dokonce o 81,7 % cest), nejčastěji právě do Londýna.

Intenzita využívání železniční dopravy ve všech dalších regionech Velké Británie je ve srovnání s Velkým Londýnem a jihovýchodní a východní Anglií relativně nízká, hranice 100 milionů cest za rok je překročena už jen v regionu severozápadní Anglie. Dané hranici se ještě přibližují regiony Skotska a West Midlands.

Čísla uvedená v tabulce 19 zároveň potvrzují již výše diskutovaný růst osobní železniční dopravy ve Velké Británii v období zhruba posledních 20 let, neboť počet cest vlakem se mezi obdobími platnosti jízdních řádů 1995/96 a 2014/15 zvýšil z necelých 800 milionů na více než 1,8 miliardy (231,14 %). Výrazně rychleji přitom rostou cesty územně spojené s regiony West Midlands a severozápadní Anglie (v obou regionech více než 300 %) a také v regionu Yorkshire a Humber (275 %). Naopak nejpomaleji ve srovnání s celostátním průměrem roste železniční doprava v regionech Skotska a severovýchodní Anglie (méně než 200 %).

Největší počet meziregionálních cest vlakem se ve Velké Británii (konkrétní hodnoty viz v tabulce 20) odehrává mezi Velkým Londýnem a s ním bezprostředně sousedícími regiony jihovýchodní a východní Anglie. Každý den se mezi nimi uskuteční v průměru 540, respektive 360 000 cest. Pomineme-li metropolitní oblast Londýna a její rozlehlé suburbánní zázemí s množstvím každodenních cest motivovaných různorodými osobními a pracovními důvody, je možné konstatovat, že i dalším pořadím na vrcholu žebříčku silně dominují cesty spojující ostatní britské regiony právě s Londýnem. Konkrétně jde o West Midlands, jihozápadní Anglii, severozápadní Anglii, East Midlands a dále také o Yorkshire a Humber, severovýchodní Anglii, Skotsko a Wales.

Tabulka 20 rovněž dokládá, že naprostá většina nejsilněji využívaných meziregionálních železničních tras je uzavřena v prostoru Anglie, což koresponduje s faktem, že její území představuje populační, sociální a ekonomické centrum Velké Británie, v němž žijí více než čtyři pětiny obyvatel celého státu (54,6 milionu obyvatel, 84,1 % stavu Velké Británie). Žebříček meziregionálních vazeb překračujících intenzitu 2 milionů cest za rok okrajově doplňují i trasy směřující z ostatních území Anglie do Skotska či Walesu, jejich počet je však relativně malý. Celkem jde jen o dvě relace spojující vzájemně sousedící regiony, konkrétně tedy o vazby jihozápadní Anglie–Wales a severozápadní Anglie–Skotsko. Dominance počtu mezi-

regionálních cest spojujících jednak Londýn s okolními regiony, a jednak samotné anglické regiony mezi sebou tak je i v souladu s výše diskutovanou polarizací mezi severem a jihem Velké Británie.

Tabulka 19. Vývoj počtu cest vlakem celkem (v tis.) ve Velké Británii podle regionů

Období platnosti jízdního řádu:	1995/96		2000/01		2005/06		2010/11		2014/15	
	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %
East Midlands	14 468,75	1,81	19 813,95	1,91	23 742,53	2,08	29 041,96	1,87	32 385,69	1,75
Východní Anglie	78 832,12	9,87	111 154,67	10,72	126 299,41	11,04	148 134,09	9,53	172 664,65	9,35
Velký Londýn	378 888,40	47,44	491 685,46	47,43	502 424,74	43,91	706 259,25	45,45	878 042,35	47,56
Severovýchodní Anglie	7 564,67	0,95	8 843,39	0,85	11 271,26	0,99	13 751,73	0,89	14 985,07	0,81
Severozápadní Anglie	39 849,93	4,99	51 924,16	5,01	64 043,93	5,60	111 556,19	7,18	124 877,51	6,76
Skotsko	48 943,54	6,13	57 269,08	5,52	69 331,00	6,06	83 198,41	5,35	96 073,13	5,20
Jihovýchodní Anglie	145 829,76	18,26	191 179,69	18,44	214 374,38	18,74	266 579,46	17,16	298 550,76	16,17
Jihozápadní Anglie	21 731,54	2,72	26 260,35	2,53	32 069,91	2,80	43 175,17	2,78	49 458,20	2,68
Wales	14 486,72	1,81	16 993,76	1,64	20 428,34	1,79	27 274,39	1,76	29 325,95	1,59
West Midlands	23 000,87	2,88	29 264,10	2,82	37 024,05	3,24	63 975,96	4,12	80 562,73	4,36
Yorkshire a Humber	25 134,09	3,15	32 347,48	3,12	43 098,72	3,77	60 817,43	3,91	69 251,69	3,75
Celkem	798 730,38	100,00	1 036 736,08	100,00	1 144 108,27	100,00	1 553 764,03	100,00	1 846 177,71	100,00

Změna za období	2014/15–1995/96 (abs.)	2014/15 / 1995/96 (v %)
East Midlands	17 916,94	223,83
Východní Anglie	93 832,53	219,03
Velký Londýn	499 153,95	231,74
Severovýchodní Anglie	7 420,40	198,09
Severozápadní Anglie	85 027,59	313,37
Skotsko	47 129,60	196,29
Jihovýchodní Anglie	152 721,00	204,73
Jihozápadní Anglie	27 726,66	227,59
Wales	14 839,23	202,43
West Midlands	57 561,86	350,26
Yorkshire a Humber	44 117,59	275,53
Celkem	1 047 447,33	231,14

Poznámka: Cesty celkem v každém regionu zahrnují cesty v regionu začínající a končící a také cesty odehrávající se uvnitř něho.

Zdroj: NRT data portal (2016)

Tabulka 20. Počet cest vlakem mezi regiony Velké Británie – všechny vazby s intenzitou 2 mil. cest a více za rok, období platnosti jízdního řádu 2014/15

Meziregionální vazba	Počet cest vlakem (v tis.):	
	za rok	průměrně za den
Velký Londýn–jihovýchodní Anglie	197 873,10	542,12
Velký Londýn–východní Anglie	131 770,19	361,01
Velký Londýn–West Midlands	11 777,09	32,27
Velký Londýn–jihozápadní Anglie	11 509,95	31,53
Velký Londýn–severozápadní Anglie	10 062,67	27,57
Velký Londýn–East Midlands	9 025,51	24,73
Severozápadní Anglie–Yorkshire a Humber	8 330,18	22,82
Velký Londýn–Yorkshire a Humber	6 853,68	18,78
Jihovýchodní Anglie–jihozápadní Anglie	6 474,27	17,74
Severozápadní Anglie–West Midlands	4 553,90	12,48
East Midlands–West Midlands	4 041,66	11,07
Východní Anglie–jihovýchodní Anglie	3 775,58	10,34
East Midlands–Yorkshire a Humber	3 605,38	9,88
East Midlands–severozápadní Anglie	3 122,37	8,55
Jihovýchodní Anglie–West Midlands	3 014,41	8,26
Wales–jihozápadní Anglie	2 797,09	7,66
Severovýchodní Anglie–Yorkshire a Humber	2 711,42	7,43
Velký Londýn–severovýchodní Anglie	2 455,94	6,73
Severozápadní Anglie–Skotsko	2 361,00	6,47
Velký Londýn–Skotsko	2 263,12	6,20
Velký Londýn–Wales	2 239,12	6,13

Zdroj: NRT data portal (2016)

Dominance Londýna a Anglie v osobní železniční dopravě je zřetelná i z žebříčku nejvytíženějších stanic sestaveného na základě počtu nastupujících a vystupujících cestujících (tabulka 21, obrázek 27). Zmíněnou skutečnost lze doložit několika dílčími způsoby, mimo jiné i tím, že mezi 20 nejvýznamnějšími stanicemi v celé Velké Británii jich 15 leží na území Velkého Londýna, případně faktem, že mimo Londýn se nejvyužívanější stanice nejčastěji nacházejí právě buď v populačně největších anglických městech, anebo ve významných místech Anglie dobře napojených na železniční síť, a to navíc často v bezprostřední blízkosti Londýna (např. Birmingham New Street, Leeds, Manchester Piccadilly, Gatwick Airport, Brighton, Reading, Liverpool Central, Liverpool Lime Street, Cambridge, Bristol Temple Meads, Sheffield, York, Chelmsford, Guildford, Newcastle, Woking atd.). K výjimkám z tohoto hlediska patří na nejvyšších místech žebříčku mnohem méně početné stanice v největších skotských a waleských městech (např. Glasgow Central, Edinburgh, Glasgow Queen Street či Cardiff Central).

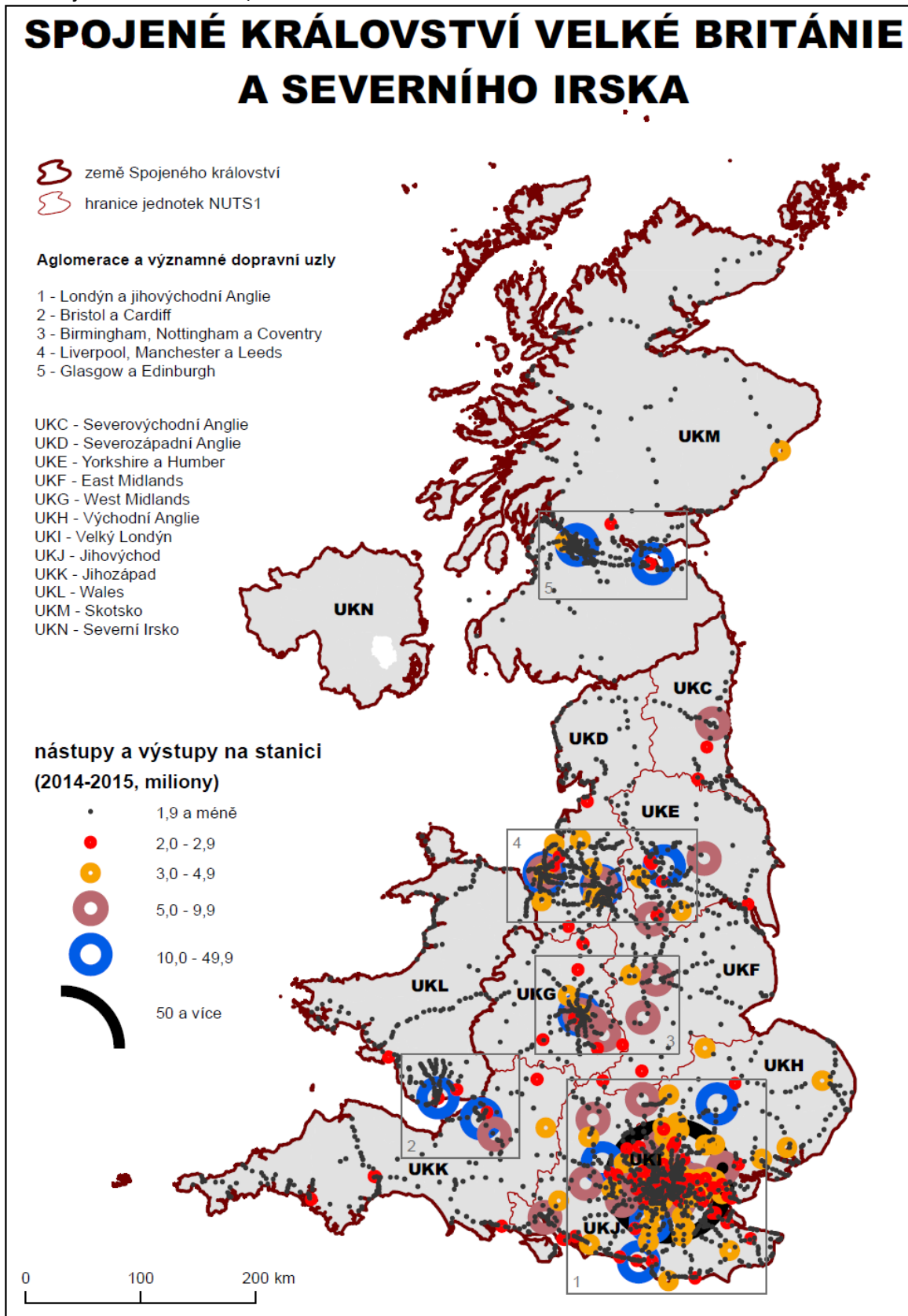
Tabulka 21. 20 železničních stanic s největším počtem odbavených cestujících ve Velké Británii – období platnosti jízdního řádu 2014/15

Stanice	Region	Přestupující cestující (abs.)	Odjíždějící cestující (abs.)	Přijíždějící cestující (abs.)	Odjíždějící a přijíždějící cestující celkem (abs.)
Waterloo	Velký Londýn	10 188 921	49 600 802	49 600 802	99 201 604
Victoria	Velký Londýn	9 637 566	42 668 998	42 668 998	85 337 996
Liverpool Street	Velký Londýn	3 143 570	31 815 623	31 815 623	63 631 246
London Bridge	Velký Londýn	8 454 418	24 758 927	24 758 927	49 517 854
Charing Cross	Velký Londýn	1 068 172	21 489 445	21 489 445	42 978 890
Euston	Velký Londýn	3 534 660	21 476 149	21 476 149	42 952 298
Paddington	Velký Londýn	2 842 655	17 862 342	17 862 342	35 724 684
Birmingham N. St.	West Midlands	5 379 133	17 656 394	17 656 394	35 312 788
King's Cross	Velký Londýn	3 735 773	15 673 431	15 673 431	31 346 862
Stratford	Velký Londýn	3 053 317	15 487 102	15 487 102	30 974 204
Glasgow Central	Skotsko	3 498 669	14 482 380	14 482 380	28 964 760
Leeds	Yorkshire a Humber	2 889 753	14 423 824	14 423 824	28 847 648
St.Pancras	Velký Londýn	3 887 930	14 120 965	14 120 965	28 241 930
Clapham Junction	Velký Londýn	28 425 609	13 232 920	13 232 920	26 465 840
Manchester Piccadilly	SZ Anglie	2 722 350	12 307 485	12 307 485	24 614 970
East Croydon	Velký Londýn	7 516 092	11 383 498	11 383 498	22 766 996
Cannon Street	Velký Londýn	2 350 974	11 064 802	11 064 802	22 129 604
Vauxhall	Velký Londýn	0	10 555 708	10 555 708	21 111 416
Edinburgh	Skotsko	1 256 507	10 553 270	10 553 270	21 106 540
Highbury & Islington	Velký Londýn	2 893 368	9 987 761	9 987 761	19 975 522

Poznámka: Pořadí železničních stanic je určeno podle sloupce „odjíždějící a přijíždějící cestující celkem“.

Zdroj: NRT data portal (2016)

Obrázek 27. Železniční stanice podle počtu odbavených cestujících ve Velké Británii – období platnosti jízdního řádu 2014/15

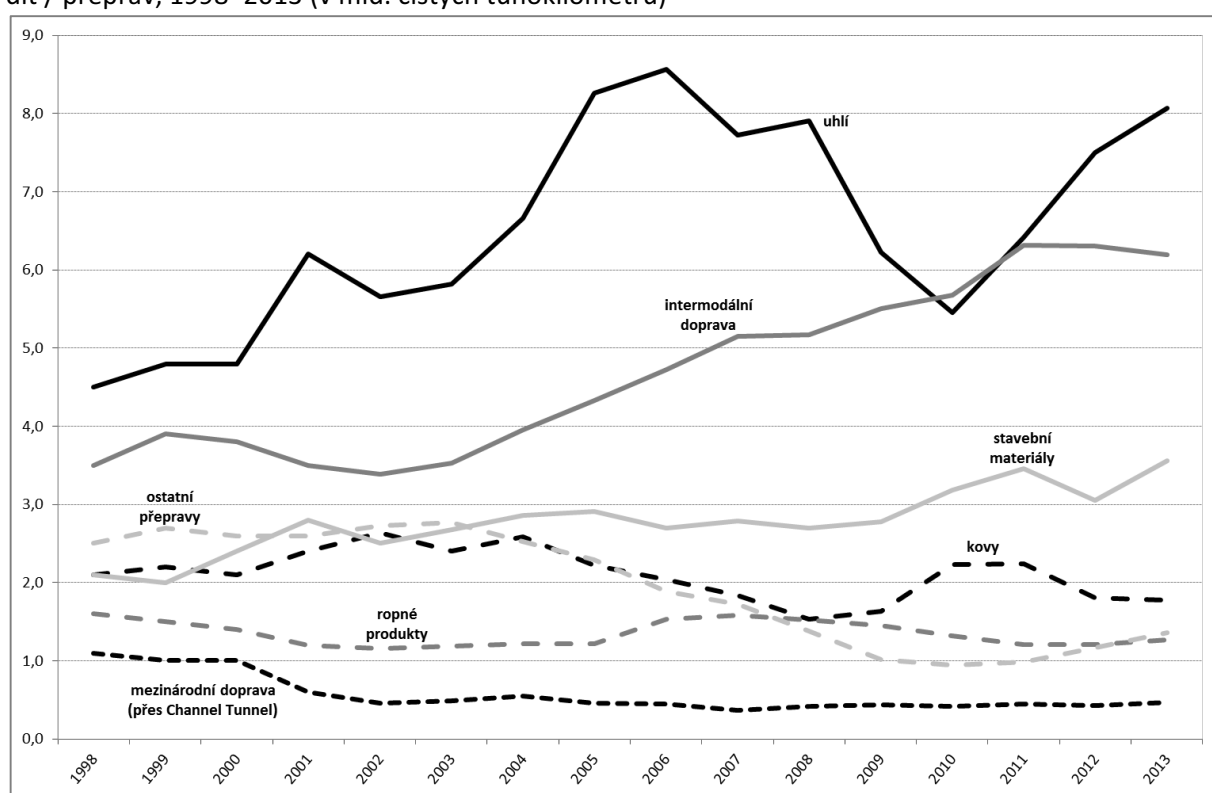


Zdroj: NRT data portal (2016)

4.6 Geografická charakteristika železniční dopravy ve Velké Británii – nákladní doprava

Několik klíčových tržních segmentů lze ve Velké Británii definovat i v nákladní železniční dopravě. Při jejich vymezení se lze opřít o studie *Network Specification* (Network Rail, 2015a, b, ..., h) a *Route Specifications* (Network Rail, 2015i, j, ..., p), zpracované pro dílčí geografické oblasti britské železniční sítě, a také o studii *Long term planning process: Freight market study* (Network Rail, 2013). Kromě těchto dokumentů mohou jako zdroj pro vymezení důležitých tržních segmentů v nákladní železniční dopravě sloužit i údaje o vývoji přepravních výkonů dílčích komodit (viz obrázek 28).

Obrázek 28. Velká Británie – vývoj přepravního výkonu nákladní železniční dopravy podle typů komodit / přeprav, 1998–2013 (v mld. čistých tunokilometrů)



Poznámka: V grafu není zachycen přepravní výkon služebních vlaků manažera infrastruktury (stavební vlaky apod.).

Zdroj: *Transport statistics Great Britain: 2014* (2014)

Na základě uvedených zdrojů lze na železničním trhu Velké Británie vymezit následující typy přeprav – *přepravy uhlí a dalších hromadných substrátů*, *intermodální přepravy* a *ostatní přepravy*. Uhlí představuje tradiční komoditu reprezentující hromadné substráty, jejichž přeprava nákladní železniční dopravě po mnoho předchozích desetiletí dominovala. Nejvýznamnější přepravovanou komoditu, měříme-li jejich pořadí prostřednictvím ukazatele přepravních výkonů, představuje i v současnosti. Uvedená teze platí i přes krátkodobý pokles přeprav v období následujícím po krizi v letech 2009 a 2010. Uhlí je přepravováno ve významné

míře např. na území Skotska, na jehož tratích uhlí představuje 70 % celkové hmotnosti přepraveného zboží. Uhlí je přepravováno jak z dosud otevřených uhelných dolů ve Skotsku, tak i z uhelných přístavů (např. skotský Hunterston či přístavy v estuáriu řeky Humber, konkrétně třeba Immingham) a většinou směřuje do míst spotřeby v uhelných elektrárnách po celé zemi (např. elektrárna Longannet ve Skotsku, elektrárny v údolích řek Aire a Trent v severní a severovýchodní Anglii, elektrárny v oblasti Midlands apod.). Velká část přeprav uhlí na větší vzdálenosti mezi Anglií a Skotskem se odehrává prostřednictvím ECML.

