

Stát a železnice

– sňatek z rozumu?

Martin Kříž

Masarykova univerzita Brně
Ekonomicko-správní kulta
listopad 2008

Struktura přednášky

- Úvod
- Vybrané případové studie rozdělené do deseti tématických okruhů (*Evropa × Amerika*)
- Závěr
- Diskuse .

Pár poznámek na úvod

Proč se bavít o železnicích?

- jsou všude kolem nás
- zaměstnávají tisíce lidí
- vlastní miliardové majetky
- stojí nás desítky miliard z veřejných rozpočtů
- stát je podporuje a plánuje jejich rozvoj

... a víme proč?

“... the relation between the State and the national railways is one of the most difficult and important questions of modern politics.”

W. M. Acworth (1908) *The Relation of Railways to the State. The Economic Journal*, Vol. 18, N° 72, p. 507)

19. století:

- železnice = technologická inovace dopravních služeb
- vznikla jako konkurenceschopné a konkurující odvětví
- přitahovala zájem soukromého kapitálu → zisk
- přitahovala zájem státu → zisk, strategie, HP cíle

Dnes:

- železnice = technologický standard
- v řadě zemí konkurence neschopná
- nepřitahuje soukromý kapitál → ztráta
- přitahuje zájem státu → krytí ztrát, strategie, HP cíle .

Vnímání historického vývoje:

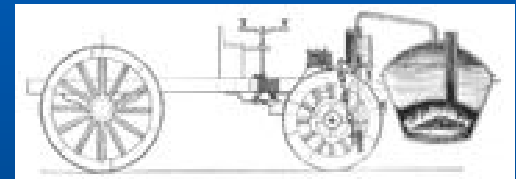
1. období – **developerské** („railmania“) → fungující soukromé podniky
2. období – **etatizace** → neefektivní státní podniky
3. období – **revitalizace** → návrat k soukromému podnikání

⇒ historická iluze

Jaká byla (a je) role státu v železniční dopravě?

1. Železnice vs. auta – I. dějství

- *Evropa*, 16. stol. → **první železné/dřevěné dráhy**:
Doprava v soukromých dolech a lomech .



Evropa, 18. stol. → **první parní automobily**:

1769 Nicolas Joseph Cugnot (*Francie*) – tahač těžkých děl, 5 km/h

1801 Richard Trevithick (*UK*) – doprava osob a nákladů, 15 km/h

1826 Goldsworthy Guerney (*UK*) – Londýn – Bath, 340 km, 20 km/h

1829 Charles Dance (*UK*) – londýnské parní omnibusy (28 strojů)

1831 Charles Dance (*UK*) – linka Cheltenham – Gloucester (3× denně)

1833 Walter Hancock (*UK*) – „London and Paddington Steam Carriage Company“ – pravidelná doprava, silniční vlaky .

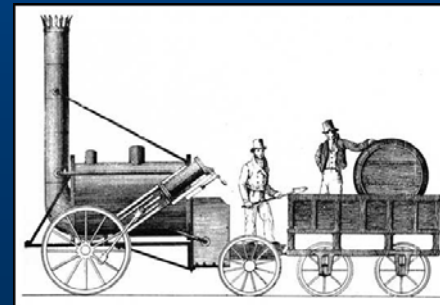
- *Evropa, 19. stol.* → **první parní lokomotivy:**

1804 Richard Trevithick (*UK*) – důlní dráha v Merthyr Tydfil

1815 George Stephenson (*UK*) – důlní dráha v Killingwoth
(„*Blücher*“)

1825 George Stephenson (*UK*) – veřejnosti přístupná důlní dráha
Stockton – Darlington

1835 George Stephenson (*UK*) – veřejná dráha Liverpool –
Manchester („*Rocket*“)



- *Svět, 18./19. stol.* → **silnice nejsou ekonomicky zajímavé:**

Silnice vlastní stát („císařská s.“) a jednotlivá panství („knížecí s.“) .

Vybírá se mýto, které se nevrací do údržby .

Právo ztroskotání .

Veřejné silnice nezpevněné, nedostatek kapitálu a vůle je opravovat .

- *Svět, 1820* → **kapitál je investován do železnic:**

Železnice umožňuje privatizovat výnosy z provozu, je soukromá, kontrolovatelná a říditelná .

