

VYSOKÉ RYCHLOSTI Z POHLEDU ŽELEZNIČNÍHO DOPRAVCE

Doc.Ing. Petr DAVID, Ph.D.

České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222

110 15 Praha 1

☎ 9722 33737, davidp@gr.pha.cd.cz

Železniční doprava, má-li být konkurenceschopná musí kromě bezpečnosti a cestovního komfortu nabízet zákazníkům také odpovídající rychlost přepravy. Současně rozvoj logistických služeb, které zákazník požaduje nutí železničního dopravce k rozpracování nových koncepcí. Dostatečně rychlé vlaky, společně s ostatními službami jsou zárukou nových a stálých zákazníků.

ČD, a.s. prochází významnou restrukturalizací, která zasahuje do všech činností ČD, a.s.

Do českého právního řádu byly postupně implementovány tzv. první a druhý železniční balíček, dokumenty EU, zpřesňující fungování železničního systému.

ČD, a.s. je v tomto kontextu obchodní společnost samostatně podnikající na dopravním trhu ČR a Evropy.

Změny byly navrženy a také postupně realizovány ve dvou postupných fázích:

- vyčlenění obslužných a servisních činností do dceřinných společností a profilování produktových vertikál v jádrových oblastech podnikání
- vyčlenění jádrových oblastí podnikání do dceřinných společností.

Při současném institucionálním uspořádání dopravy vznikají i odlišné funkce dopravce v rámci dopravní soustavy. ČD, a.s. jsou obchodní společnostmi. Z toho vyplývá podnikatelská orientace. V nejbližší době, po odčlenění CARGA, a.s. se podnikatelská orientace ČD, a.s. v přepravě zredukuje na produkt osobní dopravy. Kromě toho se klade zvýšený zájem na majetkové podnikání a revitalizaci železničních stanic.

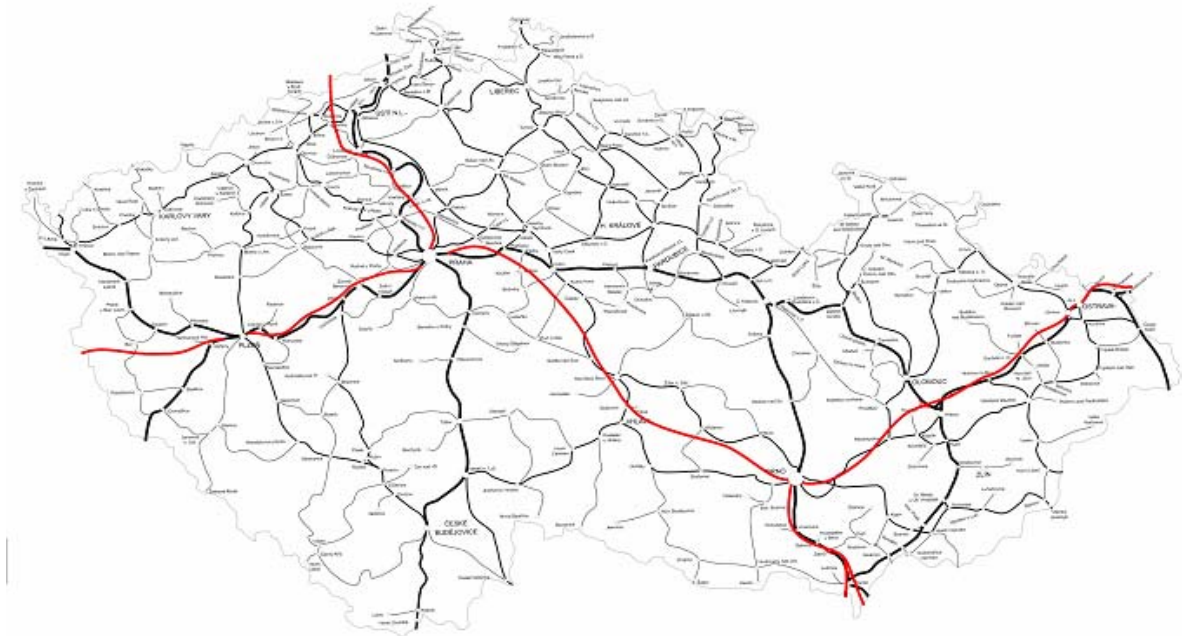
Nutno zdůraznit, že i přes proklamovanou liberalizaci přepravního trhu ČD, a.s. v současnosti zabezpečují 99,98 % přeprav v osobní dopravě a 95 % přeprav v nákladní dopravě.