Ve výhledu na příští desetiletí se v souvislosti s proměnou struktury britské energetiky očekává výrazný pokles přepravních výkonů v segmentu uhlí, do roku 2033 by tento pokles měl dosáhnout 90 % ve srovnání s rokem 2011. Tak výrazný propad přeprav energetického uhlí bude možná alespoň částečně kompenzován nárůsty přeprav biomasy a případně jaderného paliva.

Z britských kolejí postupně mizí také přepravy dalších tradičních hromadných substrátů, jmenovitě lze hovořit např. o přepravách oceli či železné rudy. Tyto přepravy dnes obsluhují např. ocelárnu ve Scunthorpe (oblast Midlands), nicméně jejich celkový objem v souvislosti se strukturální proměnou britské ekonomiky spočívající v její deindustrializaci zřetelně klesá.

Intermodální přepravy reprezentují nejrychleji rostoucí segment nákladní železniční dopravy ve Velké Británii. Přepravní výkon v tomto segmentu vzrostl mezi lety 1998 a 2013 z 3,5 miliardy čistých tunokilometrů na 6,2 miliardy čistých tunokilometrů, tj. zhruba o tři čtvrtiny, a v současnosti je již téměř srovnatelný s výkony v přepravě uhlí. Vzestup významu intermodální dopravy souvisí v obecné rovině s kontejnerizací dopravy a také s rostoucím dovozem spotřebního zboží do Velké Británie ze zahraničí. Britská nákladní železniční doprava tak v posledních desetiletích poměrně úspěšně zvládá reagovat na změny přepravní poptávky v důsledku reorganizace národního hospodářství (pokles významu těžkého průmyslu, deindustrializace, terciarizace ekonomiky apod.) a díky intermodální dopravě dokonce aktuálně navyšuje svůj podíl na dopravním trhu.

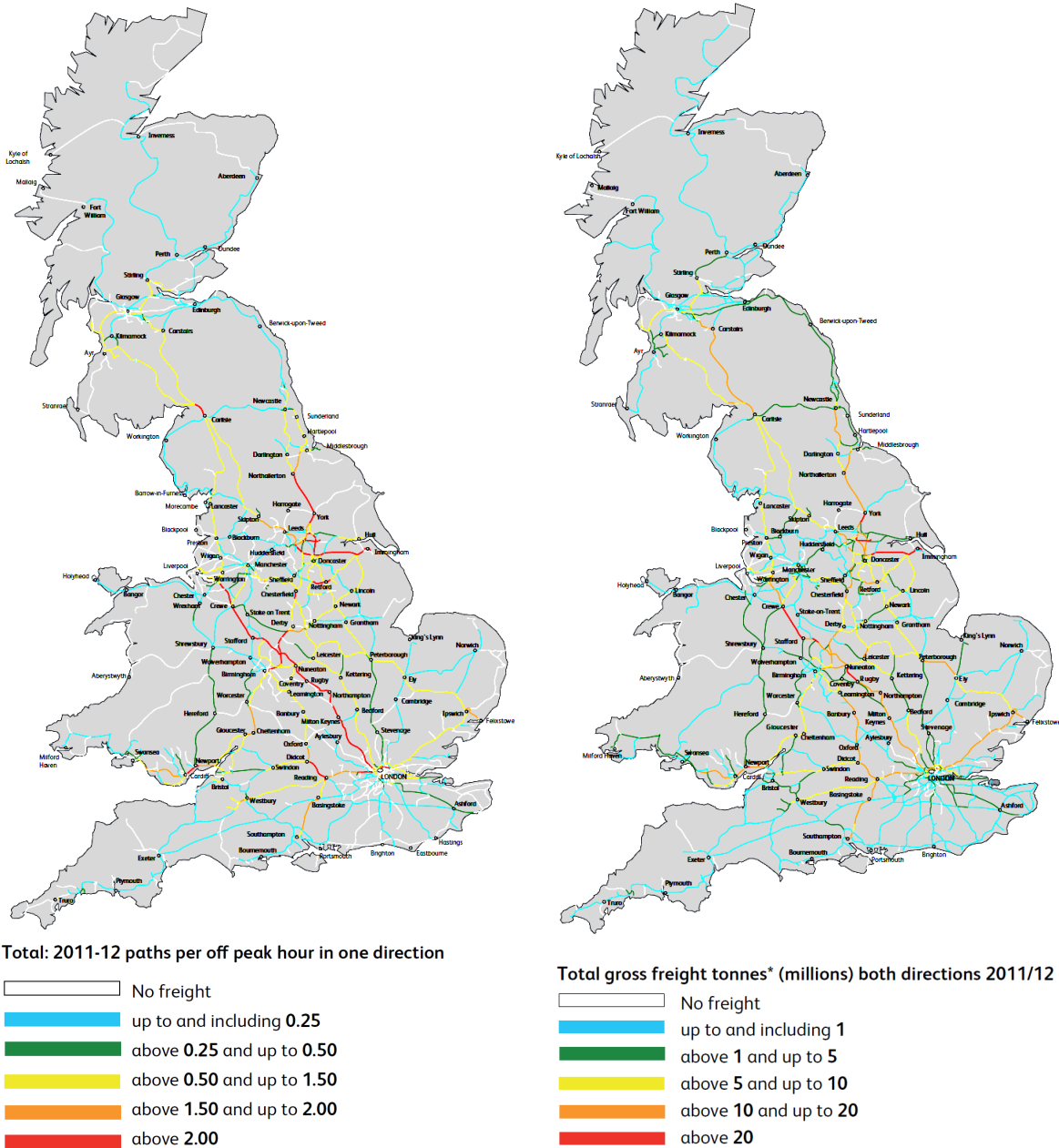
Z prostorového hlediska se intermodální přepravy realizují nejčastěji mezi námořními kontejnerovými přístavy a vnitrostátními domácími intermodálními terminály. Jako příklady kontejnerových přístavů generujících velké množství železničních přeprav lze uvést Felixstowe, přístavy v estuáriu řeky Temže (Thamesport, Shearnes-on-Sea) či Southampton.

Růst množství intermodálních přeprav bude podle očekávání pokračovat i v příštích desetiletích, až do počátku 40. let 21. století se očekává průměrný nárůst přepravního výkonu o 6 % každý rok. Vedle přeprav kontejnerů mezi přístavy a domácími terminály se očekává výrazný růst i v rámci subsegmentů vnitrostátních přeprav a také mezinárodních přeprav tunelem pod průlivem La Manche.

Do kategorie ostatních přeprav je možné zařadit přepravy dílčích komodit, jako jsou např. stavební materiály, kovy, ropné produkty, chemikálie, automotive přepravy a podobně. Jedná se o různorodou skupinu, tudíž nelze její vývoj charakterizovat jednoduchým způsobem. Vedle rostoucích segmentů (např. přeprava stavebních materiálů) lze identifikovat i ty stagnující (např. kovy) a klesající (např. chemikálie či komunální odpad). Vzhledem

k roztržitosti těchto přeprav je problematické jednoduše popsat také jejich prostorovou strukturu.

Obrázek 29. Železniční tratě nejvíce vytižené nákladní dopravou, 2011/2012; levá mapa – průměrný počet vlakových cest v nešpičkové hodině v jednom směru, pravá mapa – hrubá hmotnost nákladních vlaků v obou směrech (součet hmotnosti zboží a vlaků)



Poznámka: V pravém obrázku není zachycen přepravní výkon služebních vlaků manažera infrastruktury (stavební vlaky apod.).

Zdroj: Network Rail (2013)

Obrázek 29 doplňuje prostorovou informaci o rozmístění nákladní železniční dopravy v území Velké Británie. Intenzita nákladní dopravy na jednotlivých železničních tratích je v něm znázorněna dvěma různými způsoby – jednak prostřednictvím počtu vlakových cest existujících v jízdních řádech (schéma v levé polovině obrázku) a jednak pomocí hmotnosti přepravené-

ho zboží a vlaků (schéma v pravé polovině obrázku). Z obou map shodně vyplývá vysoká intenzita nákladní dopravy na:

- dálkových tratích spojujících Anglii a Skotsko, tj. jmenovitě na ECML a WCML;
- tratích vycházejících z námořních přístavů významných buď pro přepravu uhlí, respektive jiných hromadných substrátů, anebo pro intermodální přepravy, konkrétně jde zejména o úseky z přístavů Middlesbrough, Immingham, Felixstowe, přístavů v estuáriu Temže a o Southampton a Newport;
- řadě tratí obsluhujících průmyslové regiony v Midlands;
- některých tratích v průmyslovém Walesu (okolí Newportu, spojnice Newport–Shrewsbury aj.).

Vedle těchto vytížených tratí lze na území Velké Británie identifikovat i řadu oblastí s velmi nízkou intenzitou nákladní dopravy. Jedná se zejména o tratě znázorněné v obou schématech bílou a modrou barvou (tratě buď zcela bez nákladní dopravy anebo s maximálně 4 vlaky v jednom směru za den).

5. ZHODNOCENÍ BRITSKÉ ŽELEZNIČNÍ REFORMY

Železniční reforma ve Velké Británii představuje jednu z nejdůležitějších železničních reform v historii. Impulsem k provedení této rozsáhlé reformy byla série privatizací a deregulací ve Velké Británii v osmdesátých letech. I když se finanční výsledky British Railways pod tlakem konzervativní vlády v osmdesátých letech zlepšovaly a někteří autoři argumentují, že na konci osmdesátých let patřily British Railways k nejefektivněji řízeným železničním podnikům v Evropě, přistoupila v roce 1992 tehdejší konzervativní vláda k rozhodnutí liberalizovat a privatizovat železniční dopravu ve Velké Británii.

Rozsah reformy byl mimořádný. Integrované a monopolní British Railways během reformy zcela zanikly a namísto nich se vytvořila zcela nová a unikátní struktura železničního odvětví. Z bývalých British Railways tak vznikly následující organizace:

- Railtrack (manažer infrastruktury), který byl v roce 1996 zprivatizován a byl následně provozován jako soukromý regulovaný monopol. Byl zodpovědný za tvorbu jízdního řádu a koordinaci provozu na síti. V původních plánech měly být jediným zdrojem příjmu Railtracku poplatky za přístup na železniční infrastrukturu, kterou mu měli platit dopravci.
- Činnosti zabezpečující údržbu a modernizaci infrastruktury byly vyčleněny do mnoha obslužných firem a zprivatizovány. Railtrack od nich nakupoval služby údržby a modernizace infrastruktury.
- Operátoři (TOC – *train operating companies*) přebraly franšizy v osobní železniční dopravě.
- Leasingové společnosti – ROSCO – převzaly vozový park v osobní železniční dopravě a pronajímaly jej operátorům, již by jinak nebyli schopni sehnat dostatečný vozový park.
- Nákladní společnosti (*freight companies*) vyčleněné z bývalé nákladní divize British Railways byly rozděleny do šesti společností a postupně privatizovány, ovšem pět z nich do rukou společného vlastníka, který je sloučil pod hlavičkou EWS Freight. Pouze kontejnerová doprava byla zprivatizována do rukou separátního vlastníka Freightlines.

K regulaci nově vzniklé struktury odvětví byly vytvořeny dva regulátoři:

- *Office for Rail Regulation* (ORR), který měl pravomoci v oblasti vydávání, kontroly a vynucování železničních licencí, schvalování přístupových smluv mezi vlastníkem infrastruktury a jejími uživateli, regulace infrastrukturních poplatků, dohledu nad dodržováním zákona o ochraně hospodářské soutěže a schvalování uzavírek provozu.

- *Office for Passenger Rail Franchising* (OPRAF), který měl pravomoc regulovat jízdné, protože jeho výše se přímo odrážela do výše veřejných dotací. OPRAF se zodpovídala vládě a parlamentu, na druhé straně však existoval potenciální konflikt mezi agendou obou regulačních agentur.

Konečným cílem reformy bylo zvýšit efektivitu odvětví, snížit veřejné dotace do něj a zapojit soukromé zdroje do jeho financování. Rozdrobením odvětví na více než 100 společností vznikla struktura, která měla povzbudit zavádění konkurence na mnoha úrovních.

Železniční reforma ve Velké Británii tak byla založena na unikátní kombinaci následujících reformních kroků:

- vertikální separace → institucionální oddělení funkcí manažera infrastruktury a provozovatele služeb;
- horizontální separace → na úrovni provozní (oddělení divizí nákladní a osobní přepravy) a v osobní dopravě i na úrovni geografické (vytvoření 25 nepřekrývajících se franšíz);
- vstup konkurence → umožnění vstupu nových subjektů do provozování služeb na všech úrovních.

Významným zlomem ve vývoji britské železniční reformy byla nehoda u Hatfieldu z října roku 2000. Špatně udržovaná kolejnice se při průjezdu osobního vlaku rozpadla, následkem čehož vlak vykolejil a zemřeli čtyři lidé. Vlivem nervozity, kterou vyprovokovaly již dřívější smrtelné nehody v Southallu a Landbroke Grove, vypukla ve vedení Railtracku panika, která způsobila, že kvůli obavám z dalších nehod byla na celé železniční síti přijata významná omezení rychlosti a výrazně byly zvýšeny také práce na údržbě infrastruktury. West Coast Main Line byla dokonce na celý jeden den zavřena. Tato opatření pro zajištění bezpečnosti provozu však měla velmi neblahý dopad na jeho plynulost. Stovky rychlostních omezení způsobily masivní zpoždování vlaků, nárůsty cestovních délek a preferenci jiných dopravních módů. Situaci navíc zhoršilo špatné počasí a následné záplavy. Wolmar (2001) uvádí, že na počátku prosince 2001 existovalo na britské železniční síti 553 rychlostních omezení, z nichž 401 bylo na 30 km/h. Z okolo 18 000 vypravených vlaků denně jich mělo 10 000 zpoždění. Mnoho cest trvalo dvakrát tak dlouho jako obvykle a znechucení cestující začali dávat přednost ostatním dopravním módům (Wolmar, 2001, str. 17). Většina autorů se shoduje, že Railtrack svoji reakci na smrtelnou nehodu v Hatfieldu přehnal. Narychlo přijatá rychlostní omezení paralyzovala provoz na síti a vedla k silné nespokojenosti s výkony železnice a podkopala víru v úspěšnost britského modelu privatizační cesty. Zaprvé prudce poklesla dochvilnost vlakových spojů a zadruhé začaly velmi rychle růst náklady manažera infrastruktury Railtrack, jednak z důvodu financování infrastrukturních investic a jednak z důvodu vyplácení kompenzací operátorům za špatné služby způsobené zpožděními. Dalším problémem, který začal táhnout Railtrack ke dnu, byla modernizace West Coast Main Line. Náklady na její modernizaci se oproti původním předpokladům vyšplhaly na čtyřnásobek. Důsledkem byla prudce a rychle se zhoršující situace Railtracku, který byl následně v roce 2001 uvržen do nucené správy

a přeměněn na neziskovou organizaci Network Rail. Tato událost přetrhla logický vývoj britské železniční reformy a způsobila zásadní zlom v jejím směřování.

5.1 Základní stavební bloky britské reformy

Infrastruktura

Na počátku reformy byla infrastruktura převedena na nového vlastníka – obchodní společnost Railtrack, která se stala zodpovědnou za správu a údržbu infrastruktury. Původně bylo uvažováno, že Railtrack zůstane ve veřejném vlastnictví, ale obavy z budoucího zvrácení reformy vedly tehdejší vládu k rozhodnutí nevratně zprivatizovat i vlastníka infrastruktury (Thompson, 2004). V roce 1996 byl Railtrack privatizován veřejným úpisem akcií, který vládě vynesl 1,9 miliardy liber. Současně s Railtrackem bylo odděleně privatizováno 13 hlavních údržbových a opravárenských center, která získala před privatizací dlouhodobé kontrakty na údržbu infrastruktury s Railtrackem a která Railtrack nemohl ovlivňovat. Bylo zamýšleno, že Railtrack bude plně financován z infrastrukturních poplatků, že nebude vyžadovat vládní subvence a že bude generovat zisk pro své akcionáře.

Tyto záměry však zůstaly do velké míry nenaplněny a zkušenost s Railtrackem je jedním z nejvíce problematických bodů celé britské reformy. Prvním problémem bylo, že díky outsourcingu opravárenských a údržbářských kapacit Railtrack ztratil kontrolu nad stavem oprav i jejich náklady a byl v této klíčové oblasti odkázán na své dodavatele. Druhým problémem byl trvalý konflikt mezi zájmem na údržbě a modernizaci infrastruktury, kterou měl Railtrack zajišťovat, a mezi zájmy akcionářů, jimž měl generovat dividendu. Tyto nejasně definované a vzájemně konfliktní cíle komplikovaly běžnou denní operativu Railtracku, ovšem jako kritické se nakonec při pádu Railtracku ukázaly dva další problémy. Zaprvé to byla nezvládnutá modernizace West Coast Main Line, kde se Railtrack značně neuváženě zavázal k investici do modernizace infrastruktury, aby zde mohla franšíza Virgin provozovat vysokorychlostní vlaky. Náklady na tuto modernizaci, které byly původně odhadovány na 2 miliardy liber, se nakonec vyšplhaly na 8 miliard liber a zásadně podlomily finanční zdraví Railtracku. Druhým zásadním problémem byla hatfieldská nehoda a její důsledky, kdy následkem výrazně zvýšených nákladů na kontrolu, opravu a údržbu kolejnic společně s platbami franšízám za vzniklá zpoždění došlo rovněž k výraznému zhoršení finanční situace. Události pak vyvrcholily v říjnu 2001, kdy byl Railtrack vládou poslán do nucené správy.

Období po roce 2001 znamenalo zásadní obrat v přístupu ke spravování infrastruktury. Railtrack byl převeden na neziskovou organizaci Network Rail a výrazně vzrostly vládní subvence na údržbu a modernizaci infrastruktury. V průběhu času se tak velmi výrazně měnil rozsah a struktura financování manažera infrastruktury v britských podmínkách. V prvním období (před Hatfieldem) byla v platnosti koncepce, kdy (téměř) veškeré příjmy Railtracku pocházely z infrastrukturních poplatků placených operátory. Po hatfieldské krizi a posunu Railtracku do nucené správy se tato koncepce změnila a na financování manažera infrastruktury se v nových podmínkách začaly ve větší míře podílet veřejné prostředky. Kromě změny

ve skladbě příjmů došlo v období po Hatfieldu také k výraznému zvýšení celkových výdajů na železniční infrastrukturu.

Významnou otázkou při celkovém hodnocení britské železniční reformy je její dopad na náklady spojené s údržbou infrastruktury. Empiricky tuto otázku zkoumali Cowie a Loynes (2012), kteří se zabývali měřením nákladů na údržbu infrastrukturu britské železnice v období 1980–2009, kdy management infrastruktury prošel třemi rozdílnými obdobími: obdobím státních British Railways (1980–1994), obdobím privatizovaného Railtracku (1995–2001) a obdobím neziskového Network Rail (2002–2010). Autoři zkoumali pouze náklady na údržbu infrastruktury (bez modernizací a odpisů) a tyto náklady rozdělili na náklady údržby dopravní cesty a náklady managementu. Výsledky autorů ukazují, že celkové náklady infrastruktury na konci období klesly na předprivatizační úroveň a že růst nákladů po privatizaci byl způsoben nedokonalou konkurencí na trhu subdodavatelů. Tento nárůst již však byl vyrovnán poklesem v posledních 6 letech zkoumaného období (2003–2009). Přesto ale nebylo dosaženo nejlepších nákladových výsledků pod státním vlastnictvím. Každopádně během reformy výrazně vzrostly náklady na management.

Přechod na neziskovou organizaci Network Rail v roce 2002 je podroben kritické účetní analýze v Jupe (2009), který argumentuje, že přechod na neziskový režim manažera infrastruktury zdaleka nevyřešil všechny problémy, které jsou s organizací manažera infrastruktury v Británii spojeny. Jupe poukazuje především na skutečnost, že spoléhání Network Rail na dluhové financování společně s nárůstem výdajů na infrastrukturu vedly k eskalaci dluhu manažera infrastruktury, který stejně v konečné fázi uhradí daňový poplatník.