Stát není schopen zajistit rozvoj dopravy, přenechává to soukromému kapitálu a ten jako způsob technického provedení volí ekonomicky nejvýhodnější variantu – železnici .

- *UK*, 19. stol. → **regulace silniční dopravy:**

1861 - parlamentní zákon – 8 km/h město, 16 km/h cesta, max. 11 tun

1865 – „Locomotive act“ – 3.2 km/h a 6.4 km/h, chodec s praporkem

- *Rakousko*, 1836 → **vizionářská strategie (odloženo o 180 let):**

K.u.K. Hofkanzlei: „stát převezme železniční síť od soukromých vlastníků do svého vlastnictví a správy v okamžiku, kdy budou moci dopravci volně provozovat služby, jako na silnici.“

2. Staré mocnářství neví, co s dráhou – ale platí

- *Rakousko, 19. stol. → čtyři změny strategie za 40 let:*

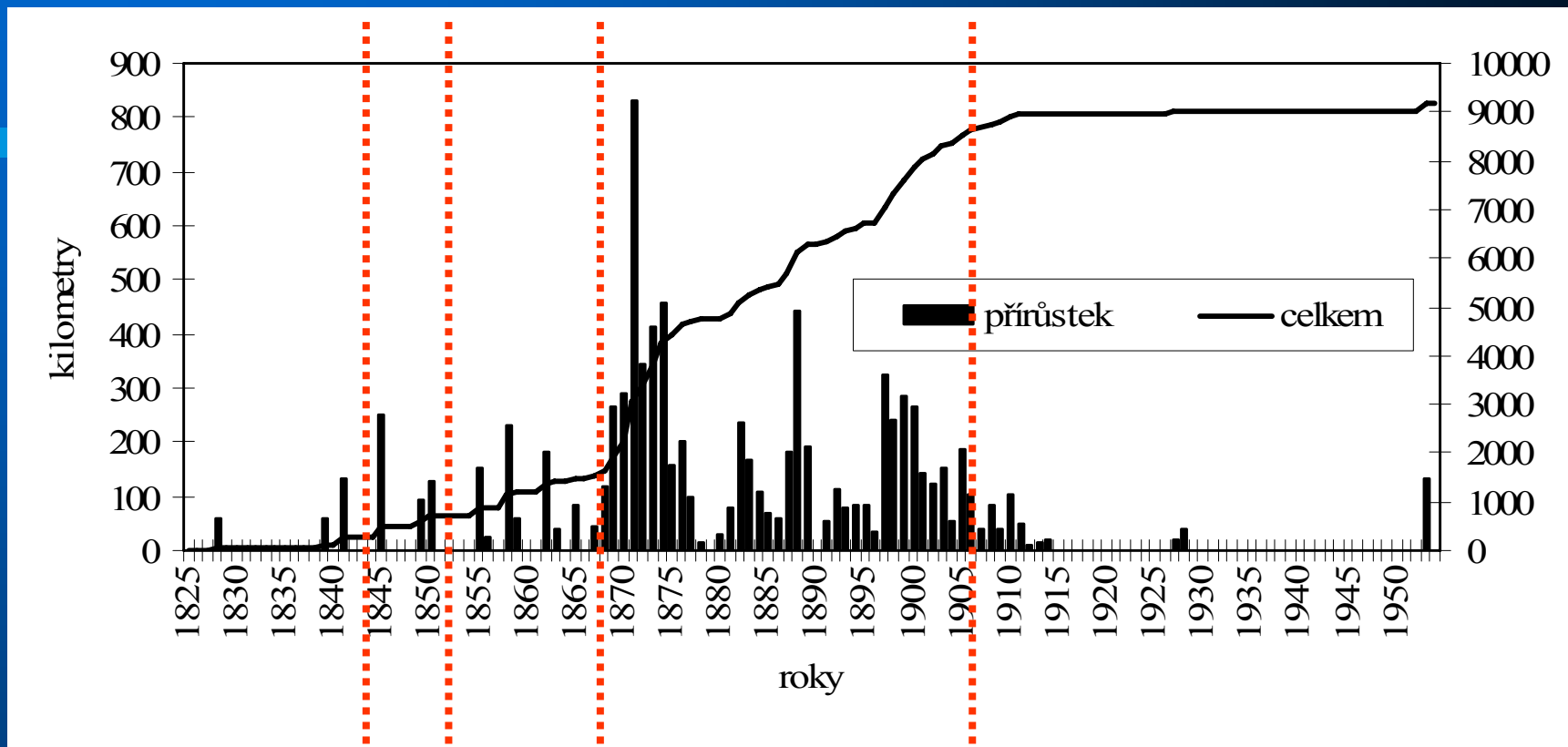
1825 – privátní developerské období (koňky, Severní dráha císaře Ferdinanda – KFNB);

