



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Marek Doskočil

**ZHODNOCENÍ VÝVOJE FINANCOVÁNÍ STÁTNÍ
INFRASTRUKTURY**

Bakalářská práce

2015



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Marek Doskočil

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Název tématu (česky): **Zhodnocení vývoje financování státní
infrastruktury**

Název tématu (anglicky): Evaluation of Development of Transportation
Infrastructure Funding

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Způsoby financování dopravní infrastruktury
- Vývoj financování dopravní infrastruktury v ČR
- Komparace zdrojů financování dopravní infrastruktury v ČR z národních zdrojů a zdrojů EU
- Posouzení alternativních zdrojů financování dopravní infrastruktury
- Závěry, doporučení

- Rozsah grafických prací: určí vedoucí bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Eisler, J.; Kunst, J.; Orava, F.: Ekonomika dopravního systému. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.**
Ing. Veronika Faifrová, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2014**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **24. srpna 2015**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


prof. Ing. Petr Moos, CSc.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy




prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Marek Doskočil
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....30. června 2014

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji panu Ing. Zdeňkovi Říhovi, Ph.D. za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostává po celou dobu studia.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr bakalářského studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze dne 24. srpna 2015

.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

ZHODNOCENÍ VÝVOJE FINANCOVÁNÍ STÁTNÍ
INFRASTRUKTURY

bakalářská práce
srpen 2015
Marek Doskočil

ABSTRAKT

Předmětem této bakalářské práce je zhodnocení systému financování dopravní infrastruktury v České republice. První část se věnuje externalitám z dopravy a jednotlivě je definuje. Druhá část vysvětluje strukturu dopravního systému založenou na historických událostech spojených se vznikem dopravní infrastruktury na území dnešní ČR. Ve třetí části práce je detailní rozbor rozpočtů jednotlivých státních organizací zodpovídajících za daný druh dopravy. Financování dopravy je v dnešní době úzce spjato se zdroji EU. Této problematice se věnuje předposlední kapitola. Poslední kapitola práce je zaměřena na alternativní formy financování a to konkrétně na způsob financování formou PPP projektů.

KLÍČOVÁ SLOVA

Externalita, historie, dopravní infrastruktura, financování, SFDI, SŽDC, ŘSD, ŘVC, ŘLP, fondy EU, Spolupráce soukromého a veřejného sektoru (PPP).

ABSTRACT

The goal of this bachelor thesis is to analyse the transportation system infrastructure funding in Czech Republic. The first part concentrates and defines externalities from transport. The second part explains structure of the transportation system based on historical moments which relate to the beginning of transportation infrastructure on nowadays territory of the Czech Republic. In the third part is a detailed budget analysis of individual national organizations responsible for certain kinds of transportation. Today's financing of transportation closely depends on financial resources of EU. Penultimate chapter analyses this issue. Last chapter of this thesis concentrates on alternative forms of the financing, concretely financing by form of PPP projects.

KEYWORDS

Externality, history, transportation infrastructure, funding, SFDI, SŽDC, ŘSD, ŘVC, ŘLP, EU funds, Public private partnership (PPP).

OBSAH

1	Úvod	9
2	Externality a úloha vlády	11
2.1	Vliv dopravy na životní prostředí	11
2.2	Nehody v dopravě.....	13
2.3	Znečištění vod	14
2.4	Hluk z dopravy.....	14
2.5	Zábor půdy	15
2.6	Kongesce	16
2.7	Energetická náročnost.....	16
2.8	Bariérový efekt.....	16
3	Historie vzniku dopravní infrastruktury na území dnešní ČR	17
3.1	Železniční doprava	17
3.2	Silniční doprava	19
3.3	Vodní doprava	20
3.4	Letecká doprava	21
4	Způsoby financování dopravní infrastruktury v ČR.....	23
4.1	Státní fond dopravní infrastruktury	24
4.2	Správa železniční dopravní cesty, s. o.....	32
4.3	Ředitelství silnic a dálnic ČR.....	37
4.4	Ředitelství vodních cest ČR.....	41
4.5	Financování letecké dopravy	43
5	Využití zdrojů EU pro financování dopravní infrastruktury	46
5.1	Operační program Doprava 2007 – 2013.....	47
5.2	Operační program Doprava 2014 – 2020.....	50
5.3	Fond soudržnosti (FS)	51
5.4	Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF).....	52
6	Alternativní zdroje financování dopravní infrastruktury – PPP projekty.....	53

6.1	Modely spolupráce veřejného a soukromého sektoru	53
6.2	Porovnání klasických veřejných zakázek a PPP	55
6.3	Implementace PPP projektů v ČR.....	60
7	Závěr	64
8	Použité zdroje	66

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ARI - Asociace pro rozvoj infrastruktury

ČR – Česká republika

ČSA – Československé aerolinie

ČSL – Československá letecká společnost

EIB – Evropská investiční banka

ERDF – Evropský fond pro regionální rozvoj

ESF – Evropský sociální fond

EU – Evropská unie

FS – Fond soudržnosti

HDP – Hrubý domácí produkt

IFC - International Finance Corporation

JIT – Just in time

MD – Ministerstvo dopravy

NOK – Národní orgán pro koordinaci

OMI – Odbor městského investora

OPD – Operační program Doprava

OPŽP – Operační program Životního prostředí

PCO – Platební a certifikační orgán

PPP - Partnerství veřejného a soukromého sektoru

PPP projekty - Public Private Partnership projekty

ŘLP – Ředitelství letového provozu

ŘO – řídicí orgán

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

ŘVC – Ředitelství vodních cest ČR

s. o. – státní organizace

s. p. – státní podnik

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SFŽP – Státní fond životního prostředí

SR – státní rozpočet

SÚS – Správa a údržba silnic

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

TEN – T – Transevropská dopravní síť

TSK – Technická správa komunikací

ZS – zprostředkující subjekt

1 Úvod

Doprava je součástí odvětví infrastruktury a zároveň zajišťuje její celkový rozvoj. Kromě dopravního systému sem zařazujeme spoje, energetické zdroje, vodohospodářská zařízení, byty, školy, zdravotnictví, výzkumné instituce apod.

Infrastrukturu obecně rozdělujeme podle charakteru výtěžnosti na ekonomickou (dopravní ekonomické systémy) a sociální (např. byty, zdravotnictví, školy,...). V současnosti je snaha o prosazení výtěžného principu ve většině součástí infrastruktury. Aby však účinně pomáhala ekonomickému rozvoji, musí být budována v předstihu.

Prioritou dopravy je obecně její přepravní funkce. Ta však není jediná a za určitých podmínek nemusí být ani rozhodující. Dopravu zařazujeme do terciární sféry ekonomiky, je tedy vnímána jako služba. V době ekonomické krize bývá doprava využívána k iniciaci zaměstnanosti např. formou výstavby dopravní infrastruktury, modernizací staveb či techniky. Neopomenutelný je přínos dopravy jako zdroje příjmů státního rozpočtu (daně) a v neposlední řadě její význam pro turistiku, zejména mezinárodní a z ní plynoucí příjmy nejen v dopravě.