V současnosti je systém správy infrastruktury a přístupu na ni organizován následujícím způsobem (dle Nash et al., 2013, s. 4):

- Dopravci musí vyjednávat se správcem infrastruktury o přidělení kapacity dopravní cesty. Každoročně probíhají vyjednávací kola ohledně změn v přidělování kapacity. Přidělená kapacita má i časovou flexibilitu k akomodaci nových služeb. Při rozhodování o přidělení kapacity infrastruktury je manažer infrastruktury povinen dodržovat přesně daný rozhodovací proces, který bere v úvahu sociální náklady a přínosy dané služby. Nespokojení operátoři se mohou obrátit na odvolací komisi složenou z uživatelů, konečnou odvolací institucí je regulátor.
- Většina stanic, dep a terminálů je vlastněna Network Rail, je ale pronajímána jednotlivým operátorům ke každodennímu užívání za separátní sazby. Další operátoři je mohou využívat, musí se však podílet na úhradě nákladů. Právo přístupu je chráněno regulátorem.
- Infrastrukturní poplatky jsou dvoustupňové, kdy franšízy platí fixní částku založenou na podílu z celkových fixních nákladů sítě plus poplatek za vlakokilometr na základě odhadnutého opotřebení svršku s velkou mírou diferenciací podle typu vozidel. Další součástí poplatku je *congestion* příplatek, který reflektuje míru kongesce na síti. Naopak operátoři jsou povinni platit Network Rail za zpoždění v síti, které způsobí,

a Network Rail platí ostatním franšizantům za zpoždění, jež způsobí on nebo další franšizanti. Smyslem je nepřenášet na operátory náklady, které sami nezpůsobí.

- Změny v infrastrukturních poplatcích, které proběhnou v průběhu franšizy, jsou přeneseny na stát v podobě snížení či zvýšení platby za franšizu, aby neovlivňovaly finanční výnosnost franšizantů. Tímto způsobem jsou operátoři chráněni před ekonomickými výkyvy mimo jejich kontrolu, ale současně mají malou motivaci tlačit na manažera infrastruktury v oblasti zlepšování výkonnosti a nákladové efektivity, což je následně úkol pro regulátora. Ten má pravomoci udělovat pokuty a vynuocovat od manažera infrastruktury plnění v oblasti přerušování plynulosti provozu na síti.

Operátoři

Tvůrci britské železniční reformy čelili v oblasti osobní železniční dopravy zásadnímu dilematu. Na jedné straně byli pevně rozhodnuti toto odvětví maximálně liberalizovat, vytvořit dostatečné podmínky pro účinné působení trhu a soukromého kapitálu a omezit angažmá veřejného sektoru v osobní železniční dopravě (včetně limitace výše vyplácených dotací). Na druhé straně si byli vědomi, že značná část osobní železniční dopravy je ztrátová a bez příspěvku veřejných dotací by nemohla být provozována. Současně je také provozování služeb osobní železniční dopravy významným aspektem, který ovlivňuje veřejné mínění cestujících (voličů).

Toto dilema vedlo k zásadnímu rozhodnutí, že organizace konkurence v osobní železniční dopravě bude mít podobu soutěže o trh (namísto přímé soutěže na trhu – *open access*). Ideou bylo, že noví operátoři si potřebnou kolejovou techniku pronajmou od ROSCOs a budou se v soutěžích ucházet o právo provozování dané franšizy. Systém franšiz byl vytvořen rozdělením bývalého úseku osobní dopravy British Railways na 25 geograficky oddělných celků. Tyto celky byly vytvořeny takovým způsobem, že se nepřekrývaly, tudíž přímá konkurence mezi nimi byla minimální. Dále většina těchto franšiz obsahovala jak ziskové, tak ztrátové relace, tudíž pomocí výhradního práva provozování a vzájemných křížových dotací se architekti britské železniční reformy snažili limitovat objem veřejných dotací, který byl na jejich provozování nezbytný.

Prvotní průběh soutěží o franšizy byl poměrně úspěšný. Thompson (2004) uvádí, že soutěží se aktivně zúčastnilo 16 subjektů, každá soutěž přilákala 3–8 zájemců a 7 vydražených franšiz slibovalo, že v jejím průběhu se dotace změní na platbu ve prospěch státního rozpočtu. Zbylé franšizy požadovaly čisté platby dotací po celou dobu trvání kontraktu. Současný systém přidělování a správy franšiz popisuje Nash et al. (2013) následovně: Hlavním objednavatelem je v britském systému ministerstvo dopravy, které v případě jednotlivých franšiz specifikuje minimální rozsah dopravy a reguluje jízdné, přičemž ponechává operátorům určitou volnost v tom, které služby poskytovat a jaké ceny za ně účtovat, což má zlepšit celkovou flexibilitu fungování. V posuzování jednotlivých nabídek je klíčovým parametrem schopnost franšizantů dostát svým slibům. Pokud je nabídka vnímána jako příliš riskantní, potom nebude vybrána, a to ani v situaci, kdy nabízí nejvýhodnější cenu. Vítěz je tak vybrán na základě nejvýhodnější finanční nabídky v současné hodnotě diskontované mírou rizika.

Kvalita vstupuje do rozhodovacího procesu jako omezující podmínka. Záměrci nebudou připuštěni do tendru, pokud nejsou považováni za schopné zajistit kvalitu služeb požadovanou v tendru. Pokud tyto standardy nejsou dodržovány během platnosti franšizy, její držitel bude penalizován a může dokonce o franšizu přijít. Držitel franšizy je motivován k provádění nenákladných vylepšení kvality, protože to může hrát rozhodující roli při těsných soutěžích. Navíc operátoři nesou část rizika tržeb, což je motivuje ke komerční iniciativě za účelem generace zisku. Kdokoliv vyhraje soutěž o franšizu, musí převzít existující franšizu včetně zaměstnanců a aktiv s výjimkou vrcholového managementu. Plat a benefity zaměstnanců jsou legislativně chráněny. To na jedné straně garantuje hladký přechod franšiz, na druhé straně ovšem vyvíjí menší konkurenční tlak na zaměstnance než v situaci, kdy má operátor šanci přivést své vlastní zaměstnance (Nash et al., 2013).

Cowie (2009) analyzoval dopad systému franšiz na dotace a efektivitu operátorů v období 1997–2003. Dospěl k tomu, že v prvních 4 letech po privatizaci došlo k výraznému růstu produktivity (3–4 % ročně), který byl provázen poklesy požadovaných dotací. Růst produktivity však rostl snižujícím se tempem, což se dalo očekávat kvůli vyčerpávajícímu efektu privatizace, při kterém dochází k původnímu růstu, následně je však již těžké dosáhnout dalších přírůstků efektivity. Tento původní úspěch byl výrazně negován vývojem v druhé části zkoumaného období, kdy došlo k výraznému snížení produktivity. Cowie z tohoto vyvozuje závěr ohledně rizika příliš agresivního soutěžení v následných kolech veřejných soutěží a rizika vítězova prokletí v nich.

Efektivitu operátorů v důsledku britské železniční reformy a privatizace před hatfieldskou nehodou zkoumali Affuso et al. (2009) a došli k závěru, že v důsledku privatizace došlo k výraznému růstu produktivity, především díky masivnímu růstu výstupů a poklesu provozních nákladů. Vliv na efektivitu u jednotlivých franšiz mělo kromě rostoucího trendu také stáří vozidel, typ franšizy a délka zbývající do konce kontraktu. Dalším problémem, který identifikovala zpráva britského ministerstva dopravy (Department for Transport 2012b) bylo, že provozovatelé franšiz v současném systému nebyli dostatečně motivováni ke snižování nákladů, zatímco tarify rostly nad úroveň inflace. Občas také díky nastavení kompenzací za přerušení provozu bylo pro franšizanty ziskovější soustředit se na inkaso těchto kompenzací než zlepšovat služby zákazníkům.

Smith et al. (2010) analyzovali refranšizování v letech 2006–08 a dospěli k závěru, že tato kola refranšizování přispěla k růstu produktivity. Nicméně autoři i na základě těchto závěrů nezpochybňují zásadní závěr, který vycházel z předchozích studií, že systém franšiz nebyl schopen srazit provozní náklady v odvětví tak, jak se od něj očekávalo. Autoři argumentují, že by na základě jejich výsledků měl být systém britských franšiz modifikován takovým způsobem, aby zahrnoval menší počet větších franšiz, aby byly odstraněny překryvy franšiz a aby byla optimalizována hustota a délka vlaků, což by mělo vést k nižším jednotkovým nákladům. Autoři dále spekulují, že růsty mezd a benefitů mohou být udrženy pod kontrolou pomocí systému delších franšiz.

Klíčovou otázkou pro další fungování systému franšiz je, zda současné rozložení franšiz je vzhledem ke geografickým a ekonomickým reáliím britské železniční soustavy optimální.

Systematicky se touto otázkou zabývala studie Jacobs Consultancy (2011), která na základě propočtů změn výnosnosti příjmů a nákladů navrhla úpravu mapy franšíz, které by měly vést ke sloučení několika franšíz a k ročním úsporám v řádu 40 milionů liber. Jedním z hlavních problémů u franšíz je skutečnost, že řada z nich byla sepsána poměrně rigidně a ponechávala poměrně malý prostor pro pružnou reakci jednotlivých operátorů na měnící se ekonomické i dopravní podmínky. Železnice hraje v britském dopravním systému klíčovou úlohu v několika aspektech. Doprava do Londýna by bez ní byla nerealizovatelná a v okolí jiných velkých měst by bez jejího přispění vznikaly značné dopravní zácpy.

Smith et al. (2009) zhodnotili celkovou úspěšnost systému franšíz v osobní železniční dopravě a dospěli k následujícím závěrům:

1. Soutěže o franšízy přilákaly relativně intenzivní konkurenci nabízejících, kdy se hlásilo vždy čtyři až pět soutěžitelů. Autoři uvádějí, že pravděpodobným důvodem, proč je toto číslo vyšší než v jiných evropských zemích, je fragmentace a privatizace národního dopravce v Británii, čímž se vytvořily podmínky pro skutečné fungování trhu v této oblasti. Autoři dále uvádějí, že i když firma National Express ovládá velký počet franšíz, poměrně překvapivě se tato situace nepromítla do poklesu počtu soutěžících v jednotlivých soutěžích o franšízy.
2. Druhým závěrem autorů je, že přes kolaps železničních služeb, který nastal v důsledku hatfieldských událostí, došlo k extrémně zdravému růstu přepravy a tržeb. I když empirické studie naznačují, že část tohoto růstu lze vysvětlit externími faktory (ekonomická situace, trendy v nákladech a časech IAD), přesto minimálně 20 % růstu není vysvětleno těmito externími faktory.
3. Významnou problematickou skutečností u britského systému franšíz je, že franšízy neuspěly ve snižování provozních nákladů operátorů. V prvních letech po privatizaci došlo k poklesu těchto nákladů, které ovšem následně opět vzrostly, a to i po očistění nákladů na infrastrukturní poplatky. Příčiny tohoto růstu jsou předmětem debaty a námětem zkoumání řady ekonometrických studií. Hlavním tahounem růstu nákladů ovšem byly náklady na údržbu infrastruktury.
4. Jako problematické se ukázalo nakládání s franšízami, které nebyly schopny dosáhnout svých předpokládaných finančních výsledků. Problémem je vyjednávání o změnách kontraktu, které vystavuje obě strany riziku morálního hazardu a je pod velkým tlakem veřejného mínění a politické reprezentace.

Hlavní praktické otázky při designování veřejných soutěží shrnuje Smith et al. (2009) následovně:

1. Jak dlouhá má být délka franšízy? Příliš krátká neposkytuje motivaci k investicím, příliš dlouhá může vést ke zneužití postavení franšízanta ve vztahu k cestujícím.
2. Jak moc mají být regulovány ceny, které si franšízant může účtovat? Na jednu stranu existuje riziko zneužití dominantního postavení, na straně druhé může příliš tuhá regulace blokovat potřebné inovace nebo nutné přizpůsobování v dynamicky se měnícím tržním prostředí.

3. Jak velké území by měla franšíza pokrývat? Studie naznačují, že neexistuje podpora pro úspory z rozsahu, ale existuje poměrně značná empirická podpora pro úspory z hustoty, což by mělo vést k maximálnímu možnému omezení překrývajících se franšíz.
4. Jak mohou být patřičné motivace k chování zabudovány do jednotlivých kontraktů? Motivace snižovat náklady může ohrožovat kvalitu služeb, tudíž je potřebná nějaká kombinace bonusů za dobré výkony a pokut za špatné.

Open access

Analýzou počátků konceptu přímé konkurence na trhu (*open access*) v osobní železniční dopravě se v kontextu britské reformy věnuje Jones (2000). Konstatuje, že i když plány na větší zapojení konkurence na trhu byly součástí původních plánů, následně byly opuštěny, aby neohrozily finanční rentabilitu vznikajících franšíz. Thompson (2004) uvádí, že tvůrci reformy si byly vědomi značného objemu křížových dotací, které existují mezi službami, a zavedení přímé konkurence na trhu by je ohrozilo a způsobilo růst požadovaných dotací a/nebo snížení rozsahu a kvality poskytovaných služeb. V současnosti je tedy vstup na síť v osobní dopravě silně regulován a potenciální operátoři musí prokázat, že jejich vstup by generoval nové zákazníky, a nikoliv pouze přetahoval ty stávající od existujících operátorů (ORR, 2011). V důsledku této regulace se konkurence na trhu v britských podmínkách příliš nerozvinula a v současnosti existuje pouze na dvou tratích Londýn–Hull a Londýn–Sunderland, která spojují tato města přímým spojením s Londýnem, které dříve neexistovalo. Přínosy těchto vstupů na tržní okraj jsou následující: nižší jízdné pro zákazníky (o 11 % až 32 %), nová přímá spojení, zvýšená kvalita služeb (Griffiths, 2009) a vyšší frekvence spojení (Temple, 2014). Nevýhodami těchto *open access* vstupů jsou vyšší provozní náklady a problematický dopad na tržby kvůli poklesu cen a zkrácení vlaků. Podíl *open access* konkurence na celkovém dopravním trhu byl vypočten jako 0,1 % osobocest a 0,6% podíl na tržbách (Griffiths, 2009). Obecně řečeno se *open access* konkurence doposud soustřeďovala na okrajové trhy, které byly doposud opomíjeny hlavními hráči na trhu (Preston, 2009). Tato situace se však může změnit, protože regulátor ORR nedávno schválil nové *open access* spojení z Backpoolu do Londýna po West Coast Main Line počínaje rokem 2018. (Tomeš et al., 2016).

Open access se v současnosti díky franšízám projevuje pouze na velmi omezeném segmentu britské železniční sítě, především pak na East Coast Main Line. Britská vláda v některých studiích zkoumala možnost většího zapojení *open access*, kdy brala v úvahu především možnosti *open access* v oblasti snížení cen a ve zvýšení variability nabídky železničních služeb (ORR 2011, Department for Transport 2012b). Po prozkoumání možností však vláda konstatovala, že v britském případě by provozování *open access* konkurence bylo de facto financováno ze strany uživatelů franšízovaných služeb. Navíc existuje reálná možnost, že franšízanti, kteří by byli vystaveni konkurenci ze strany *open access* operátorů, by nebyli ochotní nabízet dostatečně vysoké platby za franšízy, což by zpětně opět negativně ovlivnilo zdroje na modernizaci britské železniční sítě. Z tohoto důvodu britská vláda

v této fázi nepodporuje *open access* vstup na britskou železniční síť. (Department for Transport 2012b, str. 49).

Hlavní výhodou systému veřejných soutěží (franšíz) o právo provozování služeb oproti systému *open access* je skutečnost, že umožňuje zachování integrované sítě služeb, které mohou být v případě potřeby dotovány, a současně zavádět do odvětví konkurenci, jež by měla vytvořit tlak na pokles nákladů a růst kvality služeb (Smith et al., 2009). Obzvláště užitečný je systém veřejných soutěží v situaci, kdy *open access* konkurence není možná kvůli nutným dotacím nebo chybějící kapacitě. Může ovšem být dokonce přínosný, i když tato situace nenastává, protože umožňuje sestavit takový jízdní řád, který optimálně vybalancuje úroveň služeb a výši jízdného (Preston et al., 1999).

Otázkou, zda by pro britský železniční systém v současném pojetí nebyl blahodárný větší podíl *open access* služeb se zabývala studie regulátora ORR (2011). Na základě modelových studií dospěla k závěru, že i když širší aplikace *open access* by mohla přinést řadu benefitů především pro cestující, její aplikace v širším rozsahu by znamenala výrazný odklon od současné britské praxe regulace tohoto odvětví. Taková možnost je tudíž zatížena řadou rizik, které se obtížně modelují a odhadují dopředu. Z těchto důvodů regulátor prozatím není připraven měnit svoji pozici a více ulehčovat vstup nových *open access* operátorů na další trasy.

ROSCO

Významnou součástí reformy bylo, že existující vozový park BR byl převeden na tři leasingové společnosti (ROSCO), které operátorům měly pronajímat existující kolejovou techniku. Smysl tohoto opatření byl dvojitý: zaprvé zavést konkurenci i do pronájmu kolejových vozidel; zadruhé vznikem těchto leasingových společností rozšířit trh použité kolejové techniky ve Velké Británii, snížit tím bariéry vstupu do odvětví pro potenciální zájemce o franšízy, a zvýšit tak intenzitu konkurence v boji o ně. Dalším důvodem byla snaha sladit různě dlouhou dobu odpisu kolejových vozidel (30 let) a délku trvání franšíz (7–15 let), i když někteří vlastníci franšíz byli natolik sebevědomí, že si pořídili kolejovou techniku na vlastní účet a služeb ROSCOs nevyužívaly (Thompson, 2004). ROSCOs byly privatizovány na počátku roku 1996. Současně bylo zprivatizováno i šest velkých opravárenských středisek, které ROSCOs poskytovaly služby (Smith – Nash, 2011). ROSCOs zůstaly neregulovány a je nejisté, jaká byla a je intenzita konkurence mezi nimi navzájem (Glaister, 2006). Zhodnocením aktivit ROSCOs se zabývá Thompson (2004), který uvádí, že na jedné straně ROSCOs výrazně přispěly k obnově vozového parku v osobní železniční dopravě v Británii, kdy průměrné stáří vozového parku pokleslo z 22,8 roku v roce 1994 na 20,5 roku v roce 2000 a na 14 let v roce 2005 (Thompson, 2004, str. 12–13). Výraznou vlnu kritiky ovšem vyvolala skutečnost, že první vlastníci ROSCOs byly schopni generovat z jejich koupě a provozování mimořádné zisky. Thompson (2004, str. 13) uvádí, že někteří experti v oboru dříve než ostatní vycítili, jaký ziskový potenciál v sobě ROSCOs skrývají, a byly tak schopni vydražit ROSCO za relativně nízké ceny a následně z jejich opětovného prodeje generovat značné zisky. I když tento postup byl zcela legální,

způsobil rozhořčení veřejnosti, která negativně vnímala takovéto rychlé zbohatnutí na slabých místech reformy, a podrývala důvěru veřejnosti v celou britskou reformu.

McCartney a Stittle (2012) se zabývali úlohou ROSCO v procesu britské reformy odvětví. Poukazují na skutečnost, že zatímco fungování Railtracku a franšizantů byla v hodnocení britské železniční reformy věnována velká pozornost, role ROSCO zůstala poněkud na okraji zájmu. Autoři argumentují, že ROSCO dosahovaly velmi vysokých zisků v průběhu reformy a že tyto zisky nebyly oprávněny vysokou mírou rizika, protože v situaci, kdy byla britská vláda evidentně rozhodnuta nenechat padnout jednotlivé franšízy, podnikání s pronájemem železniční techniky bylo jistým byznysem za veřejné dotace. Navíc v rozporu s původními ukazateli se ukázalo, že ROSCO nemají příliš vlastní motivace investovat do pořízování nové železniční techniky a impuls k obnově vozového parku přicházel spíše od vlády v podobě požadavků na kvalitu vozového parku, které se objevily v jednotlivých výběrových řízeních. Autoři závěrem argumentují ve prospěch větší regulace trhu s použitou železniční technikou.