1841 – stát na vlastní náklady buduje základní železniční síť (Severní státní dráha – NStB);

1855 – rezignace na budování a provoz železnic a privatizace státních drah (Společnost státní dráhy – StEG);

1869 – subvence, dotace, záruky výnosu, postátňování drah: 1874 – Kuratorní zákon, 1877 – Sekvestrační zákon, 1880 Zákon o poskytování výhod místním drahám.

Výstavba drah v Čechách a na Moravě



soukromá

státní

soukromá

soukromé zisky, státní riziko

zastavena státní podpora

- *Rakousko*, konec 19. stol. → **byrokracie, chaos, státní peníze:**

Formy státní podpory: (i) přímé provozní subvence, (ii) státní nákup akcií a obligací, (iii) garance minimálního výnosu (typicky 5.20 %), (iv) paušalizace (dotace na kilometr tratě) - v 1875 subvencováno 31 železničních společností 7 variantami (vyšší dotace, kde akcionáři byli Habsburkové) .

Vliv na státní rozpočet:

1868 – vyplaceno 1 400 000 zl.

1876 – vyplaceno 23 100 000 zl.

1880 – 6 % výdajů státního rozpočtu

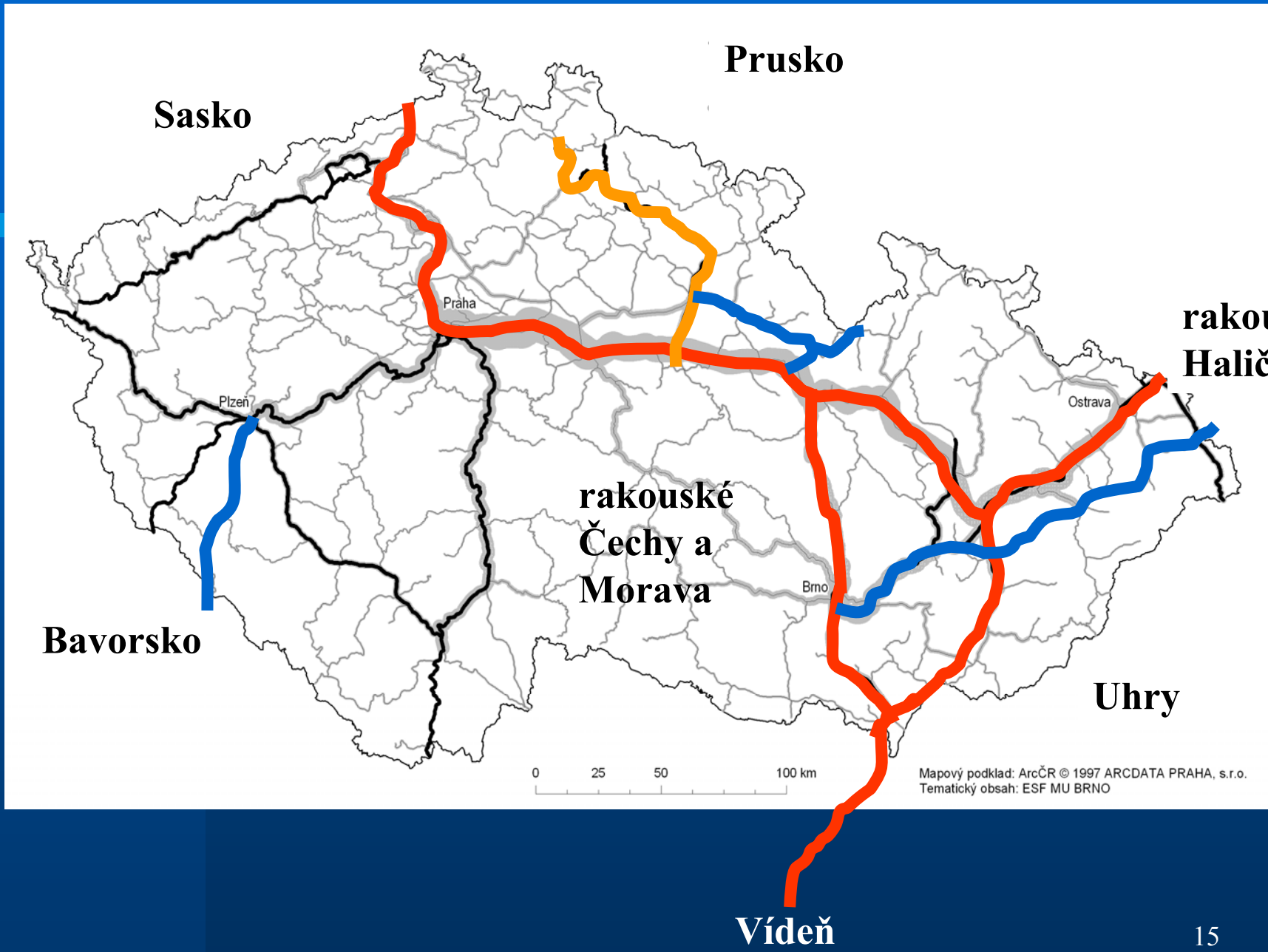
1910 – 26.8 % výdajů státního rozpočtu

3. Armáda má své potřeby a moc...

- *Evropa, 1. pol. 19. stol.* → **dráhy nesmí sloužit nepříteli:**
Prusko – každá sousedící dráha musí mít jiný rozchod.
Rakousko – žádné dráhy přes horské průsmyky do Pruska.
- *Evropa, 2. pol. 19. stol.* → **dráhy musí sloužit armádě:**
Rakousko, 1859 – dráha do Liberce musí jet oklikou přes pevnost Josefov.
Prusko, 1860 – uhelné dráhy do Slezska se staví jako invazní.
Rakousko, 1888 – duplikace Severní dráhy dále od hranic.

Berlin





Vídeň

- *USA, UK, Austrálie, 19. stol.* → **armáda nemá zájem:**

Bezpečnost zemí a podporu invaze jistí námořnictvo.

- *USA, 1917* → **válečná ekonomika mění pravidla:**