Kvalitní dopravní síť je předpokladem pro fungování správy státu, jeho ochrany a obrany. Obecně přispívá ke spokojenosti obyvatelstva. Aby byl tento požadavek splněn, je třeba minimalizovat nežádoucí důsledky dopravy (negativní vliv na životní prostředí, nehody, hluk, zábor půdy, kongesce či vysoká energetická náročnost). V první části práce budu tedy rozebírat tyto jednotlivé druhy externalit v dopravě. Je třeba si uvědomit, že tyto „náklady navíc“ jsou ve většině případů hrazeny ze státního rozpočtu. Aby byl stát schopen jejich krytí, je nutné zavádět opatření k jejich výběru a to nejlépe od konkrétních subjektů, které přímo negativně působí. Tento fakt vysvětluje zavedení spotřební a silniční daně, poplatků za použití dopravní cesty formou kuponů či mýta apod.

V další části práce nastíním historii vzniku dopravní infrastruktury na území dnešní České republiky. A to z důvodu lepšího pochopení propojení jednotlivých druhů dopravy, vysvětlení struktury dopravního systému a možností jeho budoucího vývoje. Dopravní infrastruktura totiž vznikala postupně v čase s ní odpovídající dopravní a jinou technikou.

Po rozboru externalit a uvedení historie vzniku dopravní infrastruktury konečně popíši stávající systém financování dopravní infrastruktury v ČR. Největší pozornost budu klást na Státní fond dopravní infrastruktury. Skrze něj jsou poskytovány finanční prostředky jednotlivým státním organizacím, které mají za úkol spravovat jednotlivé druhy dopravních cest a zařízení s nimi spojených. V železniční dopravě budu popisovat hospodaření Správy železniční dopravní cesty, v silniční dopravě hospodaření Ředitelství silnic a dálnic a ve vodní dopravě Ředitelství

vodních cest ČR. Letecká doprava není na rozdíl od předchozích druhů financována ze státního rozpočtu skrze SFDI, protože je v tomto pohledu soběstačná. Jako příklad uvedu hospodaření státního podniku Řízení letového provozu.

Po vstupu České republiky do Evropské unie se otevřela cesta ke zdrojům financí z evropských fondů. Tato podpora je uvolňována v rámci snahy EU o srovnání rozdílů mezi jednotlivými státy Evropy a s ní související konkurenceschopností vůči zbytku Světa. Prostředky jsou z fondů EU uvolňovány v rámci různých operačních programů. Za účelem rozvoje dopravní infrastruktury byl zřízen Operační program Doprava. Ten je financován ze strukturálních fondů EU a Fondu soudržnosti. Analýzu čerpaných prostředků z těchto fondů v rámci OPD s výhledem do budoucna rozeberu a popíšu v kapitole 5.

V poslední části této bakalářské práce se budu zabývat alternativním zdrojem financování. Zaměřím se a popíši způsob financování formou Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP – Public Private Partnership). Jde o způsob financování, který má ve vyspělých státech světa čím dál větší význam a zdá se být jednou z nevhodnějších alternativ k tradičnímu financování. Navíc v roce 2020 končí podpora v rámci OP Doprava, a proto se již nyní tyto PPP projekty testují. Po dosavadní zkušenosti se začíná mluvit o jejich významném podílu na poli financování dopravní infrastruktury v budoucnu.

2 Externality a úloha vlády

Externality obecně nastávají tehdy, když spotřeba nebo výroba jednoho subjektu způsobuje vedlejší externí efekty, které ovlivňují svou činností ostatní ekonomické subjekty, které trh neumí ocenit, a proto je nedokáže regulovat. Rozlišují se na kladné externality, kdy tyto nechtěné vedlejší efekty způsobují ostatním subjektům užitek, a záporné externality, které naopak přinášejí jiným subjektům určitou škodu či újmu. Řešení problematiky externalit patří mezi jednu z hlavních funkcí vlády. Přesným vymezením vlastnických práv je schopna definovat původce vedlejších externích vlivů, ale i subjekty, na něž tyto vlivy působí. Zavedením určitých sankcí či zdaněním záporných externalit dochází ke zvýšení nákladů na výrobu, což se automaticky promítne do zvýšených cen produkce a tedy snížení poptávky po produktu výroby. Ve finále vše způsobí omezení činnosti a rozsahu negativních vlivů.

V následujících kapitolách jsou uvedeny negativní vlivy způsobené dopravním systémem. Informace jsou získány z vysokoškolské učebnice *Ekonomika dopravního systému*¹.

2.1 Vliv dopravy na životní prostředí

Jedním z největších problémů je produkce skleníkových plynů, zejména oxidu uhličitého (CO₂). Princip skleníkového efektu spočívá v tom, že krátkovlnné sluneční záření ohřívá naši planetu, a ta následně vyzařuje záření dlouhovlnné. Část tohoto záření je pohlcena atmosférou, část prochází do kosmického prostoru a část se vrací zpět. Právě tato třetí část způsobuje problém, protože díky zmíněným skleníkovým plynům se dlouhovlnného záření vrací víc, než by bylo třeba, a tak se Země ohřívá.

Dalším negativním projevem nejen dopravy jsou kyselé deště. Kyselý spad (depozice) je výsledkem chemické přeměny oxidu siřičitého a oxidů dusíku. Kyselá depozice jsou v atmosféře od nepaměti, ale zatímco dříve byla jejich zdrojem hlavně vulkanická činnost, dnes je to činnost způsobená člověkem. Normální dešťová voda by měla mít hodnotu 5,5 pH, dnes se však zcela běžně, zvláště ve větších městech, vyskytují hodnoty jen mírně přesahující 4 pH.

Látky, které znečišťují ovzduší, mohou být plynného, kapalného či tuhého charakteru. Tyto látky mohou nepříznivě působit na ovzduší buď přímo, nebo po chemické či fyzikální změně v ovzduší.

¹ Eisler, J., J. Kunst a F. Orava. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9

Kritéria hodnocení znečišťování ovzduší:

- Emisní limity – nejvýše přípustné množství znečišťující látky vypouštěné do ovzduší od zdroje znečištění.
- Imisní limity – nejvýše přípustná hmotnost koncentrace znečišťující látky obsažené v ovzduší.
- Depozitní limity – nejvýše přípustné množství znečišťující látky usazené po dopadu na jednotku plochy za jednotku času.
- Přípustná tmavost kouře – nejvýše přípustný stupeň znečištění ovzduší při spalování paliv, který je vyjádřen zbarvením kouřové vlečky.

Ke zdrojům znečišťování ovzduší patří:

- Technologické objekty obsahující stacionární zařízení ke spalování paliv.
- Zařízení technologických procesů, uhelné lomy a jiné plochy s možností zapaření, hoření či úletu znečišťujících látek.
- Sklady a skládky paliv, surovin, produktů a odpadů apod.
- Pohyblivá (mobilní) zařízení se spalovacími nebo jinými motory, které znečišťují ovzduší.

Dále dochází k emisím, které vznikají v závislosti na charakteru dopravní cesty, při skladování či tankování pohonných hmot nebo při údržbě a opravách vozidel. Další emise, které rozhodně nemůžeme zanedbat, se do ovzduší dostávají při brzdění – otěr brzdových destiček, dvojkolí apod.

V závislosti na režimu práce tepelného stroje dochází k nedokonalému spalování fosilních paliv a vzniklé škodliviny emitují do ovzduší. V následující tabulce můžeme vidět emise z dopravy (tis. t) v období let 2009 – 2013 v porovnání s rokem 2005.