Nákladní doprava

Zajímavý vývoj měla intenzita konkurence v segmentu nákladní železniční dopravy. Jedním z cílů reformy bylo vytvoření konkurence v co největším rozsahu a na co nejvíce úrovních. Nákladní provoz bývalých britských železnic byl rozčleněn na šest divizí a následně privatizován. Pět z nich bylo ovšem koupeno stejným kupcem a sloučeno do English, Welsh and Scottish Railway (EWS), protože vlastník argumentoval, že hodnota sloučeného podniku bude vyšší než jednotlivých částí, a ostatní zájemci nebyli. Došlo tak k prodeji těchto pěti divizí za 250 milionů liber a pouze jediná další divize byla prodána dalšímu operátorovi Freightliners – kontejnery za 5 milionů liber (Thompson, 2004). Britský trh nákladní železniční dopravy tak vykazoval vysoký stupeň koncentrace a nové vstupy na trh byly minimální. Cowie (2015) také uvádí, že míra ziskovosti byla u britských nákladních přepravců vyšší (7–8 %) než u franšíz v osobní dopravě (3–4 %).

Vývojem nákladní železniční dopravy se zabýval Cowie (2015). Zkoumá skutečnosti, že výkony nákladní železniční dopravy během reformy vzrostly o 75 %, to jak dalece lze tento nárůst připsat úspěchu britské železniční reformy a nakolik byly příčinou tohoto růstu jiné faktory. Cowie konstatuje, že většinu nárůstu nákladní železniční dopravy lze připsat na vrub růstu přepravy uhlí a intermodální přepravy (kontejnerů). U uhlí se však jednalo do značné míry o strukturální změnu v rámci britské ekonomiky a o substituci dražšího domácího uhlí levnějším zahraničním. Toto levnější zahraniční uhlí je dováženo z přístavů a délka přepravy do elektráren z přístavů je delší než vzdálenost z domácích dolů, což vedlo k růstu přepravených tunokilometrů uhlí na britské železniční síti. Cowie poukazuje na to, že pokud by se výkon nákladní železniční dopravy měřil v tunách a nikoliv v tunokilometrech, objem nákladní železniční dopravy by byl zhruba stejný v letech 1995 a 2013. Druhým segmentem, kde došlo k nárůstu nákladní železniční dopravy, byla kontejnerová doprava, kde se výrazně zvýšil objem přepravy. Tímto typem přepravy se zabýval Woodburn (2012), který upozorňuje na skutečnost, že většina růstu se uskutečnila na dlouho ustanovených trasách mezi přístavy a vnitrozemskými terminály.

Politická ekonomie

Celý proces britské železniční reformy byl významně ovlivněn politickými zásahy a okolnostmi. Původní impuls k reformě vyšel z konzervativních vlád M. Thatcherové a J. Majora, které britský železniční sektor vnímaly jako chronicky neefektivní a nereagující na potřeby zákazníků. Srovnání britského železničního systému s ostatními západoevropskými systémy ovšem nenapovídá tomu, že by BR v tomto období byly nějak mimořádně neefektivní. Jejich výkonnost a efektivita se navíc pod tlakem konzervativních vlád silně zlepšovala. Přesto britská konzervativní vláda dospěla v první polovině devadesátých let k rozhodnutí zásadně reformovat železniční odvětví a nevratně jej fragmentovat a privatizovat. Tato nevratnost byla důležitým aspektem celé reformy, protože vláda se (po právu) obávala, že bude ve volbách vystřídána labouristy a záměrně volila takovou podobu reformy, kterou bude pro její následníky obtížně vrátit do předchozího stavu. Tato záměrná nevratnost a časový tlak, pod kterým byla reforma připravována a implementována, způsobily, že řada detailů nemohla být dostatečně promyšlena či s rozvahou implementována, a podepsala se tak na některých sporných výsledcích britské železniční reformy.

S výhodou zpětného pohledu se také ukazuje, že tvůrci reformy poněkud podcenili komplexnost a specifika železničního odvětví. Při návrhu reformy byli vedeni ideologií volného trhu a úspěšnými případy separací síťových odvětví a deregulace autobusové dopravy v Británii. Ovšem návaznost jednotlivých činností v produkčním řetězci železnic (také díky bezpečnosti) je vyšší než v jiných odvětvích a z důvodu politické citlivosti (cestující jsou voliči) a veřejných dotací do odvětví (PSO dotace a dotace na infrastrukturu) je sporné, zda se vláda může privatizací zcela vyvázat z odpovědnosti za fungování tohoto sektoru. V případě problémů či obecné nespokojenosti jí totiž veřejné mínění dotlačí k nějakému typu akce, popřípadě ji učiní zodpovědnou za úspěch či neúspěch celého reformního procesu.

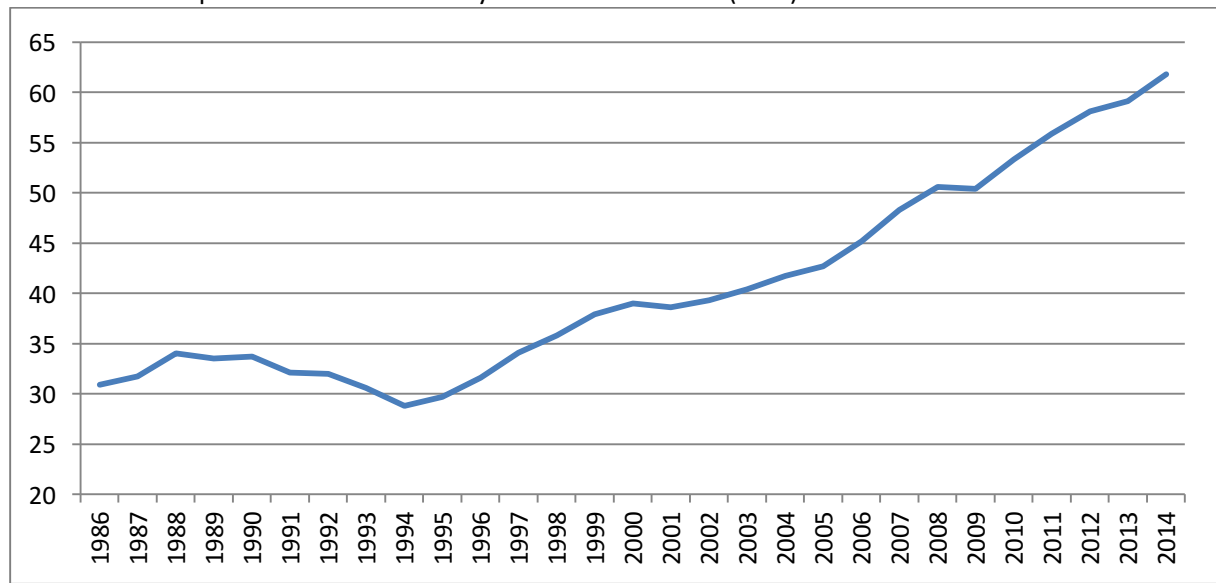
Glaister (2006) uvádí, že právě neustálé zásahy politiky do fungování železničního systému pokazily její fungování, a kdyby politici ponechali britský železniční systém po reformě svému vlastnímu vývoji, byly by konečné výsledky mnohem lepší. Thompson (2004) naopak uvádí, že britská železniční reforma je poměrně nákladným mixem úspěchů a neúspěchů a dokládá, že nepřítelem úspěšných reform na železnici je právě přílišně ideologický přístup. Thompson argumentuje, že pro úspěšné železniční reformy funguje obvykle pragmatický mix nejrůznějších struktur a vlastnictví a přílišná komplexnost je obvykle na škodu. Tvrdí, že pro úspěch reformy je klíčová neideologická předpojatost a dostatek času na implementaci reformy. Thompson (2004) se dále obecně zamýšlí nad parametry, které musí splnit úspěšná železniční reforma. Ukazuje, že pokud nejsou dopředu stanoveny cíle reformy, těžko bude výsledek kdy posouzen jako úspěch, a že definice cílů a nástrojů reformy ze strany vlády by měla předcházet spuštění reformy. Železniční osobní dopravu podle něj lze ve vyspělých zemích pouze obtížně separovat od veřejného zájmu, tudíž i v privatizačních a deregulačních reformních strategiích by vláda měla mít plán, jakým způsobem bude dále probíhat její angažovanost v tomto sektoru. Thompson dále uvádí, že existuje inherentní konflikt mezi tím, co železnice potřebuje (vládní definici cílů a stabilní zdroj financování), a tím, co vláda často poskytuje (konfliktní a krátkodobé zadání politických a sociálních priorit).

5.2 Trendy

Výkony

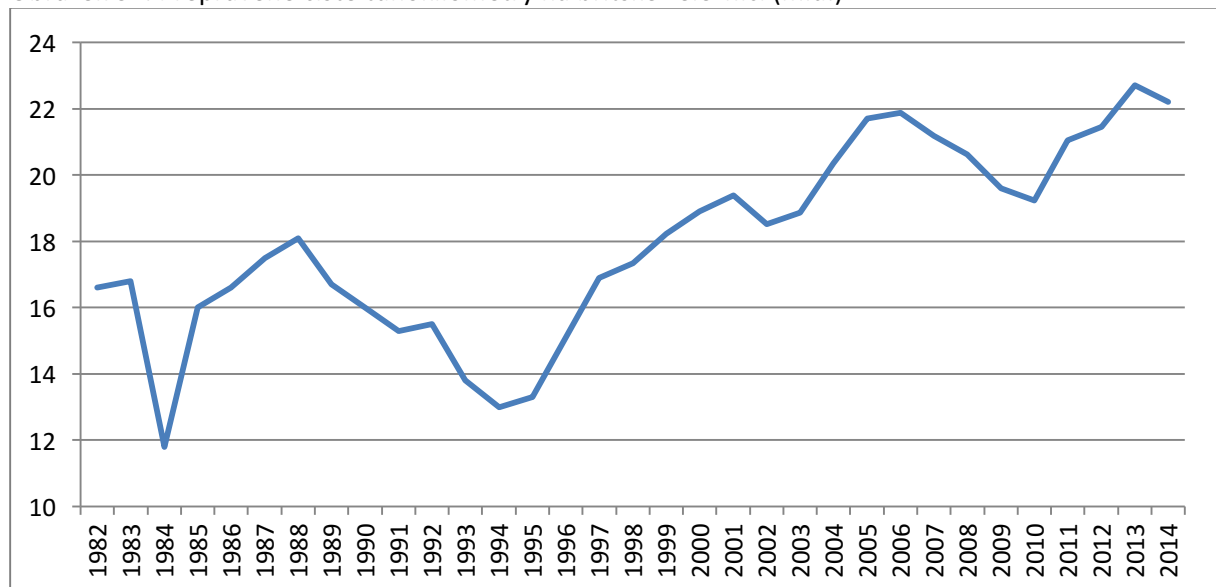
Nejvýraznějším úspěchem britské železniční reformy je růst počtu přepravených osobokilometrů. Mezi lety 1995 a 2014 se ve Velké Británii jejich počet zvýšil dvojnásobně, což dalo pádný argument obhájčům britské železniční reformy.

Obrázek 30. Přepravené osobokilometry na britské železnici (mld.)



Zdroj dat: ORR

Obrázek 31. Přepravené čisté tunokilometry na britské železnici (mld.)



Zdroj dat: ORR

Hlavní problém při interpretaci počtu přepravených osobokilometrů jako úspěchu britské železniční reformy je skutečnost, že nevíme, jak velkou část tohoto růstu způsobila reforma a nakolik byly příčinnou jiné faktory. Období 1995–2014 bylo ve Velké Británii nejen obdobím železniční reformy, ale také obdobím, kdy došlo k výraznému ekonomickému

a populačnímu růstu a jejich vliv na výkony osobní železniční dopravy byl rovněž velmi významný.

V nákladní dopravě došlo taktéž k růstu přepravených tunokilometrů, i když tento růst nebyl zdaleka tak impozantní jako v dopravě osobní. Jak již bylo uvedeno dříve, řada autorů poukazuje na skutečnost, že hlavním důvodem růstu přepravených tunokilometrů v nákladní dopravě bylo prodloužení tras přepravy uhlí, což nemělo nic společného s reformou železnice, nýbrž se strukturálními změnami v těžbě uhlí na britských ostrovech.

Tabulka 22. Indexy růstu hlavních indikátorů v průběhu reformy

	1995	2000	2005	2010	2013
HDP	100	120	139	141	146
Populace	100	101	103	107	110
Osoby	100	126	141	178	208
Osobokm	100	131	144	179	199
Tuny	100	95	105	89	116
Tunokm	100	142	163	144	171

Zdroj dat: Eurostat database (2016)

Vývoj výkonů britského železničního systému je nutné posuzovat v širších souvislostech, protože železniční reforma nebyla jediným faktorem, který se v britské ekonomice ve zkoumaném období dynamicky měnil. V období 1995–2013 se reálný HDP zvýšil o 46 %, velikost populace vzrostla o 10 % a celkový dopravní trh osobní dopravy vzrostl o 7 %. Počet přepravených osob stoupl o 108 % a přepravené osobokilometry o 99 %. Obdobně úspěšný vývoj bylo možné zaznamenat i v dopravě nákladní, kde celkový trh poklesnul o 2 %, zatímco přepravené tuny stouply o 16 % a přepravené tunokilometry o 71 %.

Tabulka 23. Mezinárodní srovnání tempa růstu v období 1995–2013.

	Osobní doprava	Nákladní doprava	Hrubý domácí produkt
Velká Británie	+108 %	+71 %	+46 %
Německo	+25 %	+56 %	+25 %
Francie	+60 %	–33 %	+33 %
Švédsko	+74 %	+13 %	+50 %
Belgie	+51 %	0 %	+36 %
Nizozemí	+4 %	+100 %	+40 %
Švýcarsko	+65 %	+25 %	+39 %
Rakousko	+12 %	+48 %	+40 %
Itálie	–4 %	–7 %	+11 %

Zdroj dat: Eurostat database (2016)

Britská železniční reforma představuje unikátní zkušenost i v mezinárodním srovnání. Výkony britského železničního systému v post-privatizačním období jsou jedinečné a nejvyšší mezi významnými evropskými železničními systémy v tomto období (viz tabulka 23).

Dopady britské železniční reformy na výkony osobní i nákladní dopravy jsou zajímavou inspirací pro zastánce politiky růstu podílu železnice na dopravním trhu. Nabízí se zajímavý kontrast nástrojů a výsledků britské železniční reformy s celoevropskou železniční reformou. Evropská železniční reforma akcentuje spíše vertikální separaci odvětví a podporu *open-access* konkurence. Explicitním cílem této politiky je pak zvýšení modálního podílu železnice na dopravním trhu. Je zajímavé, že britská železniční reforma, která volila odlišnou kombinaci nástrojů (především větší roli horizontální separace a privatizace), byla schopna dosáhnout evropských cílů vyšších modálních podílů (které se naopak ostatním zemím příliš naplňovat nedaří), ale ve svém vlastním primárním cíli snižování celkových dotací do odvětví britská reforma příliš neuspěla.

Ceny

Dalším výrazným parametrem pro zhodnocení výsledků, a tudíž i úspěchu či neúspěchu britské železniční reformy, byl cenový vývoj průměrného jízdného. Tento aspekt byl v ekonomických i politických debatách okolo britské železniční reformy opakovaně akcentován, protože byl významný nejenom pro politickou podporu reformy, ale i pro její mikroekonomické konsekvence.

V reálném vyjádření (očistěném o vliv inflace) vzrostly ceny všech železničních jízdének v osobní dopravě v období 1995–2015 o 24,1 %, což představuje růst asi o 1 % reálně ročně. Výrazně vyšší růst byl v sektoru neregulovaných cen jízdének (62 % v první třídě a 33 % v druhé třídě reálně), zatímco v sektoru regulovaných cen druhé třídy byl cenový růst pouze 6,6 % reálně za celé období 1995–2015.

Tabulka 24. Index zachycující tempa růstu jednotlivých typů jízdného

	1995	2000	2005	2010	2015
První třída (neregulovaná)	100	132	171	237	283
Druhá třída (regulovaná)	100	111	124	150	186
Druhá třída (neregulovaná)	100	120	143	189	233
Druhá třída (všechny)	100	116	134	170	210
Všechny lístky (1. + 2. třída)	100	117	138	177	217
Index spotřebitelských cen	100	114	129	149	175

Zdroj dat: ORR

Ve vývoji cen existují také významné regionální rozdíly. Britský železniční trh lze rozdělit zhruba na tři základní oblasti: Londýn a South East operátoři (podíl jízdének cca 46 %), dálková meziměstská doprava (podíl tržeb cca 40 %) a regionální doprava (podíl tržeb cca 14 %). Zatímco u Londýna a regionální dopravy byl reálný růst tarifů za celé období zhruba 15%, u dálkové meziměstské dopravy byl reálný růst cen za období 42%. Na tomto růstu se

v dálkové dopravě dominantně podílely neregulované ceny jízdného, které reálně vzrostly o 75 % v první třídě a o 50 % v druhé. Regulované ceny v tomto segmentu vzrostly pouze o 5 % (o 6 % v regionální dopravě a o 7 % v dojíždě do Londýna). I když podíl regulovaných cen v dálkové dopravě je ze všech tří segmentů nejnižší (18 % oproti 35 % v regionální dopravě a 46 % v dojíždě do Londýna), hlavní podíl na růstu cen v dálkové dopravě měly ceny neregulované, které v regionální dopravě a dojíždě do Londýna rostly pouze o 20–25 % (zdroj dat: databáze ORR).

Náklady

Zatímco vývoj výkonů a do určité míry i cenový vývoj lze považovat za úspěchy britské železniční reformy, daleko problematičtější situace nastává u vývoje jednotkových nákladů a dotací do celkového britského železničního systému. Tvůrci britské železniční reformy očekávali, že konkurence a soukromé vlastnictví povede k větší efektivitě a ke snížení nákladů. K tomuto vývoji ovšem nedošlo, jak dokumentuje tabulka 25.

Tabulka 25. Náklady britského železničního odvětví (infrastruktura a franšizy) (1997–2012)

NÁKLADY CELKEM (mld. liber, stálé ceny roku 2011–12)	1996/97	2005/06	2011/12
Údržba infrastruktury	1,1	1,4	1,0
Obnova a modernizace infrastruktury	1,5	3,7	4,6
Ostatní provozní náklady (infrastruktura)	1,0	1,4	1,5
Infrastruktura celkem	3,5	6,5	7,1
Náklady franšiz bez infrastrukturních poplatků	4,2	5,8	5,9
Celkové náklady osobní železniční dopravy	7,7	12,3	13,0
NÁKLADY NA JEDNOTKU (v librách)	1996/97	2005/06	2011/12
Celkové náklady osobní železniční dopravy/vlakový km	20,2	27,0	25,4
Infrastrukturní náklady/vlakový km	9,2	14,4	13,9
Náklady franšiz (bez infra poplatků)/vlakový km	11,0	12,6	11,5

Zdroj: *Smith a Nash (2014)*

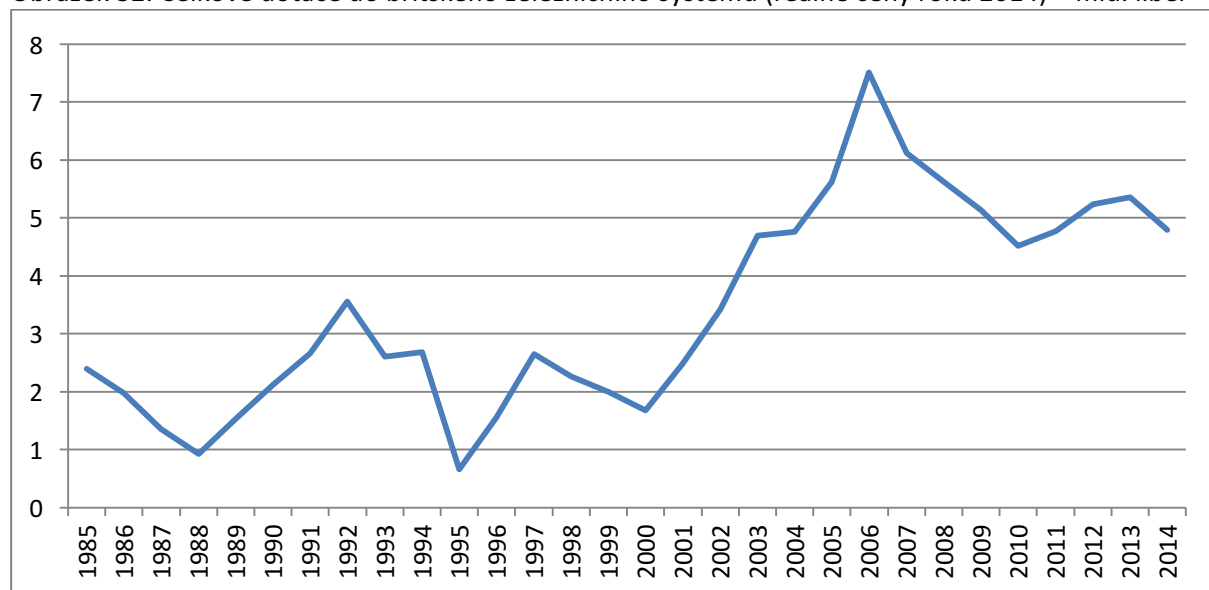
Z tohoto přehledu autoři usuzují, že došlo k růstu celkových i jednotkových nákladů ve sledovaném odvětví. Zdrojem růstu nákladů jsou dva faktory. Prvním je růst nákladů v oblasti infrastruktury, kde jsou jeho hlavním tahounem obnovy a modernizace. K nárůstu nákladů v této kategorii bezpochyby přispěla i nezvládnutá modernizace West Coast Line, jejíž cena se vyšplhala z původních odhadů 2 miliard liber na konečných 8 miliard liber, a výrazně tak přispěla k bankrotu Railtracku. U ostatních provozních nákladů infrastruktury docházelo v prvních letech reformy k poklesu, který byl ovšem výrazně převýšen jejich růstem v období po Hatfieldu (Nash a Smith, 2014). Celkové období po reformě je tak typické vyšším podílem infrastrukturních nákladů, je však také potřeba vzít do úvahy vyšší investice do infrastruktury. Zadruhé autoři poukazují na růst nákladů u franšiz, který byl dle jejich názoru způsoben

krachem mnoha franšíz a jejich provozem v nucené manažerské správě a také nesladěním pobídek mezi infrastrukturou a provozem ve vertikálně separovaném odvětví.

