

Dr. Ing. Roman Štěrba<sup>1</sup>

## **Financování dopravních služeb ve veřejném zájmu**

Klíčová slova – *veřejná doprava, veřejná služba, finance, ekonomika*

### **1. Úvod**

Jednou z podmínek uznatelnosti nároku na úhradu ekonomicky oprávněných nákladů veřejné dopravní služby je ve světle rozhodnutí Evropského soudního dvora v případě Altmark princip srovnatelnosti s jiným typicky spravovaným dopravním podnikem, vycházející z reálné základny dopravního prostředí. Adekvátním podnikem pro České dráhy, a.s. (ČD) je v tuzemsku Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (DP Praha). Není tedy náhoda, že DP Praha je vhodnou volbou pro komparativní analýzu s ČD v oblasti podmínek financování dopravních služeb z veřejných rozpočtů.

České dráhy, a.s. se obratem převyšujícím 45 mld. Kč a počtem zaměstnanců více než 65 tisíc řadí mezi nejvýznamnější firmy v ČR. Obrat činností ve vztahu k provozování železniční osobní dopravy činí necelých 13 mld. Kč. Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. je s obratem 11,3 mld. Kč a počtem zaměstnanců téměř 13 tisíc nejvýznamnějším provozovatelem městské hromadné dopravy na území ČR.

### **2. Infrastrukturní investice**

V případě stavebních investic je třeba si uvědomit rozdíly, které mezi ČD a DP Praha existují. Jedná se především o důsledky uplatnění ustanovení zákona č. 77/2002 Sb., na jejichž základě počínaje dnem 1. 1. 2003 státní organizace Správa železniční dopravní cesty hospodaří s majetkem státu tvořícím železniční dopravní cestu tratí celostátních a regionálních s výjimkou některých stanic. Oproti tomu DP Praha příslušnou infrastrukturu drážní dopravní cesty sloužící k jeho podnikatelské činnosti vlastní. Přesto je zajímavé, že zatímco ČD, jakožto celostátně angažovaná firma, vynaložily v roce 2004 na infrastrukturu investice ve výši 2,1 mld. Kč, tak DP Praha vynaložil ve stejném období (pro stavební akce na území Prahy) na stavební investice částku 4,6 mld. Kč.

### **3. Investice do pořízení vozidel**

Vedle přiměřené infrastruktury jsou adekvátní vozidla nepochybně klíčem k úspěchu dopravce na přepravním trhu. I v tomto případě však porovnání vyznívá lépe pro DP Praha, které vědomo si rostoucí konkurence provozovatelů služeb osobní dopravy, investovalo v roce 2004 do obnovy vozového parku 3 351 mil. Kč, z toho vlaky metra činily téměř 70 procent. České dráhy investovaly v roce 2004 do vozidel osobní dopravy částku 2,5 mld. Kč, z níž významná část směřovala do vozidel dálkové mezinárodní osobní dopravy vyšší kvality.

---

<sup>1</sup> Dr. Ing. Roman Štěrba - systémový specialista odboru řízení ekonomiky GR ČD, a.s., předseda pracovní skupiny Finanční ukazatele UIC, zástupce ČD ve statistické skupině UIC, v I. Komisi OSŽD pro statistiku a v pracovní skupině pro zpoplatnění infrastruktury CER. Vedoucí pracovní skupiny projektu PHARE 01-03-01 „Harmonizace zpoplatnění užívání infrastruktury pro provozování dopravy“ (2003-2004). Absolvent inženýrského a doktorandského studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze (1998), postgraduálního studia na TU Dresden (1996) a vědecko-výzkumných stipendijních pobytů na Katalánské polytechnice Barcelona (1994) a TU Dresden (1998-2002). Praxe vedoucího kanceláře ředitele organizace ROPID Praha (1995-1998). Externí vysokoškolský pedagog na FD ČVUT.

#### 4. *Financování investic z veřejných rozpočtů*

Z hlediska podílu veřejných rozpočtů na investičních záměrech vyznívá situace lépe pro DP Praha. V roce 2004 obdržel ze státního rozpočtu investiční dotaci ve výši 470,7 mil. Kč a z rozpočtu hl. m. Prahy 5 511,4 mil. Kč. K tomu je nutné si uvědomit, že DP Praha majetek pořízený z dotace v zásadě odepisuje a odpisy jsou následně kryty úhradou provozní ztráty. Účast veřejných rozpočtů na investicích ČD v oblasti provozování veřejné osobní dopravy se do roku 2005 včetně odvíjela na principiálně odlišném základě. Rozhodující význam představují státní záruky České republiky na zajištění úvěrů poskytnutých ČD společností EUROFIMA za účelem financování nákupu osobních železničních vozů, elektrických lokomotiv a elektrických jednotek řady 471 pro příměstskou dopravu ve znění zákonů č. 133/2002 Sb., č. 516/2002 Sb., č. 668/2004 Sb. a č. 358/2005 Sb. České dráhy na základě rozhodnutí Ministerstva financí ČR účtují od roku 2002 dotace z veřejných rozpočtů a dalších zdrojů na pořízení a modernizaci dlouhodobého majetku jako snížení pořizovací ceny příslušného majetku.