Tabulka 1: Celkové emise z dopravy (tis. t)²

	2005	2009	2010	2011	2012	2013
CO ₂	18 180,3	19 098,4	18 112,8	18 149,9	17 759,7	17 589,5
CO	211,9	132,2	104,6	90,2	78,2	70,0
NO _x	94,0	64,7	53,3	48,2	43,2	40,5
N ₂ O	2,4	2,5	2,3	2,3	2,3	2,2
těkavé organické látky	42,1	24,5	19,3	16,6	14,4	13,0
CH ₄	1,7	1,4	1,2	1,2	1,1	1,0
SO ₂	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
částice	6,0	4,1	3,3	2,8	2,5	2,3
Pb	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

² Ročenka dopravy České republiky. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013. ISSN 1801-3090

I přes neustále narůstající počet dopravních prostředků zaznamenáváme lepší výsledky emitovaných škodlivin do ovzduší. Výrobci automobilů usilují o snížení spotřeby pohonných hmot a emisí z dopravy úpravou motorů a uplatněním katalyzátorů. Emise pro silniční vozidla v EU jsou navíc normována a ke snížení přispívá i změna struktury spotřeby pohonných hmot.

2.2 Nehody v dopravě

Přes pokračování dopravně-bezpečnostních akcí dosahuje počet dopravních nehod v ČR vysokého počtu. Kromě snahy o snížení počtu nehod je pozornost věnována vyčíslení škod z dopravních nehod, které hradí převážně společnost. Význam má povinné i dobrovolné pojištění, které však celkové náklady nehradí a mnohé z nich ani hradit nemůže.

Dopravní nehody jsou nedílnou součástí železničního, silničního, leteckého a lodního provozu. Nejvíce nehod, největší škody a nejvíce zmařených lidských životů je každoročně dosaženo v silniční dopravě. Od poloviny 90. let se vzrůstající trend počtu nehod sice zpomalil, ale absolutní čísla jsou však stále vyšší. Velkému počtu nehod napomáhá nejen zvyšující se počet vozidel, ale paradoxně i zkvalitnění vozového parku. S ním je spojená vyšší rychlost potažmo agresivita řidičů. Hlavním problémem je však nedbalost a nedodržování předpisů.

Od 1. července 2006 v ČR existuje tzv. bodový systém. Jeho úkolem bylo svou přísností odradit řidiče od nepřiměřené jízdy, nesprávného způsobu jízdy nebo od alkoholu či jiných omamných látek za volantem. Předpokládalo se snížení počtu všech dopravních přestupků, snížení počtu nehod, vážných a smrtelných úrazů z nich. Nejnovější policejní průzkumy a statistiky však potvrzují, že se zmíněná očekávání nenaplnila. Aplikovaná opatření jsou tedy prozatím málo účinná. Zásadní zlepšení lze očekávat po rozšíření technických prostředků v bezpečnosti dopravy.

V ekonomice dopravy se usiluje o harmonizaci podmínek na přepravním trhu. To znamená promítnout do společenských nákladů dopravy ocenění externalit a přispět k požadovaným změnám v podílech druhů dopravy na celkových výkonech dopravního systému státu. Zahrnování nákladů dopravních nehod do společenských nákladů dopravy je problematické, jelikož úhradu by měli podle míry zavinění hradit z vlastních zdrojů původci nehod. Autoři zmiňované učebnice³ tvrdí, že zřejmě nereálnost takového postupu vede k tomu, že náklady nehod se přiřazují k nákladům příslušné dopravy.

³ Eisler, J., J. Kunst a F. Orava. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9

Jedním z možných řešení by byl vznik fondu dopravních nehod podřízený Ministerstvu dopravy (nebo zdravotnictví), který by shromažďoval odvody uživatelů pozemních komunikací a z něhož by byly financovány následky nehod.

Odvody i výdaje by byly sledovány odděleně za silniční a železniční dopravu. Zdroje fondu by byly vytvářeny na začátku roku v závislosti na plánovaném proběhu vozidla. Odvod by se stal součástí provozních nákladů a mělo by se na něj nahlížet podobně jako na zdravotní pojištění, které jedinec platí nezávisle na rozsahu využití lékařské péče. V případě, že by prostředky na konci roku nebyly vyčerpány, převedly by se ve prospěch SFDI.

2.3 Znečištění vod

Mezi největší znečišťovatele vody patří výroba, ale také doprava. Znečišťují nejen vody podzemní (průsak), ale i vody povrchové, které jsou znečišťovány splachy z komunikací, provozováním vodní dopravy či v důsledku havárií.

Zdrojem znečištění vod ze silniční dopravy je na jedné straně samotný provoz (výfukové plyny, škodliviny způsobené třením jak pneumatik, tak z povrchu komunikací) a na druhé straně jsou to havárie, které mohou způsobit leckdy nedozírné následky pro vše živé v krajině.

Mezi nejčastější příčiny znečištění vod, havarijních úniků nebezpečných látek a ekologických havárií v železniční dopravě patří: maziva, netěsnosti, technické závady kolejových hnacích vozidel, nesprávné uzavření kotlových vozů přepravcem, nedodržení technologických postupů plnění kotlových vozů, neprovedení zkoušky těsnosti před plněním, krádeže, nehodové události, střety na přejezdech či proražení palivové nádrže nebo olejové vany spalovacího motoru hnacího vozidla cizím předmětem nebo jako následek vykolejení.

U znečištění vod z vodní dopravy se v současnosti nejvíce hovoří o ovlivnění samotného ekosystému vodního toku a ovlivnění okolní krajiny. Častým zdrojem znečištění kromě škodlivin z provozu jsou u vodní dopravy havárie. Na druhou stranu je vodní doprava jednoznačně neekologičtější.

2.4 Hluk z dopravy

Hlukem se rozumí nežádoucí zvuk, který vyvolává nepříjemný, rušivý vjem nebo škodlivý účinek na člověka nebo zvěř – ohňostroj. Zvuk je mechanickým kmitáním částic. Prakticky jakýkoliv zvuk se může za určitých podmínek stát hlukem, který člověka obtěžuje, ruší, ba i přímo poškozují jeho zdraví.

Hluk z dopravy se v mnoha zemích stal závažným ekologickým problémem. V ČR jsou nejvyšší přípustné hodnoty hluku z pozemní dopravy určeny nařízením vlády 88/2004 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Škodlivé účinky hluku můžeme rozdělit na specifické (působí přímo na činnost sluchového analyzátoru) a na systémové, které se projevují poruchami metabolismu, spánku, srdečně-cévního systému, psychické výkonnosti a duševní pohody.

Obecně se v každém druhu dopravy dají protihluková opatření rozlišit do dvou skupin, a to na aktivní a pasivní. Aktivní se snaží vzniku hluku zabránit, pasivní opatření přicházejí na řadu ve chvíli, kdy hluk vznikne. Mezi aktivní protihluková opatření patří urbanistická, architektonická, dopravně-organizační a technická opatření. Pasivními protihlukovými opatřeními se rozumí protihlukové stěny, valy či zdi, protihlukové valy s přídavnou stěnou nebo ozeleněné strmé valy.

2.5 Záběr půdy

Celkový záběr dopravou v ČR byl v roce 1999 odhadnut na 1 293 km², kdy celková délka silnic a dálnic v tomto roce byla 55 922 km (dálnice – 392 km), což je asi 1,65 % celkové plochy státu a 78 % ze všech druhů dopravy. Nejvíce půdy tedy zabírá doprava silniční. Od zmíněné doby se síť navíc rozrostla, a jelikož stávající hustota silniční sítě nestačí potřebám uživatelů na silnicích I. a vyšších tříd a tvoří se kongesce nejen ve městech, ale i na důležitých dopravních tepnách, můžeme předpokládat její další rozvoj. Další stavby silnic a dálnic se samozřejmě promítnou do vyššího podílu záběru půdy, takže můžeme očekávat celkové zhoršení životního prostředí.