Dotace

Ve vývoji veřejných dotací do železničního odvětví lze v průběhu britské reformy vysledovat několik tendencí. Zaprvé docházelo v prvních pěti letech působení reformy (do Hatfieldu) k průběžnému poklesu dotací do odvětví v souladu s deklarovaným cílem železniční reformy, kterým bylo snížit angažovanost státu a veřejných rozpočtů na fungování tohoto odvětví. Po Hatfieldu přišel výrazný zlom, kdy růst nákladů na infrastrukturu a nutnost platit operátorům kompenzace za vzniklá zpoždění vedl k prudkému růstu celkových dotací do odvětví. Především díky tomu, že systém franšíz začal generovat negativní dotace (tedy začal od roku 2010 generovat pozitivní platby za pronájem franšíz), došlo po stabilizaci situace k poklesu vyplácených veřejných dotací. Nicméně dotace na infrastrukturu zůstávají na vyšší úrovni než před Hatfieldem, což vede k situaci, že celkový objem vyplácených veřejných dotací je v současnosti vyšší, než jaký byl v období před spuštěním reformy. Je však také potřeba zohlednit postupný nárůst cestujících, který způsobuje, že pokud bychom objem vyplácených dotací přepočítali na přepraveného cestujícího nebo přepravený osobokilometr, potom by se dotace v předreformním období a v současnosti příliš nelišily.

Obrázek 32. Celkové dotace do britského železničního systému (reálné ceny roku 2014) – mld. liber



Zdroj dat: ORR

5.3 Hodnocení reformy v literatuře

Hodnocení hospodářskopolitických reforem je vhodné opřít o průkazný empirický materiál. Vzhledem k zájmu a mediální pozornosti, které britská železniční reforma přitáhla, je celkem překvapivé, že komplexních ekonometrických vyhodnocení britské zkušenosti je relativně pomálu. Prvním typem studií jsou komparační analýzy vývoje efektivity železničního odvětví.

V těchto studiích ovšem Velká Británie obvykle není zastoupena z důvodu neexistence komplexních dat pro možnost vyhodnocení britské zkušenosti. V těch studiích, kde je Velká Británie přítomna, je otázka, jak dalece lze jedinečnou britskou zkušenost vyhodnocovat v kontextu ostatních, standardnějších evropských železničních systémů. Dílčí analýzy a hodnocení britské železniční reformy jsou obvykle založeny na analýzách jejich jednotlivých součástí (obvykle systému franšíz) a obvyklou metodou hodnocení je analýza dílčích ukazatelů a poměrů. Komplexnějších ekonometrických studií, které se zabývaly britskou železniční reformou, je ale velmi málo.

Prvním případem je již starší studie Affuso a Newberry (2002), která analyzovala 25 franšíz v období 1995–1997. Autoři se zabývali otázkou, jakým způsobem vertikální separace odvětví a zavedení systému franšíz ovlivnily ochotu investovat do železničního odvětví. Z výsledků jejich studie vyplynulo, že vliv délky kontraktu na výši investic je negativní, jinými slovy, že franšízanti mají tendenci více investovat na konci kontraktovaného období, což si autoři vysvětlují možností hrozby neobnovení kontraktu. Autoři na základě tohoto výsledku spekulují, že vyšší četnost soutěží s kratší délkou trvání by tak pomocí většího konkurenčního tlaku mohla vést k růstu investic, což je odlišný efekt, než na který poukazovali kritici vertikální separace odvětví ve Velké Británii.

Druhým případem ekonometrického vyhodnocování výsledků britské železniční reformy je Cowie (2015), který analyzoval a zhodnotil vývoj v sektoru železniční nákladní dopravy. Cowie analyzoval produktivitu a úspory z rozsahu na vzorku 4 nákladních firem v odvětví (DB Schenker, Direct Rail Services, Eurotunnel GBRF a Freightliner) v období 1996–2012 a identifikoval sice rostoucí výnosy z rozsahu, ty jsou ale vyčerpány již při nízkých hladinách výstupu. Cowie tak konstatuje, že výnosy z rozsahu nepředstavují výraznou bariéru vstupu do odvětví a příčiny nízkého počtu konkurenčních vstupů do odvětví musí být hledány jinde, a to především na straně poptávky.

Zásadní příspěvek k modelovému hodnocení britské reformy zpracovali Preston a Robbins (2013), kteří zkonstruovali poptávkový model, jehož cílem bylo předpovídat, jak dalece jsou výsledky britského reformního modelu připisatelné výsledkům reformy, a nakolik byly přítomny jiné faktory. Tyto výsledky pak autoři dále využívají k výpočtu změn přebytku spotřebitele a výrobce a k následné welfare analýze výsledků reformy. Skutečná data o vývoji železničních indikátorů jsou porovnána s counterfactuals (jak by se indikátory vyvíjely, kdyby reforma nebyla provedena). Výpočet těchto hypotetických indikátorů je založen na modelech extrapolativních klouzavých průměrů.

Autoři zvolili následující specifikaci poptávkového modelu (Preston a Robbins, 2012):

$$\ln PKM_t = \alpha + \beta RPKM_t + \gamma TKM_t + \delta GDP_t + \vartheta PRIV + \mu HAT + \rho STRIKE$$

kde PKM_t = osobokilometry v roce t , $RPKM_t$ = reálné tržby na jeden osobokilometr v roce t , TKM_t = vlakové kilometry v roce t , GDP_t = hrubý domácí produkt v čase t , $PRIV$ = privatizační dummy proměnná (1992–2005), HAT = Hatfield dummy proměnná (2000–2006), $STRIKE$ = dummy proměnná stávek (1982, 1991). Tento model byl odhadnut na datech z let 1979–2008 a jeho výsledky zachycuje tabulka 26:

Tabulka 26. Odhady koeficientů v modelu Preston-Robbins

Koeficient	Hodnota	t-statistika
Const	2,92	17,10
RPKM	-5,69	-2,82
TKM	0,0024	7,09
GDP	3,69E-07	3,61
PRIV	-0,092	-8,58
HAT	-0,051	-3,12
STRIKE	-0,063	-3,28
Adjusted R ²	0,983	
Durbin-Watson	1,453	

Zdroj: Preston a Robbins (2013)

Preston a Robbins (2012) výsledky interpretují následovně. Dummy proměnné modelu indikují, že privatizace potlačila poptávku v období mezi lety 1992/93 a 2005/06 o 8,8 % ($1 - \exp \theta$), a nehoda v Hatfieldu potlačila poptávku mezi 2000/01 a 2006/07 o dalších 5,0 % ($1 - \exp \mu$). Stávky v letech 1982/83 a 1991/92 potlačily poptávku o dalších 6,1 % ($1 - \exp \rho$). Vlastností zvolené negativní exponenciální specifikace je, že poptávkové elasticity jsou přímo proporcionální dané relevantní proměnné. Při průměrných hodnotách byla elasticita poptávky ve vztahu k RPKM vypočtena na -0,62, ve vztahu k TKM na 0,90 a ve vztahu k HDP na 0,39. Autoři uvádějí, že tyto hodnoty jsou rámcově v souladu s výsledky předchozích studií. (Preston, Robbins 2013, str. 4).

Autoři přiznávají, že jejich přístup může nadhodnocovat vliv TKM na celkové výsledky. Dalším problémem, o kterém se domnívám, že může být přítomen u zahrnutí TKM do regresní analýzy, je skutečnost, že zde hrozí potenciální endogenita proměnné, protože počty vlakokilometrů mohou být ovlivněny poptávkou po přepravě, kdy vyšší poptávka vede dopravce k vyšší nabídce. Dále je v regresní rovnici Preston-Robbins vynechán významný poptávkový faktor velikosti celkové populace, která výrazně ovlivňuje poptávku po dopravních službách.

5.4 Závěry

Britská reforma představuje příklad mimořádně komplexní reformy na všech úrovních produkčního procesu a byla charakteristická důsledným zaváděním konkurence a tržních vztahů do všech možných zákoutí železničního odvětví. Výsledkem britského experimentu byla fragmentovaná, konkurenční struktura, která citlivě reagovala na tržní signály. Byla ovšem obtížně říditelná a kvůli komplexnosti tohoto odvětví vykazovala řadu interních problémů.

Prvním zásadním problémem byla infrastruktura. Původní idea, že provozovatel infrastruktury bude fungovat na tržních principech, kdy jeho příjem bude odvozován primárně z infrastrukturních poplatků a zvýšené náklady na investice budou financovány právě ze

zvýšených infrastrukturních poplatků, se dlouhodobě neukázala jako životaschopná. Pravděpodobně byla přeceněna schopnost infrastruktury financovat se pouze z tržních příjmů za vybrané infrastrukturní poplatky. Dále byla v rámci britské reformy poněkud podceněna komplexnost úkolů spojená s údržbou a rozvojem infrastruktury a její koordinace s řízením provozu. Během rychlé a komplexní transformace odvětví v polovině devadesátých let přišel Railtrack o celou řadu železničních inženýrů s detailní znalostí odvětví a v procesu řízení infrastruktury se dle mínění řady autorů ocitl v roli rukojmí dodavatelských firem, které v rámci údržby a renovací nebyl schopen dostatečně kontrolovat. Následná nucená administrativa Railtracku a jeho de facto nové zestátnění tyto tendence jenom potvrdily a odsoudily tak koncept soukromého provozovatele infrastruktury jako slepou uličku.

Vývoj franšíz představuje víceméně úspěch britské reformní strategie. Poněkud v rozporu se snahou zavádět konkurenci na všech možných úrovních byl od začátku reformy potlačen princip *open access* ve prospěch řízené soutěže o franšízy. Důvodem byla snaha tvůrců britské reformy dosáhnout hlavního cíle reformy – snížení náročnosti pro veřejné rozpočty – bez toho, aby docházelo k omezování rozsahu a kvality poskytovaných služeb. Tvůrci reformy si uvědomovali, že systém provozování osobních železničních služeb je protkán systémem křížových dotací, kdy výnosy z lukrativních linek dotovaly ztráty z provozu méně lukrativních linek, a že umožnění *open access* v tomto systému povede k likvidaci ziskových marží u lukrativních linek a k redukci ztrátových služeb a/nebo růstu nároků na vyplácené dotace. Z těchto důvodů se rozhodli vydat se spíše cestou konkurence o trh, a uchovat tak příznivé efekty konkurence při zachování rozsahu služeb. Přes některé v textu zmíněné problémy se systém franšíz osvědčil a jeho výsledkem je růst kvality služeb a počtu přepravených osob.

Odlišná úspěšnost britského reformního modelu v sektoru infrastruktury a franšíz je viditelná na vývoji dotací do obou těchto systémů. Zatímco dotace do franšíz v post-hatfieldském období klesaly a poslední čtyři roky již dokonce generují čisté příjmy ve prospěch státního rozpočtu, dotace na infrastrukturu po Hatfieldu výrazně narostly a po jistém poklesu se udržují stále na relativně vyšší hladině, než na jaké byly v předreformním období. Jeden z hlavních cílů reformy – pokles dotací do odvětví se tak nepodařilo naplnit.

ZÁVĚR

Britská železniční reforma představuje unikát mezi světovými železničními reformami. Nikde na světě nebyla provedena tak komplexní reforma, která v relativně krátkém časovém okamžiku provedla vertikální a horizontální separaci odvětví, důsledné zavádění konkurence na všech částech produkčního řetězce a následně privatizaci demonopolizovaného odvětví. Po dvaceti letech od spuštění britské železniční reformy je již možné pokusit se vyhodnotit, jak dalece tato reforma uspěla. Výsledky reformy představují pozoruhodný mix úspěchů a selhání. Jednoznačným úspěchem je růst přepravní poptávky. Mállokdo na počátku reformy očekával, že reforma způsobí výrazné posílení železnice na dopravním trhu a růst modálních podílů. Další pozitivum představuje vyšší míra inovací v odvětví, kdy v důsledku důsledného franšizingu byla cestujícím nabídnuta řada vylepšení v oblasti služeb a tarifů. Železniční sektor se stal daleko citlivější na požadavky svých zákazníků a díky cenové regulaci se udržel růst jízdného v přijatelných mezích. Na druhou stranu byla ovšem britská železniční reforma poznamenána i výraznými neúspěchy. Obzvláště privatizace manažera infrastruktury se ukázala jako nepovedený krok a vedla k celé řadě problémů, které vyvrcholily nehodou u Hatfieldu a řadou negativních doprovodných událostí. Dalším problematickým rysem reformy byl růst jednotkových nákladů v odvětví, který způsobil, že odvětví se po reformě zdá být nákladově méně efektivnějším než před ním, což se promítá i do vývoje dotací do odvětví. Při hodnocení úspěchů a neúspěchů britské železniční reformy je kritickým bodem identifikace toho, které úspěchy a neúspěchy ve vývoji britské železniční reformy byly zapříčiněny samotnou reformou, a kdy byly příčinou faktory ostatní. Řada ekonometrických studií se snažila tyto dva vlivy separovat, ovšem mnoho nezodpovězených otázek zůstává.



SUMMARY

British railway reform is probably one of the most complex railway reforms in history. It contains complete vertical and horizontal separation of the industry and the introduction of competition on all levels of the production chain. After more than twenty years from the start of the reforms it is possible to take stock of the results. On the one hand, there is an undisputed growth of demand in both passenger and freight transport and the significant improvement in the quality of services. On the other hand, the privatization of infrastructure manager was probably a mistake and the unit costs of the industry went surprisingly up. Therefore, the results of British rail reform seem to be a mix of successes and failures. The key question in the assessment of British rail reform is which results can be attributed to the British rail reform and which results were caused by other factors. Some econometric studies tried to answer this question, however many unresolved issues remain.

REJSTŘÍK

- Accounting Standards Committee, 57
- Adam Smith Institute, 69, 72
- Air Transport Licensing Board, 46
- akvizice, 16, 19
- Amersham International, 32
- Angel Train Contracts Limited, 77
- Associated British Ports, 37
- Attleeho vláda, 51
- Automobile Association, 35
- Balfour Beatty Rail Maintenance, 81
- bariéry vstupu, 25, 32, 37, 122, 130
- Beechingova zpráva (též The Reshaping of British Railways), 44, 55, 56, 102
- BR Hotels, 58
- BR Hovercraft, 58
- British Aerospace, 32
- British Airport Authority, 37
- British Airways, 31, 37, 38
- British Broadcasting Corporation, 31
- British Coal and British Rail Act, 72
- British Gas, 33, 69
- British Electric Traction, 35
- British Petroleum, 32
- British Rail, 37, 49, 57–59, 67, 69, 71–74, 76–78, 84
- British Rail Engineering, 59
- British Rail Freight, 76
- British Railways, 49, 52, 53, 54, 56, 113, 116, 117
- British Railways Board, 36, 37, 49, 67, 70–72
- British Road Service, 36
- British Steel, 31
- British Telecom, 33, 69
- British Transport Advertising, 58
- British Transport Commission, 35, 49
- British Transport Dock Board, 36
- British Transport Stock, 51
- British Waterways Board, 36
- brownfields, 91
- Board of Trade, 11, 19, 34
- Buchananova zpráva, 38
- búrské války, 21
- Cabinet Office, 34
- cenová hladina, 20, 22
- cenová politika, 9, 11, 16, 21
- cenové limity, 10
- Center for Political Studies, 69
- Central Electricity Company, 31
- Central Statistical Office, 28
- centralizace
- centralizované dopravní plánování, 26

centralizovaná organizace, 50
 centralizovaný systém, 21
 centralizovaná tvorba jízdního řádu, 75
 centrální řízení, 21
 Chancellor of the Exchequer, 34
 Channel Tunnel Rail, 79
 cherry picking, 80
 Civil Aviation Authority, 46
 Clearing House, 15
 Coates report, 51
 common carrier, 52
 community rail, 102
 counterfactuals, 130
 Cullen, W., 80
 daň, silniční a palivová, 38
 daňová úleva, 17
 daňová zátěž, 28
 daňoví poplatníci, 72, 79, 80, 83, 86, 116
 decentralizace, 91
 deindustrializace, 88, 90, 91, 94, 110
 Department for Transport, 34, 79, 82–84
 Development Programme for British Railways, 54
 deregulace, 28, 36–38, 41, 44–46, 60, 64, 113, 124
 desurbanizace, 94, 95,
 diskriminace, 15
 dividendy, 9, 18, 28, 82, 115
 Doncaster Wagon Works, 58
 doprava
 autobusová, 38, 45, 63
 automobilová, 10, 23, 26, 43, 63
 kontejnerová, 56, 66, 113, 123
 letecká, 38, 40, 63, 64, 89
 lodní, 38, 47
 nákladní, 8–11, 14, 16, 22–24, 27, 28, 36, 47, 51, 52, 54–59, 61, 65–68, 71, 72, 75–81, 86, 88, 89, 91, 97, 100, 109, 110, 112, 123, 126, 130
 osobní, 8, 10, 14, 21, 22, 24, 28, 36, 38, 40, 47, 49, 50, 55–58, 61, 67, 68, 72, 73, 75, 77–81, 85, 86, 88, 89, 95–97, 99, 100, 103, 106, 113, 114, 117, 119, 120, 122–124, 126, 127
 silniční, 8, 24, 27, 36, 49, 65, 91
 železniční, 10, 16, 23, 26, 47, 49, 63, 65, 85, 88, 91, 96, 97, 103, 106, 110
 dopravní obslužnost, 8
 dopravní politika, 7, 11, 13, 18, 30, 34, 35, 38, 78
 dopravní revoluce, 8
 dotace (též dotování), 37, 45, 54, 56, 57, 60, 67, 71–73, 75, 78, 79, 81, 83–85, 114, 117, 118, 120–122, 124, 127–129, 132
 křížové, 35, 38, 117, 120, 132
 East Coast Main Liner, 79, 81, 100, 121,
 EasyJet, 64
 efektivnost, 20, 38, 67, 68, 83
 elasticita, 24, 131
 endogenita, 131