#### 5. *Financování prokazatelné ztráty ze služeb ve veřejném zájmu*

V roce 2004 vynaložily ČD na provoz železniční osobní dopravy 15 517 mil. Kč při tržbách 5 410 mil. Kč. Ztráta z činností osobní dopravy dosáhla výše 10 107 mil. Kč. Vzhledem k tomu, že smluvní partneři neakceptovali ekonomické náklady služby ve veřejném zájmu a nehradili v plné výši prokazatelnou ztrátu ČD, dosáhla ztráta z hospodaření téměř -3 mld. Kč. Náklady DP Praha činily 11,9 mld. Kč při tržbách necelých 3 mld. Kč. Neuhrazená ztráta z hospodaření, způsobená vlivem následků povodní, činila -902 mil. Kč.

Z připojené tabulky vyplývá nákladová sazba osobní dopravy na vozový km v hodnotě 27,13 Kč (ČD), resp. 76,28 Kč (DP Praha). V případě podílu úhrad ztráty veřejné služby na nákladech osobní dopravy celkem se jedná o 46 % (ČD), resp. 67 % (DP Praha).

Tab. 1: Porovnání provozní ekonomiky ČD, a.s. a DP Praha, a.s. (rok 2004)

	Počet jízd (tis. osob)	Přepravní výkon (mil. oskm)	Dopravní výkon (mil. místo.km)	Tržby OD (mil. Kč)	Úhrada provozní ztráty (mil. Kč)	Náklady OD (mil. Kč)	Náklady vč. infra (mil. Kč)	Náklady OD Kč/vozkm
<b>ČD</b>	<b>178 819</b>	<b>6 553</b>	<b>26 988</b>	<b>5 301</b>	<b>7 178</b>	<b>14 048</b>	<b>15 517</b>	<b>27,13</b>
<b>DP Praha</b>	<b>1 160 532</b>	<b>8 203</b>	<b>18 879</b>	<b>2 971</b>	<b>8 016</b>	<b>5 355</b>	<b>11 889</b>	<b>76,28</b>
DP metro	496 013	3 841	8 215	1 391			4 743	106,19
DP tram	342 844	2 288	5 682	829			2 656	54,07
DP bus	321 675	2 074	4 979	751		2 979	2 979	48,03

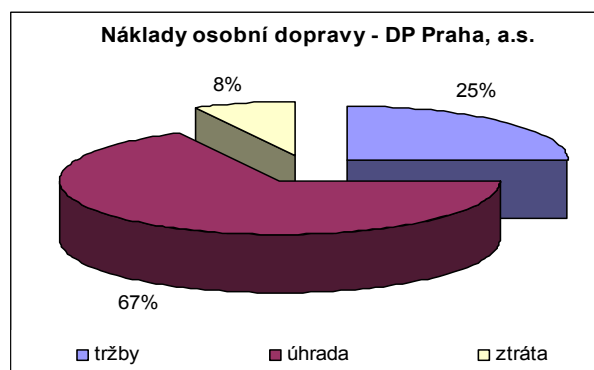
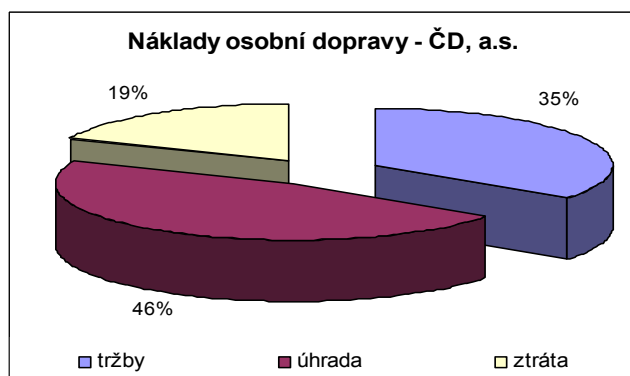
Pozn.:

Přepravní výkon MHD vypočten na základě údajů v tabulce 5.1.6. Ročenky dopravy ČR 2004 (MD ČR) využitím průměrné přepravní vzdálenosti podle druhu dopravního prostředku MHD.