Co se týče železniční dopravy, odhad z roku 1994 mluví o podílu 21 % z celkového záboru půdy dopravní sítí v ČR. V současnosti se však toto číslo dále zvětšovat nebude, neboť nedochází k výstavbě nových tratí, nýbrž k jejich rekonstrukci a modernizaci. Některé tratě se dokonce díky jejich nízké vytiženosti ruší. Plochy záboru jsou počítány rámcově, včetně ploch pro doprovodnou zeleň. Dálnicím a rychlostním komunikacím přísluší šířka záborového pásu 50 m, pro silnice I. třídy se počítá s šířkou 30 m, pro silnice II. třídy s šířkou 25 m a pro železnice s šířkou 30 m (tzv. požární pásma).

2.6 Kongesce

Podle autorů zmiňované publikace⁴ by vybudování kapacit infrastruktury v rozsahu, který by odstranil neuspokojené nároky uživatelů na plynulý provoz, bylo značně nevhodné. Proto určitá neprůjezdnost a s ní spojené zdržení na komunikaci vzniká periodicky na hlavních tazích. Překročí-li však tato časová újma únosnou mez, činí stát opatření k jejímu odstranění.

Ztráty vznikající národnímu hospodářství z důvodu kongescí považuje EU za alarmující a odhaduje jejich výši v průměru na 5 % HDP! V roce 2014 dosáhla hodnota HDP v ČR výše 4 261,1 mld. Kč⁵. Odhadneme-li ztráty z kongescí v našich podmínkách pouze na 2,5 % HDP, dostáváme částku 106,5 mld. Kč, která plně připadá na vrub silniční dopravě.

2.7 Energetická náročnost

Předpokladem provozu dopravního prostředku po dopravní cestě je spotřeba energie. Přemístění dopravního prostředku se neobejde bez hluku, otřesů, nehledě na nehody, o kterých jsme se již bavili. Z veškerých zdrojů energie se nejvíce využívá motorová nafta, jejíž spalování má velmi nepříznivý vliv na životní prostředí. Proto existuje snaha nalézt alternativní paliva s důstojnou účinností, která by dokázala zdevastovanému životnímu prostředí odlehčit. Mezi nejvýznamnější alternativy bych zařadil elektrický a vodíkový pohon, i když se samozřejmě naskytá otázka, do jaké míry je jejich produkce šetrná k životnímu prostředí.

2.8 Bariérový efekt

Umělá cesta, ať už jakákoliv, působí jako překážka s významem pro život člověka, ale s následky pro život zvířat. Jestliže dopravní cesty rozdělují populace živočichů po několik generací, mohou se populace začít demograficky nebo dokonce geneticky měnit. Otázkou je, jak velký bariérový efekt si můžeme dovolit (tolerovat) a jaká mobilita mezi oddělenými lokalitami je nutná k zachování genetického toku, a tím pádem zdravých populací. Druhy, které potřebují velikou rozlohu území, jsou na fragmentaci nejcitlivější. Malé populace mohou pak trpět příbuzenským křížením nebo mohou dokonce vyhynout.

V současné době se již na posuzování bariérového efektu při výstavbě nové dopravní infrastruktury myslí. Pro míjení cesty živočichů a dopravních prostředků se využívá hlavně podchodů nebo propustků, v poslední době se začínají objevovat i nadchody tzv. ekodukty.

⁴ Eisler, J., J. Kunst a F. Orava. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9

⁵ *Kurzy měn, akcie, komodity, investice: HDP 2015, vývoj hdp v ČR* [online]. 2015 [cit. 2015-07-05]. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/makroekonomika/hdp/>

3 Historie vzniku dopravní infrastruktury na území dnešní ČR

V této kapitole si nastíníme historii vzniku jednotlivých druhů dopravy na našem území. Budeme se bavit o vzniku nejdůležitějších dopravních cest a o jejich financování. Převážnou většinu informací použitých v následujících podkapitolách jsem opět čerpal z bibliografie *Ekonomika dopravního systému*⁶.

Historické poznámky o vzniku jednotlivých druhů dopravy jsou cennou informací pro vytváření dopravního systému státu v budoucnu. Jednotlivé dopravní cesty mohly vzniknout v čase, kdy byla k dispozici adekvátní technika a byla vybudována tomu odpovídající infrastruktura.

Nejdříve měla dominantní postavení železnice, ovšem postupný rozvoj dalších druhů dopravy přinášel postupné změny na přepravním trhu, se kterými se v čase stále obtížněji vyrovnává. Nyní z dostupných informací vyplývá fakt, že není reálné očekávat zásadní změny vývojových tendencí ve stávajícím okolí dopravy. Za perspektivní lze považovat silniční dopravu, a to tím spíše, pokud dojde ke snížení zmiňovaných externalit vyvolaných touto dopravou.

3.1 Železniční doprava

Rozvoj železniční sítě na území dnešní ČR závisel na různých faktorech, z nichž způsob financování rozvoje železnic má bezprostřední vztah k dopravní soustavě dnes.

Na počátku vývoje byly na našem území vybudovány dvě koně spřežky. Ta první z Českých Budějovic do Lince se začala stavět roku 1826. Provoz v Čechách byl zahájen 1828, v Rakousku o 4 roky déle v roce 1832. Na druhé Pražsko-Lánské koněspřežné dráze byl provoz zahájen v roce 1830.

Obchodní úspěch parostrojní železnice podnítil vládu Rakouska, která se rozhodla o výstavbě pěti dálkových tratí z Vídně. Zahájením výstavby tzv. Severní dráhy císaře Ferdinanda nastává na našem území budování parostrojních železnic. Financování této významné dráhy se ujal vídeňský bankéř Salomon Rothschild, kterému toto privilegium udělil císař Ferdinand v březnu 1836. S výstavbou se začalo rok poté u Vídně. Po šesti měsících byla zahájena pravidelná osobní doprava mezi Brnem a Vídní, roku 1841 stavba dospěla do Přerova včetně odbočky Přerov – Olomouc. Nakonec byla výstavba přerušena pro nedostatek financí v roce 1847, kdy bylo dosaženo Bohumína.

⁶ Eisler, J., J. Kunst a F. Orava. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9

Výstavba financovaná soukromým sektorem však pro svou nezaručující plynulost z důvodu nedostatku kapitálu poukázala na nutnost prosazení státních zájmů. V roce 1841 je zpracován plán výstavby státních drah s tím, že provozu se po skončení výstavby ujmou soukromé dopravní společnosti. Na počátku roku 1842 bylo zřízeno generální ředitelství státních drah a zároveň se začaly posuzovat možnosti výstavby železnice mezi Vídní a Prahou a dále do Drážďan. Vyhrála varianta vedená z Olomouce, tzv. Olomoucko-Pražská dráha, jejíž výstavba začala v září roku 1842. První vlak z Vídně do Prahy přijel 20. srpna 1845, pravidelná osobní doprava započala k 1. září a nákladní doprava byla zahájena k 1. říjnu téhož roku. Mezitím bylo požadováno spojení mezi Brnem a Prahou, a proto byla budována dráha z Brna do České Třebové.