Stát dočasně přebírá kontrolu nad provozem a tarify železnic pro zásobování evropských vojsk.

4. Železnice budují impéria – státní ...

- *Belgie, 1850* → **železnice jako nástroj státní suverenity:**
Po odtržení Belgie od Holandska neexistoval potřebný „belgický“ kapitál a král nechtěl připustit, aby belgické železnice patřily „holandskému“ kapitálu.
- *Prusko, 1875* → **železnice jako nástroj politického sjednocení:**
Německá knížectví – dráhy vlastní vládnoucí dynastie.
Prusko – původně soukromé dráhy (kromě Východní dráhy z Berlína),
1875 znárodnění železnic, sjednocení provozních podmínek, vznik Říšské dráhy.
- *Itálie, 1870* → **železnice jako nástroj politického sjednocení:**
Po sjednocení Itálie 1870 převzal stát dosud rozdrobené privátní železnice.

- *Kanada, 1907* → **železnice jako nástroj ekonomického sjednocení:**
Státní Inter-Colonial Railway (ICR) postavena pro „...political, social, and economic union for the British-American provinces“. Přímo konkurovala soukromé Canadian Pacific Railway (CPR), stát ji dotoval 1 - 4 000 000 \$ ročně .

... nebo impéria svá vlastní

- *USA, 1850* → **dráhy poskytují více než stát:**

Zaměstnávají více lidí než vlády států Unie

Zaměstnávají ve všech profesích od dělníků po špičku

Platí dividendy akcionářům

Pronajímají plantáže

Přivážejí osadníky

Zakládají města

- *USA, 1870-80* → **kapitalizovaný majetek drah převyšuje státní rozpočet:**

Celkem americké dráhy – 2 550 000 000 \$

Státní rozpočet – 286 000 000 \$

5. Železnice vs. auta – II. dějství

- *Evropa, 19. století* → **drahé pozemky pro dráhu:**

Pozemky mají své vlastníky, dráhy je musí stále draže vykupovat, jednou postavená trať utopí fixní náklad navždy .