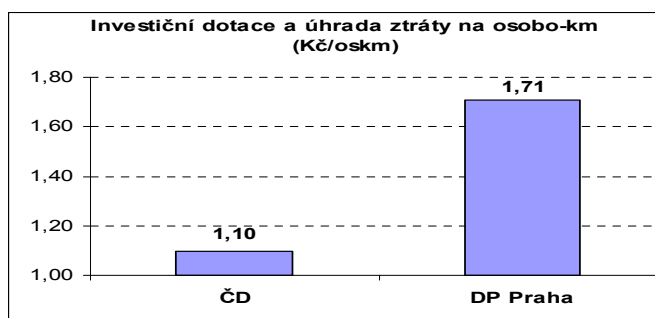
Místové km MHD obsahují místa k sezení a k stání. U železniční dopravy jen místa k sezení.

OD – provozování osobní dopravy

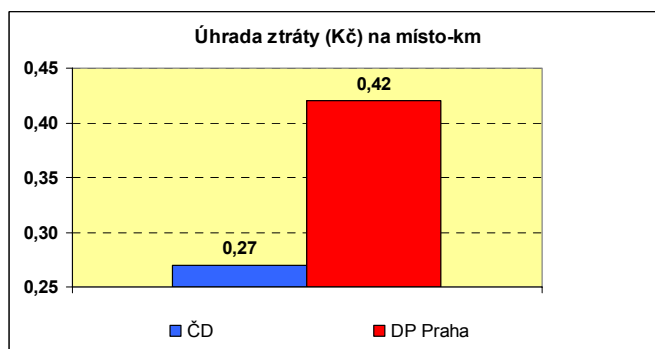
Z hlediska porovnání financování nákladů činností spojených s provozováním veřejné osobní dopravy v roce 2004 je mezi ČD a DP Praha zřejmý rozdíl v podílu tržeb a úhrady z veřejných rozpočtů. Je přitom nutné si uvědomit, že hospodaření DP Praha bylo v zásadě vyrovnané v obdobích před povodní v roce 2002. Vyšší náklady z titulu povodňových škod odpovídají neuhrazené ztrátě DP Praha.



V porovnání výdajů z veřejných rozpočtů na osobo-km, které zahrnují investiční dotace i úhradu nekrytých ekonomicky oprávněných nákladů veřejné služby, je třeba hledat odpověď na rozdíl ve stáří a technické kvalitě vozidlového parku ČD a DP Praha.



Z hlediska úhrady prokazatelné ztráty na místo-km v roce 2004 je patrný propastný rozdíl mezi sazbou úhrady pro ČD a DP Praha. Výraznou disproporcii přitom nelze odůvodňovat ekonomicky náročným provozem metra, neboť výkony podzemní dráhy se na celkových výkonech DP Praha podílejí z jedné třetiny a obdobnou třetinu tvoří výkony naopak levné autobusové dopravy.



## 6. Závěr

V České republice nepanuje shoda ohledně standardů kvality služby veřejné osobní dopravy. Tomu odpovídá i fluktuace jak úrovně poskytovaných služeb, tak i nárokových částek prokazatelné ztráty ze strany dopravců a jejich faktická akceptace ze strany objednatelů služeb. Z pohledu cestující veřejnosti si lze přát, aby stát zodpovědněji přistupoval k pojmání kvality veřejné služby v dopravě, s čímž jistě úzce souvisí i objem mandatorních výdajů.

### Literatura

- [1] DP Praha, a.s.: Výroční zpráva 2004
- [2] ČD, a.s.: Výroční zpráva 2004
- [3] MD ČR: Ročenka dopravy 2005, CDV, Praha
- [4] Štěrba R.: Účast veřejných rozpočtů na financování rozhodujících dopravců v oblasti veřejné služby, In: Financování dopravy, možnosti a realita, Sborník anotací k příspěvkům na 6. mezinárodní vědecké konferenci, str. 57, Fakulta dopravní ČVUT, Praha, 2006, ISBN 80-01-03493-3
- [5] Štěrba R., Pastor O.: Osobní doprava v území a regionech, Vydavatelství ČVUT, 2005, ISBN 80-01-03185-3

Praha červen 2006

Lektoroval: Jiří Svoboda  
Generální ředitelství ČD, KEN

### *Poznámka redakční rady:*

*I když jde o příspěvek již přednesený na 6. mezinárodní konferenci FD ČVUT v Praze v r. 2006, považujeme danou problematiku za tak závažnou, že jsme se pro seznámení širší veřejnosti rozhodli ji do Vědeckotechnického sborníku zařadit (podle zásad Vědeckotechnického sborníku by mělo jít o původní příspěvky).*