Na počátku druhé poloviny 19. století však finanční situace Rakouska nebyla příznivá a vláda opět viděla řešení ve vstupu soukromého kapitálu. Roku 1854 byl schválen koncesní zákon, který vytvořil příznivé podmínky pro kapitalistické podnikání na železnici ve smyslu státních záruk za dosažení minimálního výnosu a úhrad ztráty z podnikání. Díky těmto okolnostem nastává živelné období zakladatelské horečky. U projektovaných železnic se mnohdy nehledí na hospodářskou účelnost, protože železniční společnosti nenesou žádné riziko. Dochází k výstavbě konkurenčních souběžných drah a projevuje se prosazování soukromých zájmů skupin kapitalistů. Na území dnešní ČR v tomto období vzniká základní síť ve směrech tehdejších dálkových silnic celostátního a mezinárodního významu. Kromě hlavních tratí vznikaly i navazující úseky, zprovoznění probíhalo postupně a ve většině případů s velkými finančními problémy. V roce 1873 došlo ke zhroutilí vídeňské burzy a neúnosně rostoucí ztráty špatně hospodařících soukromých drah vedly k vydání tzv. sekvestračního zákona (1877), který státu umožňoval uvalit na špatné drážní hospodáře nucenou správu. S tímto počínem doba kapitalistické volné soutěže skončila.

Po zkušenostech z předchozích období vláda rozhodla, že železniční doprava potřebuje změnu vlastnictví a jednotné řízení. Začala výstavba nových státních drah a současně i zestátnění drah soukromých. Úsilí státní správy vytvořit jednotnou síť státních drah nepostačovalo požadavkům průmyslu a obchodu jednotlivých oblastí a měst. Regionální zájmy měly být uspokojeny vedlejšími a místními drahami. Soukromý kapitál ovšem nejevil zájem o výstavbu těchto tratí pro nízké příjmy ze slabé dopravy, a proto byl roku 1880 vydán zákon o výstavbě místních drah, který měl díky úlevám jejich stavbu ulehčit a umožnit. Nastalo období rozvoje místních drah. Česká železniční síť, která v roce 1892 měřila 4 175 km, dosáhla do konce roku 1906 délky 6 490 km. S určitou tolerancí můžeme konstatovat, že do počátku 20. století byla v českých zemích vybudována železniční síť, kterou využíváme až dodnes.

3.2 Silniční doprava

S rostoucím vlivem železniční dopravy se formanská dálková doprava stávala konkurenčně neschopnou a postupně zanikla. Místní silniční doprava se zaměřovala na obsluhu železničních stanic a dopravu v místech, kde dosud chyběla železniční síť. Z formanství se postupem času stalo zasilatelství. Zasilatelé ve svých skladech soustřeďovali zboží, které poté předávali k přepravě po železnici a říční přepravě. V případě potřeby vykonávali činnosti spojené s celním odbavením.

Technický pokrok se samozřejmě promítnul i v silniční dopravě. Byl zkonstruován silniční parní vůz (samohyb), jehož autorem byl francouzský inženýr N. J. Cugnot (1725 – 1804). Poté bylo využito i plných pryžových obručí (Ch. Goodyear), ale pro silniční dopravu nejvýznamnějším přínosem byl vynález G. Daimlera a K. Benze, kteří r. 1883 dostávají patent na spalovací zážehový motor. Vynálezcem vznětového motoru byl R. Diesel a první použitelný motor byl zkonstruován roku 1897. Dalším významným krokem byl vynález nafukovací kaučukové pneumatiky, kterou vymyslel skotský zvěrolékař J. B. Dunlop a jejíž průmyslovou výrobu zavedl Francouz A. Michelin.

V Evropě se ihned začaly stavět továrny na výrobu automobilů: Benz – 1883, Daimler – 1890, Opel – 1898, Mercedes – 1900, Fiat – 1899 a další. U nás byl významným automobilem President z Kopřivnice, který na jaře 1898 projel trasu mezi Kopřivnicí a Vídní průměrnou rychlostí 17 km/h. Za zakladatele automobilového průmyslu v Čechách je považován V. Klement (automobilka Laurin & Klement v Mladé Boleslavi - výroba automobilů od roku 1905⁷). Později došlo k výrobě automobilů i v dalších firmách, jako např. Walter Jinonice, Aero, Zbrojovka Brno, Wikov Prostějov, Praga a další.

V roce 1907 se v pražských ulicích objevily první autodrožky (taxi) a o rok později byly zprovozněny první dvě poštovní autobusové tratě. Autobusy začala v té době používat i pražská hromadná doprava.

Zmiňované první pravidelné autobusové linky státní pošty z Pardubic do Holic a z Pardubic do Bohdanče byly provozovány na základě koncese udělované ministerstvem obchodu ve Vídni. Autobus měl 16 míst pro sedící a zvláštní zavazadlový a poštovní prostor. Časem byly dány do provozu další poštovní autobusové linky. Do první světové války bylo na našem území v provozu 23 poštovních a soukromých tratí o celkové délce 580 km.

⁷ *Wikipedie: otevřená encyklopedie: Václav Klement* [online]. 2015 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/V%C3%A1clav_Klement

3.3 Vodní doprava

Vnitrozemská vodní doprava je v rámci současného dopravního sektoru historicky nejstarší. Její počátky sahají na Labi do 11. století. V průběhu let prošla postupným přirozeným vývojem od primitivních dřevěných člunů po moderní motorové lodě a remorkéry. Měnila se plavidla, upravovaly se vodní cesty, měnila se vlastnická struktura loďařů a měnily se rovněž přepravní výkony.

Po napoleonských válkách došlo na Labi ke zjednodušení celních a právních poměrů. Roku 1815 byla na Vídeňském kongresu uplatněna zásada volné plavby na mezinárodních řekách ústících do moře. Na základě Labských plavebních akt, podepsaných roku 1821, byla vyhlášena svobodná plavba na splavném toku Labe. Odezvou na tuto situaci vzniká v roce 1822 Pražská společnost pro plavbu loďmi plachetními, která zajišťovala přímou dopravu mezi Prahou a Hamburkem.

Nejen v železniční, ale i ve vodní dopravě se prosadil parní stroj. V roce 1857 měla společnost s inovovaným názvem Pražská společnost pro plavbu parní a plachetní již pět vlastních kolesových parolodí a remorkérů a obstarávala vlečnou službu po celém Labi.

První parolodě na Labi sloužily jen dopravě osobní. V roce 1841 byla do provozu spuštěna loď Bohemia, která zajišťovala dopravu mezi Drážďanami a Obřívím. Až po tomto úseku totiž byla doprava na Labi provozována. Odtud byli cestující převáženi dostavníky a zboží překládáno na povozy.

Po Vltavě plula první parolod' roku 1857, ale při její cestě došlo k poruše. Při její další plavbě narazila na skálu, a tak byla pro její problémy prodána v dražbě. Až o 8 let déle zahájila pravidelnou paroplavbu Česká akciová společnost pro paroplavbu po Vltavě mezi Prahou a Zbraslaví. O tuto dopravu byl veliký zájem, a proto společnost rozšířila svou flotilu na sedm lodí. Významnou surovinou plavenou po Vltavě bylo dřevo, které bylo v naprosté většině převáženo dále do Německa do Hamburku, kde bylo prodáváno na stavbu lodí.

Pro zvýšení přepravy po vodě byly roku 1856 zahájeny práce na zlepšení plavební dráhy mezi Prahou a Litoměřicemi a od roku 1870 se pokračovalo dále do Děčína. Jednalo se o úpravy a výstavbu jezů, prohlubovalo se řečiště, rušily se údolní mlýny, odstřelovaly skály apod. Ke zvýšení přepravy dále přispělo zrušení celních poplatků a položení řetězů na dno řeky pro vlek člunů pomocí řetězových parníků.