English, Welsch and Scottish Railway, 77, 123
 European Passenger Services, 67
 Eversholt Leasing Limited, 77
 Evropská společenství, 57
 EWS Freight, 113
 franchising, 71, 73, 75, 77
 Franchising Director, 73
 Freight Transitional Grants, 57
 Freightlines, 113
 Freightliners, 123
 Future of Rail, 82
 Future Rail – the Next Decade, 70
 fúze, 16
 garden cities, 92, 102
 Gedessův výbor, 36
 gentrifikace, 94
 Great Western, 16, 76
 Great Western Railway, 22
 green belts, 92, 101
 Hatfield (též hatfieldské události), 62, 67, 81, 82, 114–116, 118, 119, 129, 131, 132, 136
 hrubý domácí produkt (též HDP), 32, 34, 43, 47, 49, 58, 60, 61, 64, 126, 131
 Health and Safety Executive, 81
 Heath, E., 31
 High Speed One, 99
 High Speed Two, 99
 Horwich Foundry, 59
 hospodářská krize, 18, 27
 hospodářská soutěž, 16, 32, 34, 82, 114
 Hudson, G., 15
 Imperial Airways, 31
 indikativní plánování, 30
 infrastruktura, 9, 13, 15, 25–28, 34, 38, 41, 47, 51, 54, 58, 68–71, 73–75, 77, 81, 82, 85, 101, 113–117, 120, 124, 128, 129, 132
 správce (též manažer) infrastruktury, 69, 70, 74, 77, 81, 82, 85, 113, 116
 Inland transport statistics, 53
 inovace, 61, 73, 85, 120
 InterCity, 45, 56–60, 62, 67, 69
 intermodální
 analýza, 38
 doprava (též přeprava), 89, 91, 109, 110, 112, 123
 konkurence, 14, 18
 konkurenceschopnost, 68
 přesun (též posun), 38–41, 45, 60, 61, 65
 terminál, 110
 International Computers Limited, 32
 intramodální
 konkurence, 80
 posun, 40
 jomkipurská válka, 43
 just-in-time, 24, 91
 kabotáž, 47
 komparativní výhoda, 35

koncentrace, 16, 18, 26, 49, 89, 90, 91, 123
 konkurence, 9, 11, 14–18, 20, 22, 24–26, 28, 38, 41, 45, 69, 70, 71, 73, 75, 78, 80, 84, 114, 116, 117, 119, 120–123, 128, 132
 konkurenceschopnost, 9, 11, 14, 68
 kontejnerizace, 91, 110,
 konzervativní strana (též konzervativci, toryovci, toryové), 30–32, 36, 51, 68, 71
 konzervativní vláda (též toryovská vláda), 31, 32, 35, 58, 60, 113, 123
 křížové financování, 18, 20
 labouristická strana (též Labour Party, labouristé), 20, 36, 50, 56, 73, 78, 123
 labouristická vláda, 57, 67, 78
 landslide victory, 50
 Lissack, R., 81
 liner trains, 56
 London and North Eastern Railway, 22
 London, Midland and Scottish Railway, 22
 London Passenger Transport Board, 22, 31, 50
 London Transport Board, 36
 London Transport Executive, 52
 Long term planning proces: Freight market study, 109
 Macmillanova vláda, 55
 Major, J., 60, 68, 69, 72, 123
 Managerial and Employee Buyout, 37
 marže, 18, 132
 Meldon Quarry, 59
 Mezinárodní měnový fond (též MMF), 31, 34
 migrace obyvatelstva, 8
 mobilita obyvatelstva, 21
 Modernisation and Re-Equipment of British Railways (též Modernizační plán), 54
 monomodalita, 39
 monopol, 27, 32, 68, 70–72, 113
 monopolní
 renta, 16, 18, 20
 síla, 15, 19
 Morrison, H., 50
 Munby, D. L., 40
 mzdové náklady, 17, 21
 nabídka, 33, 47, 65, 101, 102, 121
 National Bus Company, 37, 45
 National Express, 45, 119
 National Freight Consortium, 37
 Natinoal Freight Corporation, 32, 36
national railways branding, 75
 National Travel Survey, 39
 National Union of Railwaymen, 35
 náklady, 9, 18, 20, 22, 26, 28, 31, 51, 53, 56, 60, 68, 72, 74, 81, 82, 84, 85, 114–121, 128, 132
 administrativní, 58
 celkové, 26, 116, 128
 fixní, 26, 117
 jednotkové, 119, 128

provozní, 17, 23, 24, 52, 85, 118, 119, 121, 128, 129
 přepravní, 18
 transakční, 85
 variabilní, 22
 návratnost investic, 13
 National Bus Company, 37, 45
 Network Rail, 82, 85, 99, 115–117
 Network SouthEast, 58, 59, 67
 Network Specification, 99, 109
 New Deal for Transport. Better for Everyone, 78
 New Opportunities for the Railways – The Privatisation of British Rail, 71
 oběh souprav, 21, 26
 odliv kapitálu, 13
 Office of Fair Trading, 34
 Office of Passenger Rail Franchising, 73, 77
 Office of Rail and Road, 40, 82
 Office of Rail Regulation, 40
 Office of the Rail Regulator, 73, 77
 open access, 64, 68, 71, 75, 77, 78, 80, 117, 120, 121, 132
 optimalizace, 17, 20
 Organising for Quality, 67
 Paddington, 80
 parní trakce, 10, 56
 Passenger Transport Authority, 37
 pátešní trať (těž trasa), 13, 17, 46, 79
 pátešní síť, 13, 16, 49
 peak car, 96
 Policy Unit, 34
 poptávka, 8, 17, 18, 24, 26, 30, 35, 38, 56, 85, 86, 102, 110, 130, 131
 Porterbrook Leasing Company Limited, 77
 privatizace, 37, 38, 40, 41, 44, 47, 60, 67–73, 80–84, 118, 119, 126, 131, 136
 produktivita, 8, 18, 21, 26, 67, 68, 118, 119, 130
 propustnost sítě, 21
 Provincial, 58, 59
 průmyslová revoluce, 9, 88, 89, 92
 předvídej a poskytni, 38
 přeprava, 8, 9, 15, 17, 18, 21–24, 27, 28, 47, 56, 65, 66, 91, 99, 109–112, 119, 123, 126, 131
 nákladní, 35, 114
 osobní, 67, 77, 84, 114
 silniční, 9
 přepravní
 kapacita, 65
 náklady, 18
 proudy, 17, 27, 88, 89
 výkon, 16, 17, 18, 22, 26, 58, 96, 97, 109–111
 public service obligation, 57
 Rail, Maritime and Transport Union, 35
 Railway Board, 12, 13, 15, 19, 21
 Rail Accident Investigation Branch, 81
 Rail Express Systems, 77
 Rail Industry Safety Body, 81

Railfreight, 59
 Railtrack, 69, 71, 73–75, 77, 81, 82, 113–116, 122, 129, 132
 Railway Department, 11, 12
 Railway Companies Association, 19
 Railway Executive, 49
 Railway Executive Committee, 50
 Railway Privatisation: Some Questions Answered, 71
 Railway Regulator, 73
 Railways Act, 22, 57, 72, 73, 76
 Railways and Transport Safety Act, 82
 Railways Commissioners, 13
 Railways Law, 75
 recese, 13, 15, 24, 58, 60, 62, 63, 65, 96
 Red & White United, 35
 Reforming our Railways: Putting the Customer First, 83
 Regional Railways, 58, 67
 regulace, 9–12, 20, 22, 23, 26, 28, 32, 35, 52, 77, 79–83, 85, 113, 114, 120–122
 cenová, 15–17, 19, 20, 22, 24–26, 27, 32, 136, 137
 Reid, R., 60
 rentabilita, 13, 17, 20, 120
 reorganizace, 41, 50, 51, 110
 reurbanizace, 94
 Ridleyho zpráva (též Final Report of the Nationalised Industries Policy Group), 60
 Rolls-Royce, 31
 Route Specifications, 99, 109
 Royal Automobile Club, 35
 rozchod kolejí, 12
 Scottish Bus Group, 37
 Scottish Motor Traction, 35
 Sealink, 37, 58
 sektorizace, 41, 44
 Select Committee on Nationalised Industries, 55
 separace
 horizontální, 114, 126
 vertikální, 114, 126, 130
 Serpellova zpráva (též Railway Finances Report of a Committee by Sir David Serpell), 58
 Slateford Laundry, 58
 soutěž o franšizy
 soutěžní právo, 11
 South East England mega city region, 102
 South-West Trains, 76
 Southall, 80, 114
 Southern Railway, 22
 special replacement allowance, 57
 spekulativní (též investiční) bublina, 13, 15
 spotřební daň, 25
 Správný přístup k hospodářství, 32
 standardizace, 10, 11, 15, 91
 stop and go, 30
 Strategic Rail Authority, 79, 83
 suburbanizace, 94–96, 101
 Suez Canal Company, 31

Suezská krize, 43

Superbreak Mini Holidays, 58

tarify, 8–10, 12, 19, 20, 22, 24, 28, 41, 52, 75, 79, 118, 128

Thatcher, M., 31–34, 58, 67, 68, 123

The Economist, 55

through-ticketing, 72

terciarizace, 110

Tilling Group, 35

Trainload Freight, 77

train operating companies, 113

Transmark, 59

transparentnost, 16, 19, 56, 73, 84

Transport Act, 35, 50, 51

Transport and General Workers' Union, 35

Transport Holding Company, 36

Transport Tribunal, 35, 52

Travellers Fare, 59

turnpikes, 39

U-turn, 31

Uff, J., 80

Upper Clyde Shipbuilders, 31

úspory z rozsahu, 12, 17, 20, 32, 120, 130

Velká čtyřka, 22, 26, 51

Velká deprese, 31

veřejná soutěž

veřejný úpis, 13, 19

Victoria Coach Station, 38

Virgin, 115

výnosnost, 17, 18, 117, 119

Watson, A. H., 40

West Coast Main Line, 79, 100, 114, 115, 121, 128,

White Paper on Airline Competition Policy, 38

welfare analýza, 130

Wilson, H., 57

zákon, 10–12, 15, 19, 21, 35–38, 50, 54–57, 72, 81

o ochraně hospodářské soutěže, 114

o regulaci železničního odvětví, 11

o železniční a vnitrozemské dopravě, 15

zdanění, 30

zestátnění, 78

zima nespokojenosti, 31

železniční mánie (též railwaymania), 12, 13, 15, 16, 38

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] AFFUSO, L. – NEWBERRY, D. (2000) *Investment, Procurement and Franchise Contract Length in the British Railway Industry*. CEPR Discussion Paper 2619, November 2000, dostupné z: http://www.cepr.org/active/publications/discussion_papers/dp.php?dpno=2619.
- [2] AFFUSO, L. – NEWBERRY, D. (2002) The impact of structural and contractual arrangements on a vertically separated railway. *Economic and Social Review*, 33(1), s. 83–92.
- [3] AFFUSO, L. – ANGERIZ, A. – POLLITT, M. (2009) *The impact of privatisation on the efficiency of train operation in Britain*.
- [4] ALDCROFT, D. H. (1968) *British railways in transition: The economic problems of Britain's railways since 1914*. 1. vyd. London: MacMillan, s. 8, 13, 14, 23, 60, 78.
- [5] ALDCROFT, D. H. (1975) *British transport since 1914: an economic history*. London: Newton Abbot, str. 52. ISBN: 0715368788.
- [6] ALLEN, R. C. (2009). *The British industrial revolution in global perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- [7] ANTONICKÝ, S. (1977) *Evropské železnice*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, s. 388, 389. ISBN: 31-038-77.
- [8] BACKHOUSE, R. (2002) The Macroeconomics of Margaret Thatcher. *Journal of the History of Economic Thought*, 24(3), s. 313–334. DOI: <https://doi.org/10.1080/104277102200004767>
- [9] BAGWELL, P. S. (1988) *The transport revolution*. 2. vyd. London: Routledge, s. 81, 82, 226, 240, 286, 288, 289. ISBN: 041500876X.
- [10] BAGWELL, P. S. – LYTH, P. J. (2002) *Transport in Britain: from canal lock to gridlock*. 1. vyd. London: Hambledon and London, str. 4, 58, 65, 72, 226. ISBN: 1852852631.
- [11] BARKER, T. C. – SAVAGE, C. I. (1974) *An economic history of transport in Britain*. 3. vyd. London: Hutchinson, s. 76, 77, 157. ISBN: 0091214718.
- [12] BARTLE, I. (2004) *Britain's Railway Crisis – A Review of the Arguments in Comparative Perspective*. University of Bath Occasional Paper 20, March 2004, dostupné z: http://www.bath.ac.uk/management/cr/pubpdf/Occasional_Papers/20_Bartle.pdf
- [13] BARROW, K. (2013) British government issues revised franchising schedule. *International Rail Journal*, dostupné z: <http://www.railjournal.com/index.php/europe/british-government-issues-revised-franchising-schedule.html>
- [14] BBC (2000) *Hatfield track is re-opened* [online]. [cit. 2015-10-08], dostupné z: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/1014946.stm
- [15] BEAVERSTOCK, J. V. – SMITH, R. G. – TAYLOR, P. J. (1999) A roster of world cities. *Cities*, 16(6), s. 445–458.
- [16] BEESLEY, M. – LITTLECHILD, S. (1983) Privatization: Principles, Problems and Priorities. *Lloyds Bank Review*, 149, s. 1–20.
- [17] BLACK, W. R. (2003) *Transportation: a geographical analysis*. New York: Guilford Press.
- [18] BLACKMAN, T. (1997) Urban planning in the United Kingdom. In Pacione, M. (ed.) *Britain's cities: geographies of division in urban Britain*. London: Routledge, s. 128–149.
- [19] BOGART, D. (2013) *The Transportation Revolution in Industrializing Britain: A Survey*. Working Paper no. 121306, Department of Economics, University of California-Irvine, s. 4–13.
- [20] BOGART, D. – DRELICHMAN, M. – GELDERBLUM, O. – ROSENTHAL, J. L. (2010) State and Private Institutions. In Broadberry, S. and O'Rourke (eds.) *The Cambridge Economic History of Modern Europe*, Cambridge: Cambridge University Press, s. 89.

- [21] BOYES, G. (2004) The British Road Haulage Industry since 1954. *Journal of the Railway & Canal Historical Society*. s. 514–524.
- [22] *British Coal and British Rail Act 1993*.
- [23] BRITISH RAILWAYS BOARD (1992) *Railway Privatisation – Some Questions Answered* [online]. [cit. 2015-06-11], dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/BRB_Priv001.pdf
- [24] BRITISH RAILWAYS BOARD (1963) *The Reshaping of British Railways*. London: HM Stationery Office.
- [25] BRITISH RAILWAYS BOARD (1991) *Future Rail – the Next Decade* [online]. [cit. 2015-06-11], dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/BRB_Future001.pdf
- [26] BRITISH TRANSPORT COMMISSION (1951) *Electrification of Railways*.
- [27] BRITISH TRANSPORT COMMISSION (1955) *Modernisation and Re-Equipment of British Railways*.
- [28] BROADBERRY, S. (2003) Economic Policy. In: Hollowell, J. (ed.) *Britain Since 1945*. Oxford: Blackwell Publishers. s. 383–403. ISBN 0-631-20968-9.
- [29] BRUNNER, Ch. T. (1929) *Road versus Rail: The Case for Motor Transport*. London: Benn.
- [30] BURGHOUWT, G. (2007) *Airline network development in Europe and its implications for airport planning*. Aldershot: Ashgate.
- [31] BURNS, P. (1993) Privatization of Railway Passenger Services. *Public Money & Management*, Jan.–March, 1993, 13(1). s. 7–9. ISSN 1467-9302.
DOI: <https://doi.org/10.1080/09540969309387742>
- [32] BURTON, J. (1987) Privatization: The Thatcher Case. *Managerial and Decision Economics*, March 1987, 8(1). s. 21–29.
- [33] BUTCHER, L. (2010) *Railways: privatisation, 1987–1996* [online]. [cit. 2015-10-08], dostupné z: <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN01157/SN01157.pdf>
- [34] BUTCHER, L. (2011) *Ports: Privatisation of Trust Ports. Standard Note SN/BT/10*. London: The Parliament and Constitution Centre.
- [35] BUTCHER, L. (2014) *Railways: fare. Standard Note SN/1904*. London: The Parliament and Constitution Centre.
- [36] BUTTLE, G. W. (2008) *A signal failure? The organisation and management of British railways 1948–1964*. Durham: Durham theses. Durham University. 365 s.
- [37] BYRNE, D. (2002) Industrial culture in a post-industrial world: The case of the North East of England. *City*. 6(3), s. 279–289. DOI: <https://doi.org/10.1080/1360481022000037733>
- [38] CAMERON, R. (1996) *Stručné ekonomické dějiny světa. Od doby kamenné do současnosti*. Praha: Victoria Publishing. 475 s. ISBN 80-85865-21-1.
- [39] CASSON, M. (2009) *The world's first railway system : enterprise, competition, and regulation on the railway network in Victorian Britain*. 1. vyd. Oxford: Oxford University Press, s. 53.
- [40] *Conservative Party General Election Manifestos 1918–1997*.
- [41] COWIE, J. (2009) The British passenger rail privatisation: conclusions on subsidy and efficiency from the first round of franchises. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 43(1), s. 85–104.
- [42] COWIE, J. – LOYNES, S. (2012) An assessment of cost management regimes in British rail infrastructure provision. *Transportation*, 39(6), 1281–1299.
DOI: <https://doi.org/10.1007/s11116-012-9389-6>
- [43] COWIE, J. (2015) Does rail freight market liberalisation lead to market entry? A case study of the British privatisation experience. *Research in Transportation Business & Management*, 14, s. 4–13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2014.10.004>
- [44] CRAFTS, N. – LEUNIG, T. – MULATU, A. (2008) Were British Railway Companies Well Managed in the Early Twentieth Century? *Economic History Review*, 61(4), s. 842–866. ISSN 00130117.
- [45] CRESSWELL, T. (2008) Place: encountering geography as philosophy. *Geography*, 93(3), s. 132–139.
- [46] CROZIER, P. (2001) Why British Rail Privatisation Has Failed. *Economic Notes*, 91, s. 1–4.

- [47] CULLINGWORTH, J. B. (1999) *British planning: 50 years of urban and regional policy*. London: The Athlone Press.
- [48] DAVIES, A. E. (1908) *The nationalization of railways*. London: A. and C. Black, s. 17, 19, 27.
- [49] DEPARTMENT OF ENERGY & CLIMATE CHANGE (2011) *Coal production and stocks*.
- [50] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (1983) *Railway Finances. Report of a Committee chaired by Sir David Serpell*. London: HM Stationery Office.
- [51] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (1992a) *New Opportunities for the Railways – The Privatisation of British Rail* [White Paper] [online]. [cit. 2016-06-06], dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DoT_WP001.pdf
- [52] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (1992b) *The Franchising of Passenger Rail Services* [Consultation Document] [online]. [cit. 2016-06-06], dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DoT_Franch002.pdf
- [53] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (1998) *A New Deal for Transport: Better for Everyone* [White Paper] [online]. [cit. 2016-06-10] dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DTLR_NewDeal.pdf
- [54] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2004) *The Future of Rail - White Paper* [online]. [cit. 2016-06-06], dostupné z: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20050301192906/http://dft.gov.uk/stellent/groups/dft_railways/documents/pdf/dft_railways_pdf_031105.pdf
- [55] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2012a) *National Travel Survey 2011*.
- [56] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2012b) *Reforming Our railways: Putting the Customer First*.
- [57] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2015a) *Rail Franchise Schedule* [online]. [cit. 2016-06-18], dostupné z: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/523791/may-2016-rail-franchise-schedule.pdf
- [58] DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2015b) *Supplement to the October 2013 Strategic Case for HS2 Technical Annex: Demand and Capacity Pressures on the West Coast Main Line*.
- [59] DEPARTMENT OF TRANSPORT, DEPARTMENT FOR TRANSPORT (1974–2014) *Transport statistics Great Britain*. London: HMSO. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/series/transport-statistics-great-britain>
- [60] DONOGHUE, J. O. – GOULDING, L. – ALLEN, G. (2004) Consumer Price Inflation since 1750. *Economic trends: Office for national statistics*, 604, March 2004. s. 38–46. ISBN 0-11-621671-9.
- [61] DOYS, H. J. – ALDCROFT, D. H. (1971) *British transport: an economic survey from the seventeenth century to the twentieth*. 2. vyd. Leicester: Leicester University Press. s. 148, 313, 336. ISBN 071851081X.
- [62] EUROPEAN COMMISSION (1991) *Směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství*.
- [63] EUROPEAN COMMISSION (2015) *Statistical Pocketbook 2015*.
- [64] EUROSTAT DATABASE (2016) Brüssel: European Commission, dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.
- [65] FAJMON, Hynek (2010) *Margaret Thatcherová a její politika*. 2. roz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury. 391 s. ISBN 978-80-7325-217-5.
- [66] *Final Report of the Nationalised Industries Policy Group* (1977).
- [67] FRANC, A. (2008) Velká Británie. In: Tomeš Z. a kol. (eds.) *Hospodářská politika 1900–2007*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck. s. 75–100. ISBN 978-80-7400-002-7.
- [68] FREEMAN, M. J. – ALDCROFT, D. H. (1988) *Transport in Victorian Britain*. Manchester: Manchester University Press. s. 33,74. ISBN 0719018706.
- [69] FREEMAN, R. – SHAW, J. (2000) *British Railway Privatisation*. 1. vyd. Cambridge: McGraw-Hill. ISBN 0-07-709679-7.
- [70] FREMDLING, R. (2002) *European Railways 1825–2001*. Research Memorandum GD-54. Groningen: University of Groningen. str. 12, 13.