Stát opravuje staré silnice, železnice limitovány konkurencí aut .

- *Severní Amerika, 19. století* → **pozemky darem od státu:**

Divoký Západ má bezcenné pozemky, silnice neexistují.

Železnice dostávají od státu pozemky zdarma – celkem 130 000 000 akrů (větší než celý Texas) – napojením na dráhu se stanou zlatým dolem. Dráhy volně mění trasy podle výnosů, malé utopené náklady .

Farmáři u tratí jsou rukojmím drah – monopolní tarify .

6. Státy se učí umění regulace

„We do not ride upon the railroad, it rides upon us.“

Henry David Thoreau (senátor USA, 1850)

“If the State can’t control the railways, the railways will control the State.”

Sir Henry Tyler (člen Commission on Railways and Canals UK, 1873)

- *Nizozemí, 1900* → **státem organizovaný duopol:**

Železnice vlastnil stát a pronajal je dvěma operátorům tak, že jim oběma garantoval přístup na všechny důležité destinace .

- *Francie, 19. stol.* → **státem organizované lokální monopoly:**

Železnice vlastnil stát a pronajal jednotlivé tratě různým operátorům tak, aby si nikde nekonkurovali .

- **USA, 1887 → kontrola konkurence a tarifů:**

Interstate Commerce Commission (ICC) – kontrola přiměřenosti tarifů a boj proti železničním kartelům (úplně bez výsledku...)

- **USA, 1912 → regulace železničního podnikání:**

Státy unie vydaly 230 zákonů a pravidel podnikání.

- **USA, 1917 → ve válce jde všechno stranou:**

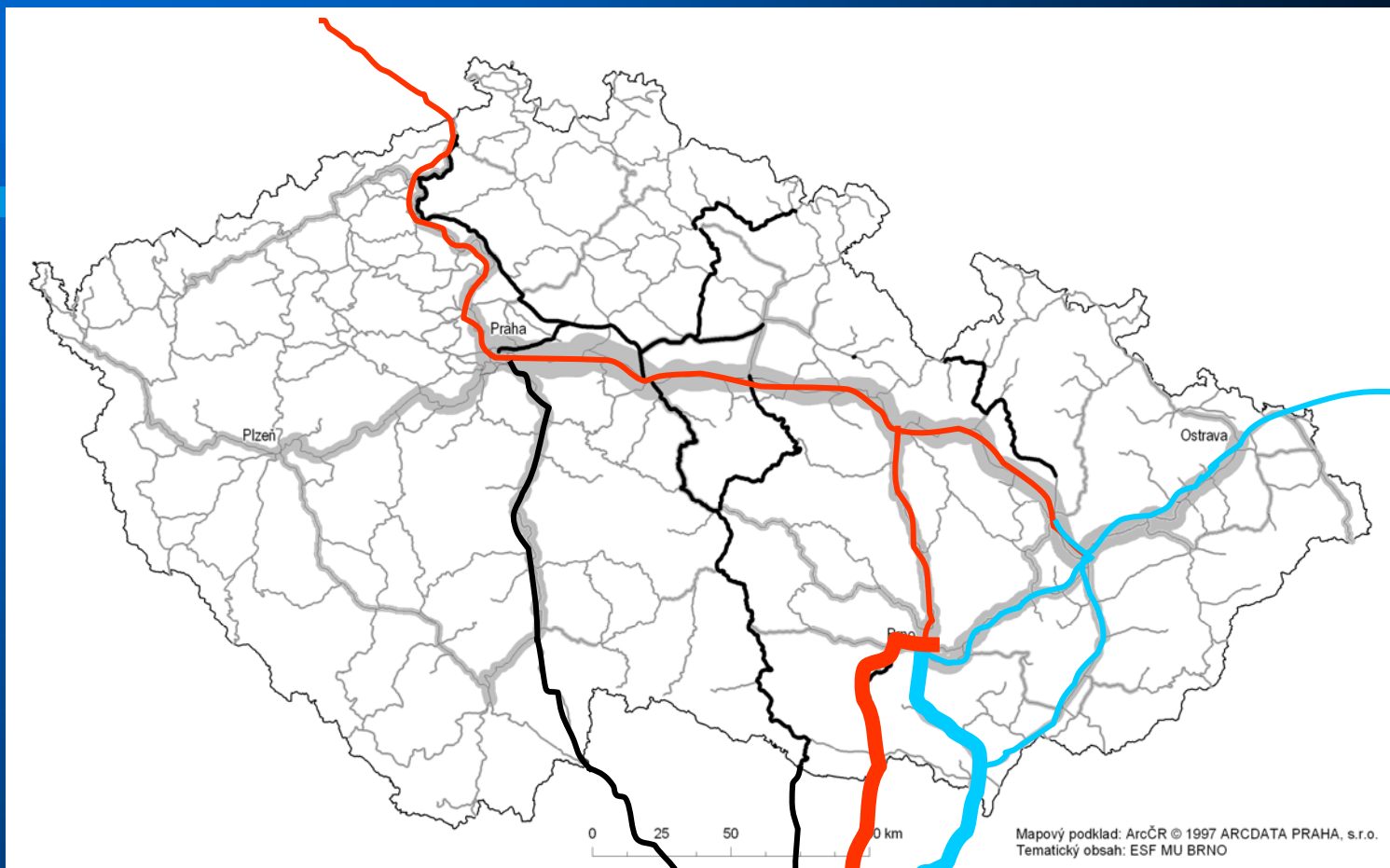
„Efficiency was the only criterion that mattered; maintaining competition did not.“ ministr financí McAdoo