Plavbu po Labsko-vltavské cestě ovlivňovala výstavba souběžných železničních tratí. Stavělo se z důvodu kombinace železniční a vodní dopravy. Pro využití plavby mezi Českými Budějovicemi a Prahou byl vypracován projekt a započaly přípravné práce, ale splavení Vltavy

pod Prahou nepřineslo očekávaný růst. Naproti tomu plavba po Labi pod Mělníkem dosáhla počátkem 20. století svého vrcholu a do začátku první světové války se objem přepravy příliš neměnil.

Rozhodujícím druhem zboží v exportu do zahraničí bylo hnědé uhlí, které tvořilo 70 % z celkového výkonu. Lodní dopravu ovládal německý kapitál, Pražská plavební společnost a roku 1902 založená společnost pro remorkáž na Vltavě a na Labi.

3.4 Letecká doprava

Vývoj k letadlu byl náročný a neobešel se bez ztráty lidských životů. Vše začalo vynalezením balónu bratry Montgolfierovými a pokračovalo etapou říditelných vzducholodí. Průkopníků letectví na strojích těžších než vzduch byl velký počet a výsledky některých z nich lze označit pouze jen za skoky. Za významný se považuje pokus bratrů Wrightových z prosince roku 1903⁸, kteří na svém letadle s benzinovým motorem uletěli 37 metrů. Následovaly pokusy A. Santos-Dumonta, který roku 1906 se svým dvojplošníkem dosáhl rychlosti 41 km/h a uletěl 220 metrů. Následně francouzský letec H. Farman uletěl již jednu míli v uzavřeném okruhu při rychlosti 53 km/h. Se zlepšující leteckou technikou přicházeli delší lety a stoupala rychlost letu. Velkým mezníkem byl přelet Lamanšského průlivu L. Blériotem na jednoplošníku za 27 minut.

Ve vývoji letectví má zastoupení i naše země. Jan Kašpar se svým bratrancem Evženem Čihákem konstruoval letadla a roku 1911 podnikali úspěšné lety mezi českými městy.

Leteckou obchodní dopravu na území dnešní ČR zahájila v roce 1920 francouzsko-rumunská společnost na lince Paříž – Štrasburk – Praha. Následně vznikla společnost Československé aerolinie (ČSA) a leteckou dopravu zahájily na lince Praha – Bratislava dne 24. října roku 1923. Let byl uskutečněn z letiště Kbely na letiště Vajnory dvoumístným letadlem s jedním cestujícím. Od roku 1924 byla linka prodloužena do Košic, přepravoval se jeden nebo dva cestující a létalo se jen za dobré viditelnosti a v malých výškách, aby byl pilot schopen kontrolovat směr podle tratí a silnic.

Postupem času se počet linek rozšiřoval a tomu bylo třeba přizpůsobit i letadlový park. Začala se objevovat letadla s vyšším výkonem, rychlostí a počtem možných cestujících. Vnitrostátní doprava byla zpočátku nepravidelná, provozně nevhodná a značně nákladná. Mezinárodní se rozšiřovala a roku 1928 byla zprovozněna linka Vídeň – Praha – Drážďany – Berlín a Praha – Mariánské Lázně – Kastel – Rotterdam. Rok poté zahájila svou činnost

⁸ *World digital library: Telegram from Orville Wright in Kitty Hawk, North Carolina, to His Father Announcing Four Successful Flights, 1903 December 17* [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: <http://www.wdl.org/en/item/11372/>

Československá letecká společnost (ČSL) a rozšiřuje se i vnitrostátní letecká doprava. Na pražském letišti v té době létalo 17 zahraničních leteckých společností.

Počet cestujících trvale stoupal. Roku 1938 přepravily ČSA a ČSL téměř 61 tisíc cestujících a nalétaly 2,6 milionů kilometrů. Cestovní rychlost také stoupala, roku 1926 se létalo rychlostí 130 km/h, v roce 1933 rychlostí 160 km/h a před druhou světovou válkou rychlost činila téměř 220 km/h. Domácí továrny, jako např. Avia, Aero, Walter, Letov nebo Tatra, se podílely nejen na úspěších vnitrozemské letecké dopravy, ale samotná letadla a motory byly používány i v zahraničí.

4 Způsoby financování dopravní infrastruktury v ČR

V této kapitole si uvedeme jednotlivé subjekty působící v oblasti dopravy včetně jejich charakteristiky a role při financování dopravy.

Dopravní stavby jsou ve většině případů financovány z veřejných zdrojů pomocí veřejných zakázek. V České republice tyto veřejné zakázky upravují jednotlivé státní správy, nebo veřejné orgány. Tyto organizace stát pověřil správou dopravní infrastruktury, tedy staveb železničních drah, pozemních komunikací, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení. Dohled nad nimi provádí prostřednictvím ústředního orgánu státní správy pro oblast dopravy, tedy prostřednictvím Ministerstva dopravy České republiky.

Podle ročenky dopravy⁹ má v drážní dopravě správu majetku na starosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). V silniční dopravě je to složitější. Dálnice a silnice I. třídy (do této kategorie zařazujeme i rychlostní silnice) má na starosti příspěvková organizace Ministerstva dopravy Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví krajů, na jejichž území se silnice nacházejí a vlastníkem místních komunikací je obec. O stav vodní infrastruktury se stará organizační složka státu Ředitelství vodních cest ČR a o leteckou dopravu státní podnik Řízení letového provozu ČR.

O finance na reži, rekonstrukce, modernizace, rozvoj a výstavbu dopravní infrastruktury vlastníci žádají skrze fondy založené státem, krajem nebo Evropskou unií. Nicméně tyto fondy hradí jen určitou část celkové ceny projektů. Je totiž nutné přidat vlastní příspěvek vlastníka (budoucí) komunikace z vlastních zdrojů ve stanovené výšce (ve většině případech 15 % celkové ceny stavby)¹⁰.

Dalším možným zdrojem financování dopravy mohou být programy spolupráce veřejného a soukromého sektoru tzv. Public Private Partnership (PPP projekty), ale tato problematika bude vysvětlena až v závěru této práce

⁹ *Ročenka dopravy České republiky*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013. ISSN 1801-3090

¹⁰ FEKETE, László. *Ceny dopravních staveb se zaměřením na pozemní komunikace*. Brno, 2012. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení.

4.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Speciální postavení ve financování dopravní infrastruktury v ČR má Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Fond měl být vytvořen jako dlouhodobý zdroj financování relativně nezávislý na státním rozpočtu.

Podle svých webových stránek¹¹ byl SFDI zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. červenci 2000. Podle tohoto zákona¹² je jeho účelem využití svých příjmů ve prospěch rozvoje, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních cest a vnitrozemských vodních cest v tomto rozsahu:

- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic,
- poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic,
- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah,
- financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby,
- poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah,
- poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek,
- financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného,
- financování úhrady koncesionářů na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy,
- náklady na činnost SFDI,
- financování úhrady nákladů souvisejících s pořízením, zabudováním a provozem kontrolních vah na pozemních komunikacích ve vlastnictví státu,
- financování nákladů souvisejících se získáním vlastnických práv nebo se zřízením a trváním věcného břemene k pozemkům, na nichž se nachází dopravní infrastruktura

¹¹ *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2015 [cit. 2015-07-18]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

¹² ČESKO. Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=104&r=2000>

ve vlastnictví státu, nebo pozemkům sloužícím účelům ochrany a údržby dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu.