- [71] GANESH, G. (1999) *Privatisation, Competition and Regulation in the United Kingdom*. 1. vyd. New Delhi: Mittal Publications. 380 s. ISBN 81-7099-716-X.
- [72] GERHOLD, D. (2005) *Carriers and Coachmasters: Trade and Travel before the Turnpikes*. 1. vyd. Chichester: Phillimore. ISBN 1860773273.
- [73] GIBB, R. – LOWNDES, T. – CHARLTON, C. (1996) The privatization of British Rail. *Applied Geography*, 16 (1). s. 35–51. DOI: [https://doi.org/10.1016/0143-6228\(95\)00024-0](https://doi.org/10.1016/0143-6228(95)00024-0)
- [74] GIBBINS, E. A. (2003) *Britain's Railways – the Reality*. Stoke on Trent: Leisure Product.
- [75] GIBBINS, E. A. (2010) Railway Nationalisation. *Transport myths & mistakes: Articles & papers by E. A. Gibbins CMILT* [online]. [cit. 2014-06-10], dostupné z: <http://www.transportmyths.co.uk/Nationalisation.htm>
- [76] GLAISTER, S. (2004) *British Rail Privatization – Competition Destroyed by Politics* [online]. Bath: University of Bath. CRI Occasional Paper, 23 [online]. [cit. 2016-06-15], dostupné z: http://www.bath.ac.uk/management/cri/pubpdf/Occasional_Papers/23_Glaister.pdf
- [77] GLAISTER, S. (2006) Britain: competition undermined by politics. In: Gómez-Ibáñez, J. A. – De Rus, G. (eds.) *Competition in the railway industry: an international comparative analysis*. s. 49–80. ISBN 1845429036.
- [78] GLAISTER, S. – BURNHAM, J. – STEVENS, H. – TRAVERS, T. (2006) *Transport Policy in Britain*. 2. vyd. London: Palgrave Macmillan. ISBN 9780333948828.
- [79] GLYNN, J. J. (1984) The Development of British Railway Accounting: 1800-1911. *The Accounting Historians Journal*, 11 (1), s. 103–118. ISSN 01484184.
- [80] GÓMEZ-IBÁÑEZ, J. A. – DE RUS, G. (eds.) (2006) *Competition in the railway industry: An international comparative analysis*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- [81] GOODWIN, P. (1999) *Transformation of transport policy in Great Britain*. Transportation Research Part A, 33, s. 655–669.
- [82] GOODWIN, P. (2012). Three views on peak car. *World transport policy and practice*, 17 (4), s. 8–17.
- [83] GOURVISH, T. (1986) *British Railways 1948–73: A Business History*. 1. vyd. Cambridge: Cambridge University Press. 783 s. ISBN 978-0-521-26480-8.
- [84] GOURVISH, T. (1997) The regulation of Britain's railways. In: McConville, J. (ed.) *Transport Regulation Matters*. London: Pinter. s. 3–13. ISBN 1-85567-366-X.
- [85] GOURVISH, T. (2002) *British Rail 1974–1997: From Integration to Privatisation*. 1. vyd. Oxford: Oxford University Press. 708 s. ISBN 0-19-925005-7.
- [86] GOURVISH, T. (2008) *Britain's railways 1997–2005: Labour's strategic experiment*. Oxford, New York: Oxford University Press. ISBN 9780199236602.
- [87] GOV.UK (2016). *High Speed 2 Limited* [online]. [cit. 2016-06-08], dostupné z: <https://www.gov.uk/government/organisations/high-speed-two-limited>
- [88] GREAT WESTERN RAILWAY MAGAZINE (1935) *A brief review of the Company's hundred years of business*. London: Great Western Railway, 47 (9). s. 495–499.
- [89] GREEN, A. (1997) Income and wealth. In: Pacione, M. (ed.) *Britain's cities: geographies of division in urban Britain*. London: Routledge, s. 179–202.
- [90] GRIFFITHS, T. (2009) On rail competition: the impact of open access entry on the Great Britain rail market. In: Beck, A. – Veeneman, W. – Van der Velde, D. (eds.) *Beyond Competitive Tendering—Proceeding of the Eleventh International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport. Workshop* (vol. 3).
- [91] GRITTEN, A. (1988) *Reviving the railways: A Victorian future?* London: Centre for Policy Studies. ISBN 1970265270.
- [92] GWILLIAM, K. M. (1964) *Transport and public policy*. London: George Allen & Unwin. 259 s.
- [93] HALL, P. (2013) Underground as city maker: London versus Paris, 1863–2013. *The London Journal*, 38 (3), s. 177–183.
- [94] HAWKINS, N. (2010) *Privatization revisited*. London: Adam Smith Institute (Research). 36 s. ISBN 1-902737-71-7.

- [95] HIBBS, J. – BRADLEY, M. (1997) *Deregulated decade. Ten years of bus deregulation*. London: Adam Smith Institute. 40 s.
- [96] HILLS, J. et al. (2010) *An anatomy of economic inequality in the UK-report of the National equality panel*. LSE STICERD Research Paper No. Casereport 60.
- [97] HOWE, G. et al. (1977) *The Right Approach to Economy*. London: Conservative Central Office.
- [98] HSC (2002) *Report on Overall Progress on All Recommendations from the Rail Public Inquiries* [online]. [cit. 2016-06-10], dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HSE_Prog001.pdf
- [99] HSE (2000) *Train Accident At Ladbroke Grove: First HSE Interim Report* [online]. [cit. 2016-06-18], dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HSE_Lad_IntRep001.pdf
- [100] HSE (1999) *The Southall Rail Accident Inquiry Report* [online]. [cit. 2016-06-18], dostupné z: <http://www.railwaysarchive.co.uk/docsummary.php?docID=178>
- [101] CHAMPION, A. G. (2002) Population change and migration in the British urban system. In Geyer, H. S. (ed.) *International Handbook of urban systems: studies of urbanization and migration in advanced and developing countries*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing. s. 87–120.
- [102] IRVINE, K. (1987) *The Right Lines*. London: Adam Smith Institute (Research). ISBN 1-870109-031.
- [103] IRVINE, K. (1988) *Track to the Future*. London: Adam Smith Institute (Research). ISBN 1-870109-38-4.
- [104] JACOBS CONSULTANCY (2011) *Research Project on Reviewing the Franchise map. Final Report*.
- [105] JAIN, J. – LYONS, G. (2008) The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, 16 (2), s. 81–89. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001>
- [106] JONES, G. P. – POOL, A. G. (1959) *A hundred Years of Economic Development in Great Britain*. London: Duckworth. s. 227.
- [107] JONES, I. (2000) The Evolution of Policy Towards On-Rail Competition in Great Britain. *Journal of Transport Economics and Policy*. 9., 34(3). s. 371–384. ISSN 0022-5258.
- [108] JONES, O. (2014) *East coast rail has been too successful – quick, privatise it* [online]. [cit. 2015-10-23], dostupné z: <http://www.theguardian.com/commentisfree/2014/nov/27/privatising-east-coast-rail-rip-off>
- [109] JOY, S. (1998) Public and Private Railways. *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 32, no. 1. s. 27–49.
- [110] JUPE, R. (2009) New labour, public–private partnerships and rail transport policy. *Economic Affairs*, 29 (1). s. 20–25. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0270.2009.01862.x>
- [111] KAPLAN, R. (2013). *Pomsta geografie*. Trnová: Bourdon. 384 s. ISBN 978-80-905173-6-3.
- [112] KOPIČKI, R. – THOMPSON, L. S. (1995) *Best Methods of Railway Restructuring and Privatization*. CFS Discussion Paper Series, no. 111. Washington, DC: World Bank.
- [113] KOVÁŘ, M. – SOUKUP, J. (2007) Vznik a fungování britského sociálního státu v letech 1939–1951. *Acta Oeconomica Pragensia*, 15(7). s. 257–271. DOI: <https://doi.org/10.18267/j.aop.200>
- [114] *Labour Party General Election Manifestos 1918–1997*.
- [115] LEE, H. S. (2009) The networkability of cities in the international air passenger flows 1992–2004. *Journal of Transport Geography*, 17(3), s. 166–175. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.07.011>
- [116] LI, C. A. – STITTLE, J. (2014) Privatisation and Franchising of British Train Operations. *Australian Accounting Review*, March 2014, 24(1). s. 53–65. ISSN 1835-2561. DOI: <https://doi.org/10.1111/auar.12016>
- [117] LOVERING, J. (1997) Global restructuring and local impact. In Pacione M. (ed.) *Britain's cities: geographies of division in urban Britain*. London: Routledge. s. 63–87.
- [118] MCCARTNEY, S. – STITTLE, J. (2012) 'Engines of Extravagance': The privatised British railway rolling stock industry. *Critical Perspectives on Accounting*. 2., 23(2). s. 153–167. ISSN 10452354. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cpa.2011.10.001>

- [119] MCNULTY, R. (2011) *Realising the potential of GB rail: final report of the rail value for money study: detailed report*. London: Department for Transport : Office of Rail Regulation [online]. [cit. 2014-04-02], dostupné z: <http://www.dft.gov.uk/publications/realising-the-potential-of-gb-rail/>
- [120] MILLS, J. et al. (2011) *Keeping Britain moving. The United Kingdom's transport infrastructure needs*. London: McKinsey & Company.
- [121] MILLWARD, R. (1997) The 1940s nationalizations in Britain: means to an end or the means of production? *The Economic History Review, New Series*, 50(2), s. 209–234.
DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-0289.00052>
- [122] MINISTRY OF TRANSPORT (1960) *Reorganisation of the Nationalised Transport Undertakings*. London: HM Stationery Office.
- [123] MULÍČEK, O. (2008) Geografie sídel. In: Toušek V. – Kunc J. – Vystoupil J. (eds.) *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. 97–130.
- [124] MULÍČEK, O. – OSMAN, R. – SEIDENGLANZ, D. (2016) Time–space rhythms of the city – The industrial and postindustrial Brno. *Environment and Planning A*, 48(1). s. 115–131.
- [125] MUNBY, D. L. (1978) *Inland transport statistics, Great Britain, 1900-1970*. Oxford: Clarendon Press.
- [126] MURRAY, A. (2002) *Off the Rails – The Crisis on Britain's Railways*. 1 vyd. London: Verso. 196 s. ISBN 1-85984-496-0.
- [127] NASH, C. A. (1993) British Bus Deregulation. *The Economic Journal*. July 1993, 103(419). s. 1042–1049.
- [128] NASH, C. A. (1993) Rail Privatisation in Britain. *Journal of Transport Economics and Policy*. September 1993, 27(3). s. 317–322. ISSN 0022-5258.
- [129] NASH, C. – NILSSON, J. – LINK, H. (2013) Comparing three models for introduction of competition into railways. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 47(2). s. 191–206.
- [130] NASH, C. A. – PRESTON, J. M. (1993) *Competition in Rail Transport: A New Opportunity for Railways?* Institute of Transport Studies, University of Leeds, Working Paper 397, April 1993. ISSN 0142-8942.
- [131] NETWORK RAIL (2010). *Route Plans 2010: Route Plan G East Coast & North East*.
- [132] NETWORK RAIL (2013). *Long term planning process: Freight market study*.
- [133] NETWORK RAIL (2013) *Long Term Planning Process: Freight Market Study Draft for Consultation*.
- [134] NETWORK RAIL (2015a). *Network specification: Anglia*
- [135] NETWORK RAIL (2015b). *Network specification: London North East and East Midlands*
- [136] NETWORK RAIL (2015c). *Network specification: London North Western*
- [137] NETWORK RAIL (2015d). *Network specification: Scotland*
- [138] NETWORK RAIL (2015e). *Network specification: South East*
- [139] NETWORK RAIL (2015f). *Network specification: Wales*
- [140] NETWORK RAIL (2015g). *Network specification: Wessex*
- [141] NETWORK RAIL (2015h). *Network specification: Western*
- [142] NETWORK RAIL (2015i). *Route specifications: Anglia*
- [143] NETWORK RAIL (2015j). *Route specifications: London North East and East Midlands*
- [144] NETWORK RAIL (2015k). *Route specifications: London North Western*
- [145] NETWORK RAIL (2015l). *Route specifications: Scotland*
- [146] NETWORK RAIL (2015m). *Route specifications: South East*
- [147] NETWORK RAIL (2015n). *Route specifications: Wales*
- [148] NETWORK RAIL (2015o). *Route specifications: Wessex*
- [149] NETWORK RAIL (2015p). *Route specifications: Western*
- [150] NRT DATA PORTAL (2016). Dostupné z: <http://dataportal.orr.gov.uk/>.
- [151] O'BRIEN, N. (2012) London is a different country – it needs bigger thinking. *Evening Standard*, Friday [online]. [cit. 2012-04-13], dostupné z:

- <http://www.standard.co.uk/comment/comment/london-is-a-different-country-it-needs-bigger-thinking-7643011.html>
- [152] OFFICE FOR BUDGET RESPONSIBILITY (2016) *Public finances databank*, dostupné z: <http://budgetresponsibility.org.uk/data/>
- [153] OFFICER, L. H. – WILLIAMSON S. H. (2011) *What Was the U.K. GDP Then?* MeasuringWorth [online]. [cit. 2012-04-13], dostupné z: <http://www.measuringworth.com/ukgdp/>
- [154] OLSON, M. (1982) *The rise and decline of nations*. New Haven and London: Yale University Press. ISBN 9780300030792.
- [155] OPRAF (1996) *Passenger Rail Industry Overview* [online]. [cit. 2016-03-11], dostupné z: http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/OPRAF_PRI01996.pdf
- [156] OFFICE OF RAIL AND ROAD (2016) *Official Statistics*. Dostupné z: <http://dataportal.orr.gov.uk/browsereports/9>
- [157] OFFICE OF RAIL REGULATION (2009) *National Rail Trends 2008–09. Yearbook*.
- [158] OFFICE OF RAIL REGULATION (2011) *National Rail Trends 2010–11. Yearbook*.
- [159] ORR (2006) *Train Derailment at Hatfield: A Final Report by the Independent Investigation Board, July 2006* [online]. [cit. 2016-07-12], dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20131001175041/http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/297.pdf>
- [160] ORR (2011) *The potential for increased on rail competition. – a consultation document*.
- [161] ORR (2015) *An overview of the rail industry in Great Britain* [online]. [cit. 2016-02-11], dostupné z: http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0008/16379/an-overview-of-the-rail-industry.pdf.
- [162] ORR (2016a) *Office of Rail and Road* [online]. [cit. 2016-03-11], dostupné z: <https://www.gov.uk/government/organisations/office-of-rail-and-road>.
- [163] ORR (2016b) *Rail journeys across Britain have doubled in 20 years* [online]. [cit. 2016-06-23], dostupné z: <http://orr.gov.uk/news-and-media/email-alerts/2016/rail-journeys-across-britain-have-doubled-in-20-years>.
- [164] PACIONE, M. (1997) Urban restructuring and the reproduction of inequality in Britain's cities: An overview. In Pacione M. (ed.) *Britain's cities: geographies of division in urban Britain*. London: Routledge. s. 7–62.
- [165] PARKER, D. (2009) *The Official History of Privatisation. Volume I: The Formative Years, 1970–1987*. Abingdon : Routledge. 598 s. ISBN 978-0-415-46916-6.
- [166] PARKER, D. (2012) *The Official History of Privatisation. Volume II: Popular capitalism, 1987–1997*. Abingdon : Routledge. 664 s. ISBN 978-0-415-69221-2.
- [167] PARRIS, H. (1965) *Government and the railways in nineteenth-century Britain*. 1. vyd. London: Routledge & Kegan Paul. s. 32, 75, 83.
- [168] PRESTON, J. (2008) A review of passenger rail franchising in Britain: 1996/1997–2006/2007. *Research in Transportation Economics*, 1., 22(1). s. 71–77. ISSN 07398859. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2008.05.022>.
- [169] PRESTON, J. (2009). Trends in European railways over the last two decades. *Built Environment*, 35(1), s. 11–23. DOI: <https://doi.org/10.2148/benv.35.1.11>
- [170] PRESTON, J. – O'CONNOR, K. (2008) Revitalized transport geographies. In Knowles, R. – Shaw, J. – Docherty I. (eds.) *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Oxford: Blackwell. s. 227–237.
- [171] PRESTON, J. – ROBINS D. (2013) Evaluating the long term impacts of transport policy: The case of passenger rail privatisation. *Research in Transportation*, 3., 39(1). s. 14–20. ISSN 07398859, DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.05.019>
- [172] PRESTON, J. – WHELAN, G. – WARDMAN, M. (1999) An analysis of the potential for on-track competition in the British passenger rail industry. *Journal of transport economics and policy*. s. 77–94.
- [173] THE RAILWAY MAGAZINE (1946) *Catching Up... An advert by the 'Big Four'*. Westminster: Railway Publishing, July and August 1946, 92(564).