Činnost ČD, a.s. je vázána na dopravní cestu a proto ČD, a.s. může své podnikatelské aktivity rozvíjet podle priorit investičního rozvoje železniční sítě.

Mezi tyto výchozí priority patří:

- modernizace tranzitních koridorů,
- modernizace tratí mezinárodní dopravy, definovaných Evropskými dohodami,
- zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti a řádné údržby ostatních tratí,
- realizace programu další elektrizace,
- uvedení do normového stavu dalších tratí spojovacích a objízdných

Vláda rozhodla o modernizaci čtyř železničních koridorů. Jsou to tratě, na nichž se odehrává naprostá většina mezistátních a velká část vnitrostátních přeprav. V současnosti se už dokončuje modernizace výše uvedených železničních koridorů. Touto modernizací ovšem nevznikají vysokorychlostní tratě. Je především odstraňována jejich dlouhodobá podudržovanost a v rámci možnosti jsou zvyšovány jejich technické parametry. Probíhající modernizaci proto chápeme jako první, naprosto nutnou etapu, umožňující zvýšení konkurenceschopnosti železnice. Předpokládáme, že po komplexním dokončení modernizace koridorů přijde etapa výstavby prvních vysokorychlostních úseků.



Obrázek 1: Předpokládané vysokorychlostní tratě

Jsme si plně vědomi investiční náročnosti výstavby vysokorychlostních tratí a s tím spojenou problematiku ekonomické efektivity. Ekonomická návratnost je možná pouze za předpokladu odpovídajících přepravních proudů. V podmínkách ČR nelze ekonomicky výhodné přepravní proudy předpokládat – malé vzdálenosti mezi rozhodujícími centry, na vnitrostátních relacích nevznikají silné přepravní proudy. Ekonomickou návratnost vysokorychlostních tratí může přinést jejich mezinárodní propojení. Proto náš pohled je pohledem evropským.



Obrázek 2: Evropská síť rychlostních železnic

Využití vysokorychlostních tratí můžeme zvýšit tím, že kromě vlaků spojujících největší česká města budou využívány dále řadou dalších spojů, které ve své trase využijí vysokorychlostní trať jen částečně. Například pojedou část své trasy po vysokorychlostní trati a po té přejdou na koridorovou, případně jinou trať. Samozřejmě pro využití vysokorychlostních tratí je potřebné počítat i s nákladními vlaky.

Postupně modernizované úseky koridorových tratí nám už umožnily uvést do pravidelného provozu rychlé moderní komfortní vlaky s naklápacími skříněmi – Pendolino. Jsou to v podstatě vysokorychlostní vlaky, neboť jejich konstrukční rychlost je 230 km/hod. Vlaky jezdí na spojích z Prahy do Vídně, Bratislavy a Ostravy. Spoj spojující Prahu s Bratislavou byl symbolicky pojmenovaný Slovenská strela, stejně, jako náš nejrychlejší předválečný vlak. Tyto vlaky jsou komerčně velmi úspěšné. Jejich uvedením do provozu byla zahájena nová etapa v dálkové osobní železniční přepravě.

Na závěr chci této konferenci popřát nastartování nové etapy v rozvoji vysokorychlostní železniční dopravy. Doufám, že tato konference přispěje k řešení obtížných technických a ekonomických problémů souvisejících s vysokorychlostní železniční dopravou v Evropě.

LITERATURA

- [1] Strategický rozvoj Českých drah, materiál pro jednání představenstva, čj. 58 834/2003-O26 z 9.10.2003
- [2] Zpráva o výsledcích hospodaření a Inteligentní reporting Českých drah, a.s., za leden – září 2007, čj. 152/2007-O17
- [3] David, P.: Majetkové podnikání – součást logistického marketingu, ŽelActual 2007, sborník příspěvků, Pardubice 2007

ANOTACE PŘÍSPĚVKU

Vysokorychlostní tratě lze budovat v návaznosti na výstavbu koridorů. Příspěvek stručně popisuje problematiku z hlediska rozhodujícího železničního dopravce. Je zvýrazněna návaznost na strategický rozvoj dopravní cesty v gesci státu. Ekonomická návratnost přichází do úvahy pouze z globálního evropského pohledu. Budování národní vysokorychlostní železnice s ohledem na velikost státu a přepravní proudy uvnitř státu je neefektivní.