Peněžní prostředky na účely dle předchozího odstavce SFDI převádí organizačním složkám státu, státním příspěvkovým organizacím nebo státním organizacím, které hospodaří s majetkem státu mající podobu dopravní infrastruktury, krajům a osobám, na které stát převedl vlastnická práva na svůj majetek podle zvláštního předpisu, a dalším osobám provádějícím výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu.

K naplnění svého účelu SFDI využívá těchto příjmů¹³:

- převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí,
- výnos silniční daně podle zvláštního právního předpisu,
- podíl z výnosu spotřební daně z minerálních olejů podle zvláštního právního předpisu,
- výnosy z časového poplatku,
- výnosy z mýtného a propadlých kaucí,
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury,
- příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- dary a dědictví,
- dotace ze státního rozpočtu,
- převody části výnosů z pokut uložených za správní delikty v souvislosti s provozováním vozidla, které při kontrolním vážení překročí nejvyšší povolenou hmotnost nebo jiné hmotnostní poměry podle zvláštního právního předpisu, a náhrada nákladů vážení podle zvláštního právního předpisu.

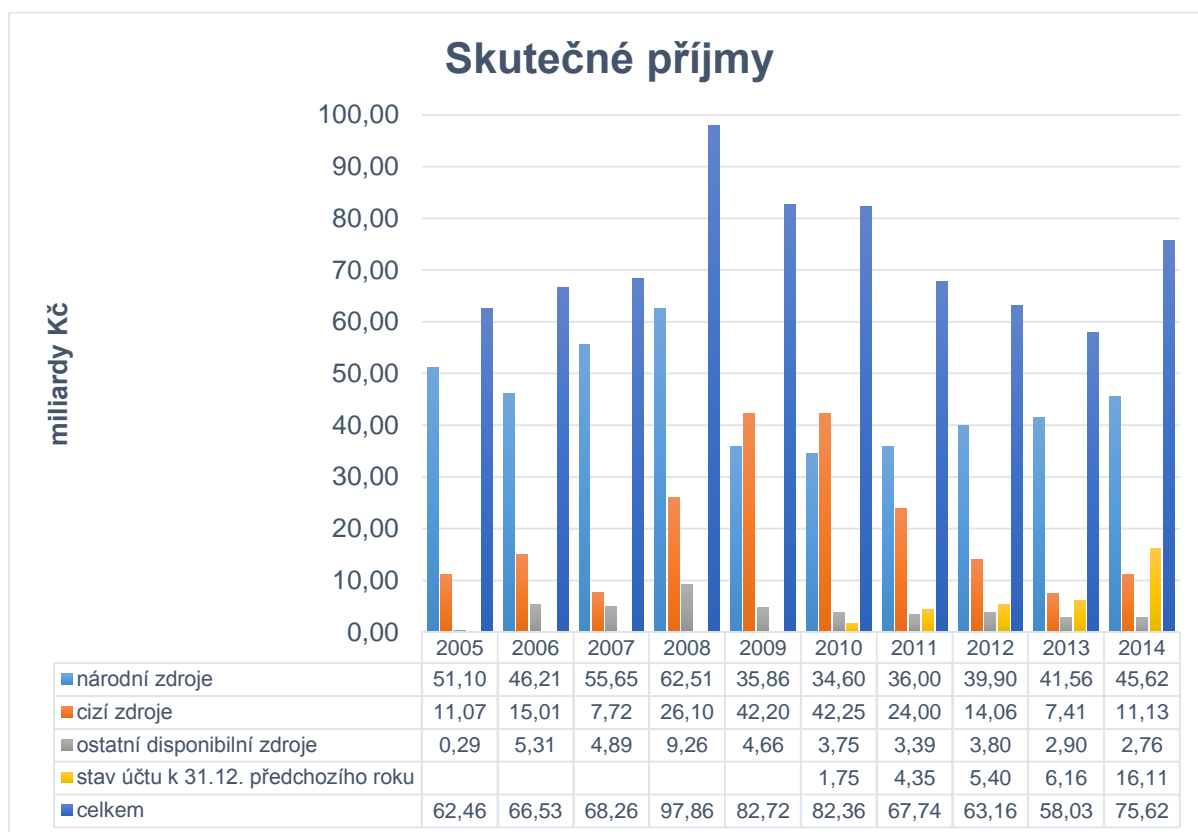
Dary a dědictví může Fond jménem České republiky přijmout a použít jen za podmínek a pro účely stanovené dárcem nebo zůstavitelem, pokud se tyto podmínky a účely shodují s předmětem činnosti Fondu.

¹³ ČESKO. Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=104&r=2000>

Zůstatky příjmů Fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího.

Orgány SFDI jsou tvořeny výborem, dozorčí radou a ředitelem¹⁴. Výbor sestává z 9 členů, jejichž předsedou je ministr dopravy. Místopředsedu a zbývajících 7 členů výboru jmenuje vláda a jejich funkční období trvá čtyři roky. V jejich kompetenci je schvalování návrhu rozpočtu, návrhu střednědobého výhledu, roční účetní uzávěrky, návrhu výroční zprávy, časového plánu příjmů a výdajů SFDI, ročního programu vyhlášených výběrových řízení na realizace investičních akcí podle zvláštního právního předpisu a uvolňování prostředků na investiční akce podle schváleného statutu. Dozorčí rada má pět členů, je volena Poslaneckou sněmovnou na funkční období čtyř let a slouží jako kontrolní orgán SFDI, který dozírá na činnost a hospodaření. Statutárním orgánem je ředitel. Ten řídí činnost fondu a rozhoduje o uvolňování prostředků. Jeho výběr, jmenování a odvolání se řídí dle zákona o státní službě.