- [174] *Railway Act 1993*.
- [175] *Railways and Transport Safety Act 2003*.
- [176] RAILWAY EXECUTIVE (1951) *Report of the Committee on Types of Motive Power*.
- [177] RAILWAY EXECUTIVE (1953) *A Development Programme for British Railways*.
- [178] REED, M. (2004) Who Runs The Railways? The relationship between the government and the operators. *Railway and Canal Historical Society*, 34. s. 525–537.
- [179] ROBINSON, R. A. – SUTHERLAND, W. J. (2002) Post-war changes in arable farming and biodiversity in Great Britain. *Journal of Applied Ecology*, 39(1). s. 157–176. DOI: <https://doi.org/10.1046/j.1365-2664.2002.00695.x>
- [180] RODRIGUE, J. P. – COMTOIS, C. – SLACK, B. (2013) *The geography of transport systems*. Abingdon: Routledge.
- [181] SHIRES, J. D. – PRESTON, J. M. – NASH, C. A. – WARDMAN, M. (1994) *Rail Privatisation: The Economic Theory*. Institute of Transport Studies, University of Leeds, Working Paper 419, July 1994. ISSN 0142-8942.
- [182] SIMNETT, W. E. (1923) *Railway amalgamation in Great Britain*. 1. vyd. London: The Railway Gazette.
- [183] SMITH, A. S. J. (2002) The Restructuring and Privatisation of British Rail: Was it Really That Bad?. *Fiscal Studies*, Dec 2002, 23(4). s. 463–502.
- [184] SMITH, A. S. J. – NASH, C. – WHEAT, P. E. (2009) Passenger rail franchising in Britain: has it been a success?. *International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 36(1). s. 33–62.
- [185] SMITH, A. S. J. – WHEAT P. – NASH, C. A. (2010) Exploring the effects of passenger rail franchising in Britain: Evidence from the first two rounds of franchising (1997–2008). *Research in Transportation Economics*, 1., 29(1). s. 72–79. ISSN 07398859, DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2010.07.010>
- [186] SMITH, A. S. J. – NASH, C. A. (2014) *Rail efficiency: cost research and its implications for policy*.
- [187] SMITH, A. S. J. – NASH, C. A. – WHEAT, P. E. (2011) *The impact of rail franchising on labour productivity and input prices e Evidence from Britain*.
- [188] STARKIE, D. (1982) *The Motorway Age*. Oxford: Pergamon Press.
- [189] STARKIE, D. (1984) Privatisation without Tears. *Economic Affairs*, 5(1). s. 16–19. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0270.1984.tb01035.x>
- [190] STARKIE, D. (2013) *Transport Infrastructure (IEA Discussion Paper No. 50)*. London: Institute of Economic Affairs. DOI: <https://doi.org/10.1787/5jz40rxf0twd-en>
- [191] STRATEGIC RAIL AUTHORITY (2004) *National Rail Trends Yearbook 2003–2004*.
- [192] *Study on urban functions* (2007). ESPON 1.4.3 – Final report.
- [193] TATLOW, J. (1920) *Fifty years of railway life in England, Scotland and Ireland*. London: The Railway Gazette. s. 53–55.
- [194] TEMPLE, S. (2014) *Open Access Long Distance Passenger Rail Services in the United Kingdom: The Grand Central Experience*. 2014 European Transport Conference. s. 7–14, dostupné z: <http://abstracts.aetransport.org/paper/download/id/4114>
- [195] THE TELEGRAPH (2005) *Hatfield crash was disaster waiting to happen* [online]. [cit. 2016-03-11], dostupné z: <http://www.telegraph.co.uk/news/1482439/Hatfield-crash-was-disaster-waiting-to-happen.html>
- [196] THATCHEROVÁ, M. (1996) *Roky na Downing Street*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko. 632 s. ISBN 80-206-0471-5.
- [197] THOMPSON, G. – HAWKINS, O. – DAR, A. – TAYLOR, M. (2012) *Olympic Britain. Social and economic change since the 1908 and 1948 London Games*. London: House of Commons Library. 158 s.
- [198] THOMPSON, L. S. (2004). *Privatizing British Railways: Are There Lessons for the World Bank and Its Borrowers?*.
- [199] THOMSON, R. – MACINTYRE, D. (1993) *The story of a bad idea: Privatisation of BR could soon bring higher fares and higher state subsidies and reduced services. So whose idea was it, who*

- still supports it, and how on earth did it get this far?* [online]. [cit. 2015-10-23], dostupné z: <http://www.independent.co.uk/news/uk/the-story-of-a-bad-idea-privatisation-of-br-could-soon-bring-higher-fares-and-higher-state-subsidies-and-reduced-services-so-whose-idea-was-it-who-still-supports-it-and-how-on-earth-did-it-get-this-far-1464062.html>
- [200] TILLEY, S. – HOUSTON, D. (2016) The gender turnaround: Young women now travelling more than young men. *Journal of Transport Geography*, 54, s. 349–358.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.06.022>
- [201] TOMEŠ, Z. – KVIKZA, M. – SEIDENGLANZ, D. – NIGRIN, T. (2014) Competition in the passenger railway market in the Czech Republic. *Research in Transportation Economics*. 48. s. 270–276.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.052>
- [202] TOMEŠ, Z. – KVIKZA, M. – JANDOVÁ, M. – REDERER, V. (2016) Open access passenger rail competition in the Czech Republic. *Transport Policy*, 47. s. 203–211.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.02.003>
- [203] TRANSPORT COMMITTEE (2013) *Rail 2020 – Seventh Report* [online]. [cit. 2016-03-20], dostupné z: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmtran/329/32902.htm>
- [204] *Transport statistics Great Britain: 2014* (2014) [online]. [cit. 2015-10-02], dostupné z: <https://www.gov.uk/government/statistics/transport-statistics-great-britain-2014>
- [205] TREGENNA, F. (2016) Deindustrialisation: An issue for both developed and developing countries. In: Weiss, J. – Tribe, M. (eds.) *Routledge handbook of industry and development*. Abingdon: Routledge. s. 97–115.
- [206] TURNER, D. (2010): *Conservative transport policy... time to be scared?* [online]. [cit. 2015-07-11], dostupné z: <http://turniprail.blogspot.cz/2010/05/conservative-transport-policytime-to-be.html>
- [207] TYRRALL, D. (2004) The UK Railway Privatisation: Failing to Succeed? *Economic Affairs*. September 2004. s. 32–38.
- [208] *UK Public Spending*. Dostupné z: www.ukpublicspending.co.uk
- [209] VAUGHAN, A. (1997). *Railwaymen, politics and money : the great age of railways in Britain*. 1. vyd. London: John Murray. s. 107. ISBN 0719551501.
- [210] VIGAR, G. (2001) Reappraising UK transport policy 1950–99: the myth of mono-modality and the nature of paradigm shifts. *Planning Perspectives*, July 2001, 16(3). s. 269–291.
DOI: <https://doi.org/10.1080/02665430152469593>
- [211] WARDMAN, M. (2006) Demand for rail travel and the effects of external factors. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, May 2006, 42(3). s. 129–148. ISSN 1366-5545. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2004.07.003>
- [212] WARF, B. (2000) Telecommunications and economic space. In Sheppard E. – Barnes, T. J. (eds.) *A companion to economic geography*. Oxford: Blackwell. s. 484–498.
- [213] WELLINGS, R. (2013) *Removing rail subsidies could end up benefiting passengers* [online]. [cit. 2015-07-11], dostupné z: <http://blogs.lse.ac.uk/politicsandpolicy/why-are-rail-subsidies-so-high/>
- [214] WELSBY, J. – NICHOLS, A. (1999) The Privatisation of Britain's Railways: An Inside View. *Journal of Transport Economics and Policy*, Jan. 1999, 33(1). s. 55–76. ISSN 0022-5258.
- [215] WHELAN, G. – TONER, J. – SHIRES, J. – BATLEY, R. – WARDMAN, M. – NASH, C. A. (2005) *Optimal Fares Regulation for Britain's Railways*. Leeds: Institute for Transport Studies, University of Leeds. 16 s.
- [216] WHITE, P. (2006) Competition in public transport in Great Britain. *European Transport/Trasporti Europei*, 33. s. 69–82.
- [217] WOLMAR, C. (2001) *Broken rails: how privatisation wrecked Britain's railways*. London: Aurum Press. ISBN 1854108239 9781854108234.
- [218] WOLMAR, C. (2005) *On the Wrong Line*. London: Aurum Press. 320 s. ISBN 978-1854109989.
- [219] WOLMAR, C. (2005) *On the wrong line : how ideology and incompetence wrecked Britain's railways*. 1. vyd. London: Aurum Press. s. 17–22. ISBN 1854109987.

- [220] WOLMAR, C. (2007) *Fire & Steam: A new History of the Railways in Britain*. 1. vyd. London: Atlantic Books. ISBN 9781843546290.
- [221] WOLMAR, C. (2009) *Blood, iron & gold: How the railways transformed the world*. London: Atlantic Books.
- [222] WOLMAR, C. (2012) *The subterranean railway: How the London underground was built and how it changed the city forever*. London: Atlantic Books.
- [223] WOODBURN, A. (2015) An empirical study of the variability in the composition of British freight trains. *Journal of Rail Transport Planning & Management*. 5(4). s. 294–308. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jrtpm.2015.12.001>
- [224] WRAGG, D. W. (2004) *Signal failure : politics & Britain's railways*. 1. vyd. Stroud: Sutton. s. 69–73. ISBN 0750932937.
- [225] YARROW, G. (1995) Airline Deregulation and Privatization in the UK. *Keizai Bunseki (The Economic Analysis)*, 143. s. 49–84.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1. Počet autorizovaných linek a upsaný kapitál (1833–1850).....	13
Tabulka 2. Vybrané evropské železnice (1850)	14
Tabulka 3. Železniční doprava ve Velké Británii (1842–1870).....	15
Tabulka 4. Železniční doprava ve Velké Británii (1870–1912).....	16
Tabulka 5. Výnosnost kapitálu z železničního podnikání (1870–1906)	17
Tabulka 6. Počet motorových vozidel v provozu (1904–1938)	23
Tabulka 7. Britské železnice mezi lety 1920–1938, v mil.....	24
Tabulka 8. Železniční doprava ve Velké Británii v letech 1938–1945.....	27
Tabulka 9. Hospodaření British Railways v letech 1948–70, mil. liber	50
Tabulka 10. „Skutečné“ hospodaření British Railways v letech 1948–70, mil. liber	51
Tabulka 11. Hospodaření British Rail v letech 1971–79, mil. liber	55
Tabulka 12. Hospodaření British Rail v letech 1980–1993/94, mil. liber.....	57
Tabulka 13. Prvních sedm franšíz	74
Tabulka 14. Zdroje pro financování železničních služeb (dle typu)	82
Tabulka 15. Velká Británie – základní geografické údaje (stav v roce 2015).....	86
Tabulka 16. Velká Británie – základní ekonomické údaje (stav v roce 2013)	87
Tabulka 17. Statistické regiony ve Velké Británii – základní geografické údaje	89
Tabulka 18. Vývoj přepravy osob a silničních vozidel v tunelu pod průlivem La Manche mezi Velkou Británií a Francií.....	96
Tabulka 19. Vývoj počtu cest vlakem celkem (v tis.) ve Velké Británii podle regionů.....	102
Tabulka 20. Počet cest vlakem mezi regiony Velké Británie – všechny vazby s intenzitou 2 mil. cest a více za rok, období platnosti jízdního řádu 2014/15	103
Tabulka 21. 20 železničních stanic s největším počtem odbavených cestujících ve Velké Británii – období platnosti jízdního řádu 2014/15.....	104
Tabulka 22. Indexy růstu hlavních indikátorů v průběhu reformy	122
Tabulka 23. Mezinárodní srovnání tempa růstu v období 1995–2013.....	122
Tabulka 24. Index zachycující tempa růstu jednotlivých typů jízdného	123
Tabulka 25. Náklady britského železničního odvětví (infastruktura a franšízy) (1997–2012)	124
Tabulka 26. Odhady koeficientů v modelu Preston-Robbins	127

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. Seskupení železnic v roce 1921	22
Obrázek 2. Podíl příjmů a celkových výdajů (a dílčích komponentů) veřejného sektoru na HDP v letech 1948–1993/94.....	32
Obrázek 3. Počet osobokilometrů jednotlivých dopravních modů v letech 1952–1993, mld.....	40
Obrázek 4. Celkový počet osobokilometrů za všechny dopravní mody v letech 1952–1993, mld.....	40
Obrázek 5. Vývoj HDP (pravá osa) a počtu osobokilometrů za všechny dopravní mody (levá osa)	41
Obrázek 6. Počet cestujících (levá osa) a počet osobokilometrů (pravá osa) v železniční dopravě v letech 1946–1993/94.....	43
Obrázek 7. Počet cestujících v letech 1950–1993/94, mil.....	44
Obrázek 8. Počet registrovaných automobilů (levá osa) a průměrný roční přírůstek (pravá osa) v letech 1950–2010, v tis.	45
Obrázek 9. Množství vytěženého, importovaného a po železnici převáženého uhlí v letech 1952–2012, mil. tun.....	46
Obrázek 10. Množství převezeného nákladu po silnici a železnici, mil. tun.....	47
Obrázek 11. Počet tunokilometrů realizovaných po silnici a železnici, mld.	47
Obrázek 12. Celkový počet osobokilometrů za všechny dopravní mody v letech 1952–2013, mld.....	59
Obrázek 13. Počet osobokilometrů jednotlivých dopravních modů v letech 1994–2013, mld.....	60
Obrázek 14. Počet cestujících v letech 1993/94–2012/13, mil.	61
Obrázek 15. Množství převezeného nákladu po silnici a železnici v letech 1994–2013, mil. tun	63
Obrázek 16. Počet tunokilometrů realizovaných po silnici a železnici v letech 1994–2013, mld.....	63
Obrázek 17. Stěžejní legislativní milníky britské železniční privatizace.....	68
Obrázek 18. Struktura železničního odvětví v letech 1994–1996	72
Obrázek 19. Současná struktura britských železnic.....	80
Obrázek 20. Vývoj celkové vládní podpory železnice, mil. liber, běžné ceny	81
Obrázek 21. Vývoj výkonu osobní dopravy	83
Obrázek 22. Vývoj výkonu nákladní dopravy, mld. tunokm.....	83
Obrázek 23. Statistické regiony ve Velké Británii	90
Obrázek 24. Vývoj přepravních výkonů v osobní a nákladní železniční dopravě v letech 1990–2013, v mld. oskm/tkm.....	94

Obrázek 25. Vývoj podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech v pozemní osobní dopravě v letech 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 a 2013, v %.....	95
Obrázek 26. Vývoj podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech v pozemní nákladní dopravě v letech 1995, 2000, 2005, 2010 a 2013, v %.....	95
Obrázek 27. Železniční stanice podle počtu odbavených cestujících ve Velké Británii – období platnosti jízdního řádu 2014/15	105
Obrázek 28. Velká Británie – vývoj přepravního výkonu nákladní železniční dopravy podle typů komodit / přeprav, 1998–2013 (v mld. čistých tunokilometrů)	106
Obrázek 29. Železniční tratě nejvíce vytížené nákladní dopravou, 2011/2012; levá mapa – průměrný počet vlakových cest v nešpičkové hodině v jednom směru, pravá mapa – hrubá hmotnost nákladních vlaků v obou směrech (součet hmotnosti zboží a vlaků)	108
Obrázek 30. Přepravené osobokilometry na britské železnici (mld.)	121
Obrázek 31. Přepravené čisté tunokilometry na britské železnici (mld.)	121
Obrázek 32. Celkové dotace do britského železničního systému (reálné ceny roku 2014) – mld. liber.....	125

Edice Železniční reformy

Železniční doprava se zrodila v 19. století jako zlaté dítě průmyslové revoluce a stala se jejím symbolem a hybatelem, převzala podstatnou část přepravy osob i zboží a rozvinula ji do dosud nevídaných rozměrů. S růstem jejího hospodářského i strategického významu rostl i zájem států své železnice regulovat, kontrolovat, provozovat a přímo vlastnit. Liberální období překotného vzniku soukromých železničních společností a nemilosrdného konkurenčního boje tak v Evropě postupně přešlo do období rozsáhlých státních dopravních systémů, centrálně regulovaných, řízených a plánovaných. Ve druhé polovině 20. století se však na dopravním trhu začaly silně prosazovat konkurenční dopravní módy: doprava automobilová a letecká. Na konci 20. století tak bylo možné vidět evropské železnice povětšinou daleko za zenitem jejich slávy – nevýkonné, morálně i technicky zastaralé, fungující jen díky státním dotacím. Zdánlivě vítězná automobilová a letecká doprava však mezitím narazila na limity svého rozvoje: bezpečnost provozu, kapacitu dopravních cest, neúnosnou ekologickou zátěž, neefektivní spotřebu fosilních paliv. Pro železnici se otevřela nová šance a nová výzva, kterou však v 21. století nemohou využít strnulé státní molochy, ale znovu oživené, podnikavé dopravní firmy na liberalizovaném a vnitřně konkurenčním trhu dopravních služeb. Takto chce své železnice vidět i Evropská unie a k tomuto cíli směřuje soudobé reformy v členských zemích, které mají za cíl odvětví železniční dopravy liberalizovat a zavést funkční tržní mechanismy do jeho struktur. Prostředkem evropských reforem je proto odstranění národních dopravních monopolů a otevření dopravní cesty volnému přístupu navzájem si konkurujících dopravců.

Institut pro dopravní ekonomii, geografii a politiku ITREGEP, který je společným akademickým pracovištěm Masarykovy univerzity a Univerzity Karlovy, si vytyčil za cíl prohlubovat poznání ekonomických, prostorových a společenských funkcí železniční dopravy, rozvíjet dovednosti, metody a osvědčené postupy pro dopravní politiku a být mediátorem mezi dopravními odborníky z praxe a z decizní sféry. Odborní pracovníci ITREGEPu připravili v rámci knižní edice *Železniční reformy* sérii studií, jež analyzují teoretická východiska dopravní a antimonopolní politiky, identifikují hlavní problémy jejich aplikace na evropském trhu železničních dopravních služeb, analyzují a hodnotí dosavadní postup evropských reforem v odvětví železniční dopravy a navrhují řešení problémů spojených s jejich aplikací na konkrétních příkladech.

Vědecká redakce MU:

prof. MUDr. Martin Bareš, Ph.D.

Mgr. Iva Zlatušková

Ing. Radmila Droběnová, Ph.D.

Mgr. Michaela Hanousková

doc. Mgr. Jana Horáková, Ph.D.

doc. PhDr. Mgr. Tomáš Janík, Ph.D., M.Ed.

doc. JUDr. Josef Kotásek, Ph.D.

doc. Mgr. et Mgr. Oldřich Krpec, Ph.D.

prof. PhDr. Petr Macek, CSc.

doc. Ing. Petr Pirožek, Ph.D.

doc. RNDr. Lubomír Popelínský, Ph.D.

Mgr. David Povolný

Mgr. Kateřina Sedláčková, Ph.D.

prof. RNDr. David Trunec, CSc.

prof. MUDr. Anna Vašků, CSc.

doc. Mgr. Martin Zvonař, Ph.D.

Železniční reforma ve Velké Británii

Václav Rederer, Štěpán Růt, Monika Jandová,
Daniel Seidenglanz, Zdeněk Tomeš

Ediční rada ESF MU: Petr Pirožek, Vladimír Hyánek, Eva Hýblová, Markéta Matulová,
Daniel Němec, Petr Suchánek, Milan Víturka

Návrh obálky, grafická a typografická úprava: Jan Peschl, Matěj Liberda

Jazyková revize: Hana Borovská, Matěj Liberda

Tisk: Powerprint, s. r. o., Praha

Vydala Masarykova univerzita, Žerotínovo nám. 617/9, 601 77 Brno

1. vydání, 2017

ISBN 978-80-210-8743-9

<https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.M210-8744-2017>

Britská železniční reforma je pravděpodobně nejkompexnější reformou v historii železniční dopravy vůbec, jejíž součástí byla úplná vertikální a horizontální separace odvětví a důsledné zavádění konkurence na všech stupních. Po více než dvaceti letech můžeme nyní vyhodnotit její výsledky: na jedné straně výrazně vzrostla poptávka i výkony při současném růstu kvality poskytovaných služeb, na druhou stranu vzrostly v odvětví průměrné náklady. Navíc se jako chybná ukázala privatizace manažera infrastruktury. V důsledku toho se britská reforma jeví jako poměrně nákladný mix úspěchů a selhání. Klíčová otázka při celkovém zhodnocení zní, které výsledky je možné přičíst čistě reformě a které výsledky byly způsobeny jinými faktory? Některé ekonometrické studie se snažily tuto otázku zodpovědět, ale řada nejasností přetrvává.

Zdeněk Tomeš je docentem v oboru Hospodářská politika, působí jako vedoucí Katedry ekonomie na Ekonomicko-správní fakultě Masarykovy univerzity a je zástupcem ředitele Institutu pro dopravní ekonomii, geografii a politiku. Odborně se zaměřuje na problematiku konkurence na železnici, optimalizaci nabídkových řízení a problematiku železničních reforem.

Monika Jandová absolvovala doktorský studijní program Hospodářská politika na Ekonomicko-správní fakultě Masarykovy univerzity, kde působí na Katedře ekonomie, a je manažerkou zahraničních aktivit Institutu pro dopravní ekonomii, geografii a politiku. Odborně se zaměřuje na problémy konkurence na železnici.

Václav Rederer dokončuje doktorské studium na Katedře ekonomie na Ekonomicko-správní fakultě Masarykovy univerzity a působí na generálním ředitelství Českých drah. Odborně se zaměřuje na spotřebitelské průzkumy a utváření cen v dopravě.

Štěpán Růt dokončuje doktorské studium na Vysoké škole ekonomické v Praze a působí na Úřadu vlády ČR. Ve svém odborném zaměření se věnuje především historii dopravy.

Daniel Seidenglanz je odborným asistentem na Geografickém ústavu Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity a působí rovněž na Institutu pro dopravní ekonomii, geografii a politiku. Odborně se zaměřuje především na geografii dopravy, socioekonomické a prostorové analýzy.

Další texty, informace, zajímavosti a odkazy naleznete na www.ekonomiedopravy.cz.



MASARYKOVA UNIVERZITA
EKONOMICKO-SPRÁVNÍ FAKULTA

muni
PRESS

ISBN 978-80-210-8743-9



9 788021 087439