- **USA, 1920 → historie se opakuje:**

Železnice vyňaty z působnosti antitrustového zákona, stát garantuje minimální výnos akcií 5.5%, stanoveny minimální nákladní tarify₂₃

- *Rakousko, 1870* → **státní privilegia deformují konkurenci:**

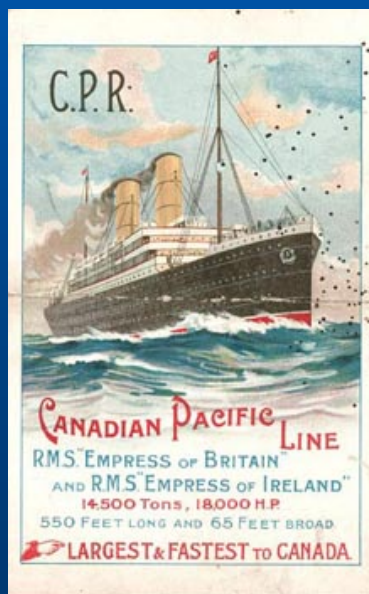
Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) má privilegium z roku 1836 na trať z Vídně do Brna - nikdo nesmí vést svoji trať v tomto koridoru. Společnost státní dráhy (StEG) chce propojit svoji jihovýchodní a severní síť – musí z Vídně do Brna vybudovat vlastní trať oklikou velice nevýhodným terénem a s vysokými dopravními náklady .



Vídeň

7. Protekcionismus – export státní podpory

- *Kanada, 1886* → **první globální intermodální firma:**
Canadian Pacific Railway (CPR) vlastní rejdu s několika rychloparníky, konkurence námořním linkám z Evropy do východní Asie:

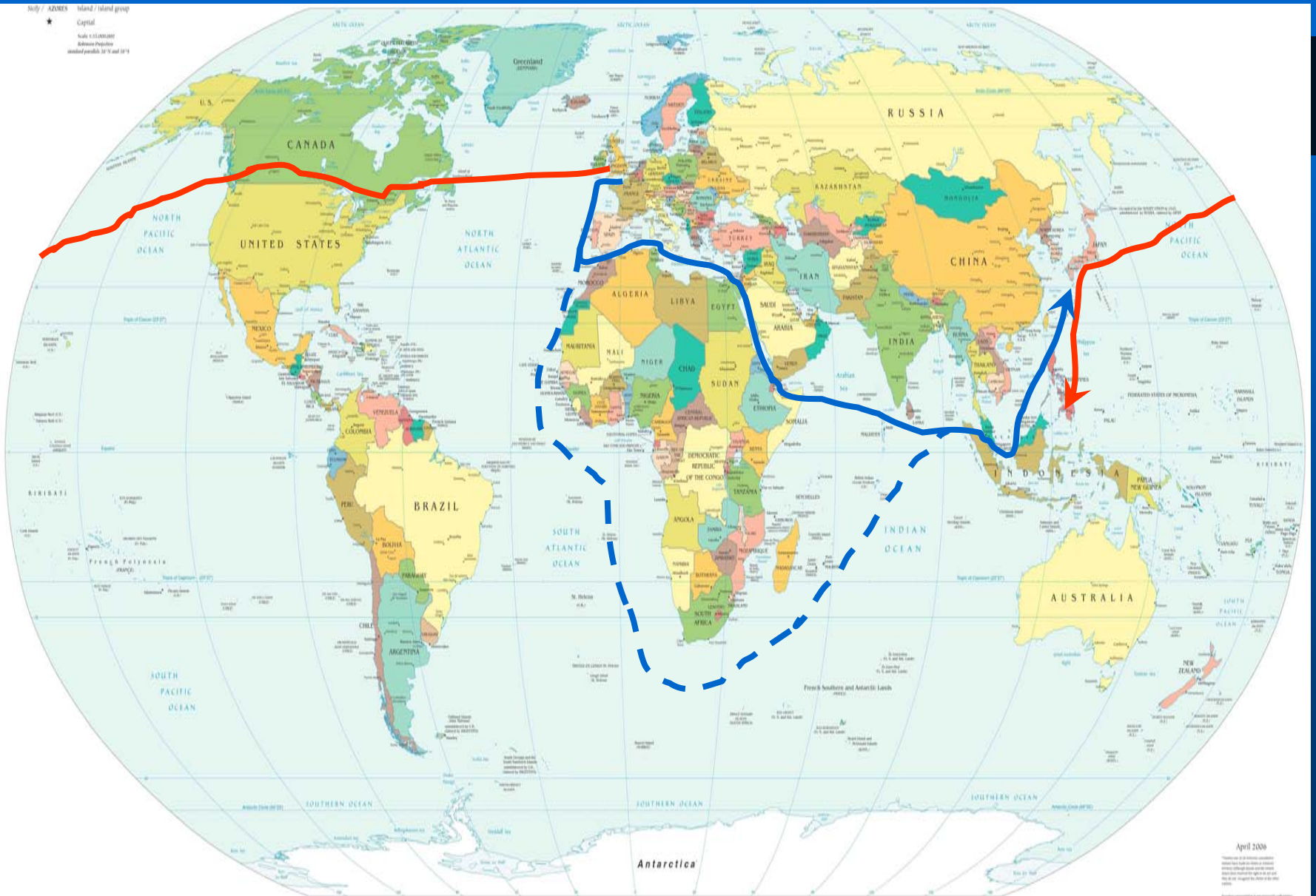


Liverpool – Halifax

Halifax – Vancouver / Port Moody

Vancouver / Port Moody – Jokohama / Manila





- *Německo*, konec 19. stol. → **subvence soukromým rejdám**: Norddeutscher Lloyd a Hamburg-Amerika Linie tak mohly provozovat ztrátové rychloparníky.
- *Velká Británie*, reakce → **subvence soukromým rejdám**: Všechny britské rejdy mohly čerpat subvence za závazek, že poskytnou své parníky pro přepravu invazních vojsk.
- *Kanada*, 1889 → **monopol a dotace v boji o přežití**: Britská vláda udělila Canadian Pacific Railway (CPR) poštovní monopol pro Hongkong a dotaci 45 000£, kanadská vláda 15 000£.

Během železniční krize 1893-95 zkrachovalo 150 severoamerických drah - CPR přežila....

8. Státní úředníci jsou také jen lidé ...

- *Rakousko, 1830* → **bohatí pomáhají mocným:**

Žádost o privilegium pro Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB) podpořil její hlavní podílník S. M. Rothschild osobními půjčkami kancléři Metternichovi .

- *Rakousko, 1862* → **úředníci nesmí pracovat pro železnice:**

Stát v 1855 privatizoval dráhy (StEG) za 65 450 000 zl. = necelá polovina účetní hodnoty + velkostatky, doly, lesy a pozemky s budovami + státní záruka minimálního výnosu 5.2% (dosud vynášely 2-10%) + osvobození na 10 let od daní. V 1862 ustavena parlamentní komise k vyšetření finančních machinací a korupce + státním úředníkům zákonem zakázáno, aby byli zároveň členy správních rad železničních společností .

- **USA, 1850 → železnice budoují okruh přátel:**

Santa Fé Railroad vyplácela 500 – 2 000 \$ ročně legislativcům (s příjmem 900 \$ ročně) jako zvláštní náhrady za činnost spojenou se zasedáním ve správní nebo dozorčí radě + volné rodinné jízdenky; postupně i členové městských rad a advokáti.

- **Kanada, 19. stol. → korupce státních úředníků:**

„*Historie kanadského bohatství*“ (Gustavus Myers) popisuje na 2/3 stran zločiny spojené s korupcí poslanců soukromými vlastníky a provozovateli železnic .

„*Historie Nejvyššího soudu*“ popisuje na 556 z 852 stran defraudace, krádeže, korupci a ostatní zločiny zneužití postavení veřejného činitele spojené s americkými dopravními magnáty .

- *Austrálie, 1867* → **zkorumpované veřejné zakázky pro státní železnice:**

**Austrálie - 400 mil v mírném terénu a na bezcenné půdě
za 10 000 000£ (1 míle = 25 000 £)**

Kanada - 2 000 mil za 20 000 000£ (1 míle = 10 000 £)

USA - 40 000 mil za 300 000 000£ (1 míle = 7 500 £)

9. Železnice vs. auta – III. dějství

- *USA, 1930* → **železnice vozí vlastní rakev:**

Železnice ovládly dopravu, stát nemá prostředky, jak se jim bránit – podporuje automobilismus, buduje silnice .

Železnice podporují stavbu silnic – schopnost farmářů vozit produkci do 3 mil; po pevné silnici až 6 mil → rozšíření dostupné plochy 4×, zvýšení tonáže a výnosů .

½ přepravené tonáže drah - ocel, sklo, kaučuk a polotovary pro automobilky + nová auta dealerům + štěrk, cement, asfalt na stavbu silnic .

ICC – železnice minimální tarify + regulace; auta free .

- *Evropa, 1930* → **železnice pracují pro stát:**

Většina železnic je znárodněných nebo přímo kontrolovaných státem . Stát může železnice ovládat, auta nikoli - udržuje dráhy a chrání je proti konkurenci aut .

10. Soukromé nebo už státní železnice?

- *Kanada, 1915* → **vztah státu ke státní a privátní železnici:**

Státní Inter-Colonial Railway (ICR) – ztráta zatěžuje rozpočet, špatné služby – návrh na privatizaci. Soukromá Canadian Pacific Railway (CPR) – lepší služby, zisková.

CPR získala: dotaci od státu 25 000 000 \$ + část hlavní a odbočných tratí v ceně 30 818 000 \$ a 6 967 319 \$ + dotace místních vlád celkem 9 682 297 \$ + dotace municipalit 4 025 538 \$ + 25 000 000 akrů pozemků .

Ostatní soukromé dráhy: dotace od státu 183 000 000 \$ + dotace místních vlád 37 000 000 \$ + dotace municipalit 18 000 000 \$ + překlasifikování dluhů na nedobytné nebo na dary 39 000 000 \$ + sanace bankrotujících Canadian Northern Railway a Transcontinental Railway 23 000 000 \$.

Dráhy vyplácely dividendy a bohaté odměny managementu ...

Závěr – k diskusi

1. Amerika vs. Evropa (UK se přesouvá sem tam) .
2. Stát nechtěl železnice vlastnit ani provozovat – dokud se nechytil do vlastních smyček .
3. Amerika: stát železnice nejprve podporoval, pak ho přerostly, bojoval s nimi a pak je nechal napospas → co přežilo, funguje .
4. Evropa: stát železnice moc nepodpořil, pak jim začal pomáhat, znárodnil je a pak je chránil → přežily i ty nefunkční .
5. Železnice je dnes neefektivní a nekonkurenceschopná tam, kde ji stát zakonzervoval v podobě z 19. století .

6. Železnice je konkurenceschopným podnikem tam, kde jí to stát umožňoval, nereguloval a nechránil ji .
7. Revitalizace železnice znamená „opožděnou evoluci“ ⇒ železniční doprava nemůže přežít v rozsahu a podobě z 19. století .

“State ownership and operation of railways on the continent of America is as much the exception as it is the rule in Europe.”

W. M. Acworth, (1908) *The Relation of Railways to the State. The Economic Journal*, Vol. 18, N° 72, p. 505




<http://www.econ.muni.cz/railway>

Děkuji za pozornost .