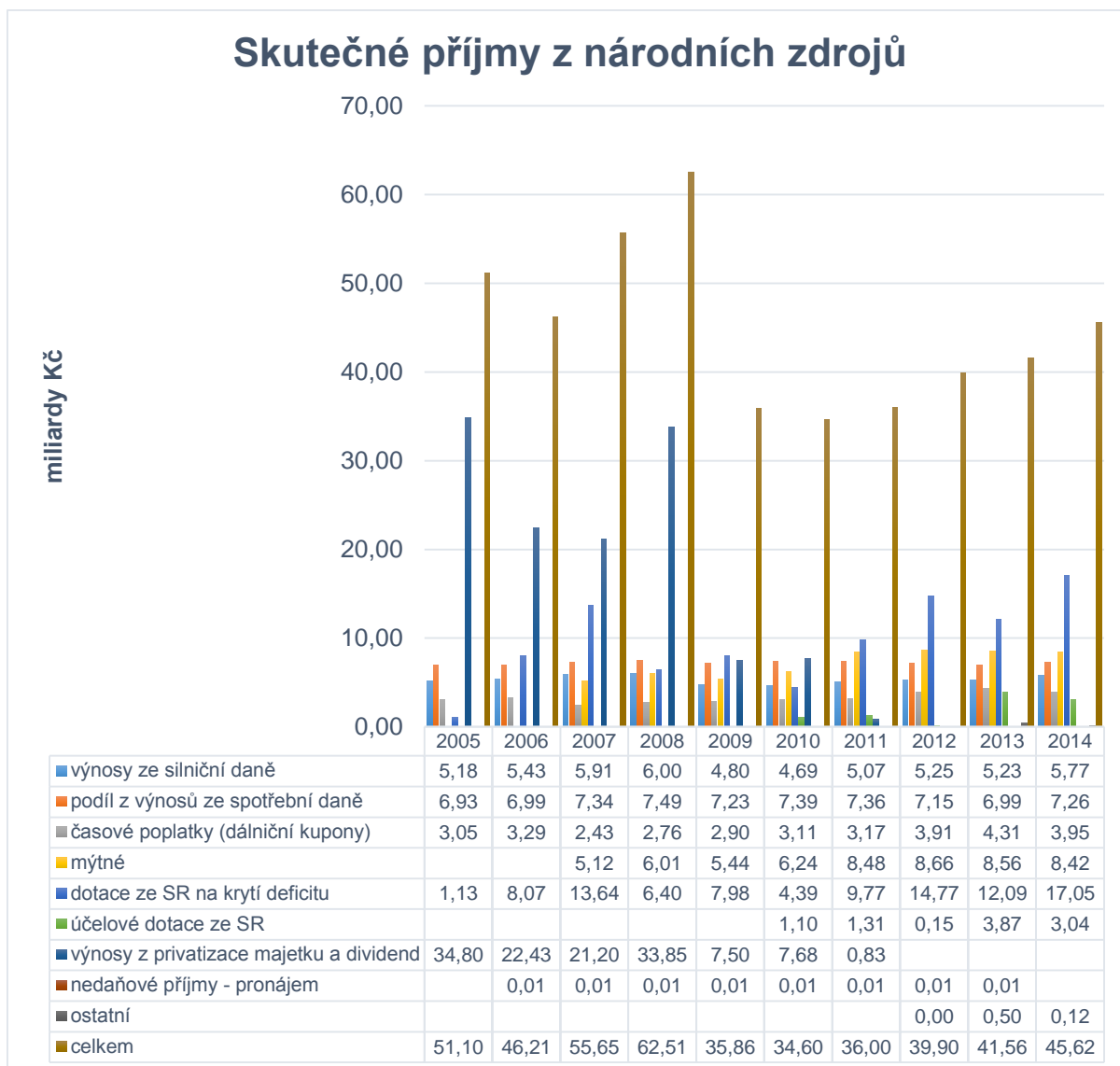
Nyní přejdeme k číslům. Příjmy SFDI můžeme rozdělit do 3 základních skupin – národní zdroje, cizí zdroje a ostatní disponibilní zdroje. Skutečné příjmy z těchto zdrojů jsou popsány následujícím grafem.



Graf 1: Skutečné příjmy SFDI v miliardách Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: *Informace pro dopravní analýzy*: <http://data.ioda.cz/>)

¹⁴ *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2015 [cit. 2015-07-18]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

Nyní přejděme k jednotlivým dílčím zdrojům financí. Příjmy z národních zdrojů jsou popsány následujícím grafem.



Graf 2: Skutečné příjmy SFDI z národních zdrojů v miliardách Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: *Informace pro dopravní analýzy*; <http://data.ioda.cz/>)

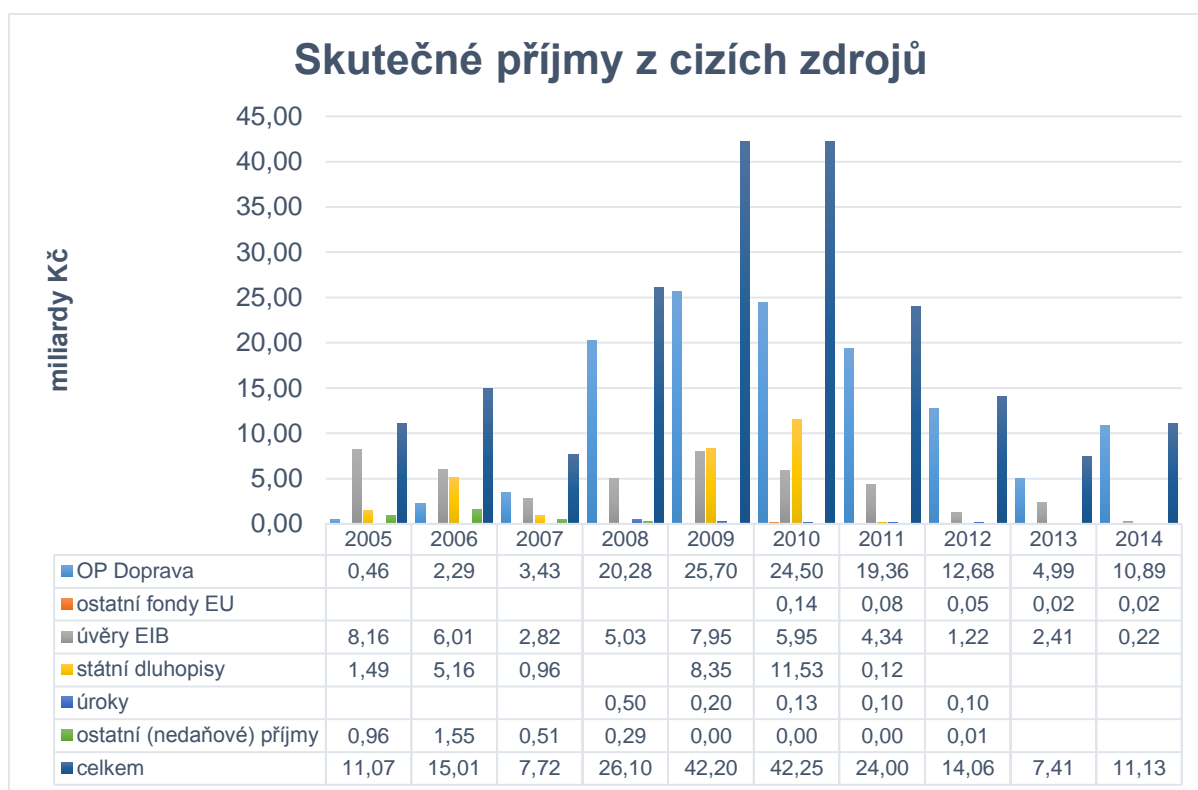
Je třeba doplnit, že k 1. 1. 2007¹⁵ bylo novelou Zákona o pozemních komunikacích zavedeno na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla mýtné pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun. Od 1. 1. 2008 se mýtné rozšířilo na vybrané úseky silnic I. třídy a k 1. 1. 2010 se povinnost platit elektronické mýtné začala vztahovat na všechna vozidla o celkové hmotnosti

¹⁵ *Wikipedie: otevřená encyklopedie: Elektronické mýtné v Česku* [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%A9_m%C3%BDtn%C3%A9_v_%C4%8Cesku

nad 3,5 tuny. Podle serveru www.elektronickemytne.cz¹⁶ po prvním roce provozu mýtného systému byl podíl na příjmech SFDI 9 %, na konci roku 2013 se dostal na 16,5 % a výhledově pro rok 2016 se předpokládá lehký nárůst na 18 %. Stejný zdroj uvádí, že jedním z důvodů zavedení mýtného bylo omezení hlavního historického zdroje SFDI – příjmů z privatizace majetku a dividend.

Je potřeba dodat i ten fakt¹⁷, že od roku 2005 byl v souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. třídy na kraje snížen podíl výnosů ze spotřební daně, a to konkrétně z 20 % na 9,1 %¹⁸. To ve finále způsobilo změnu v příjmech ze 13 mld. na necelých 7 mld., tedy téměř o polovinu.

Nejvýznamnějšími cizími zdroji příjmů jsou jednoznačně dotace z evropských fondů v rámci Operačního programu Doprava (viz kapitola 5). Příjmy SFDI z cizích zdrojů v období let 2005 – 2014 jsou uvedeny v následujícím grafu.



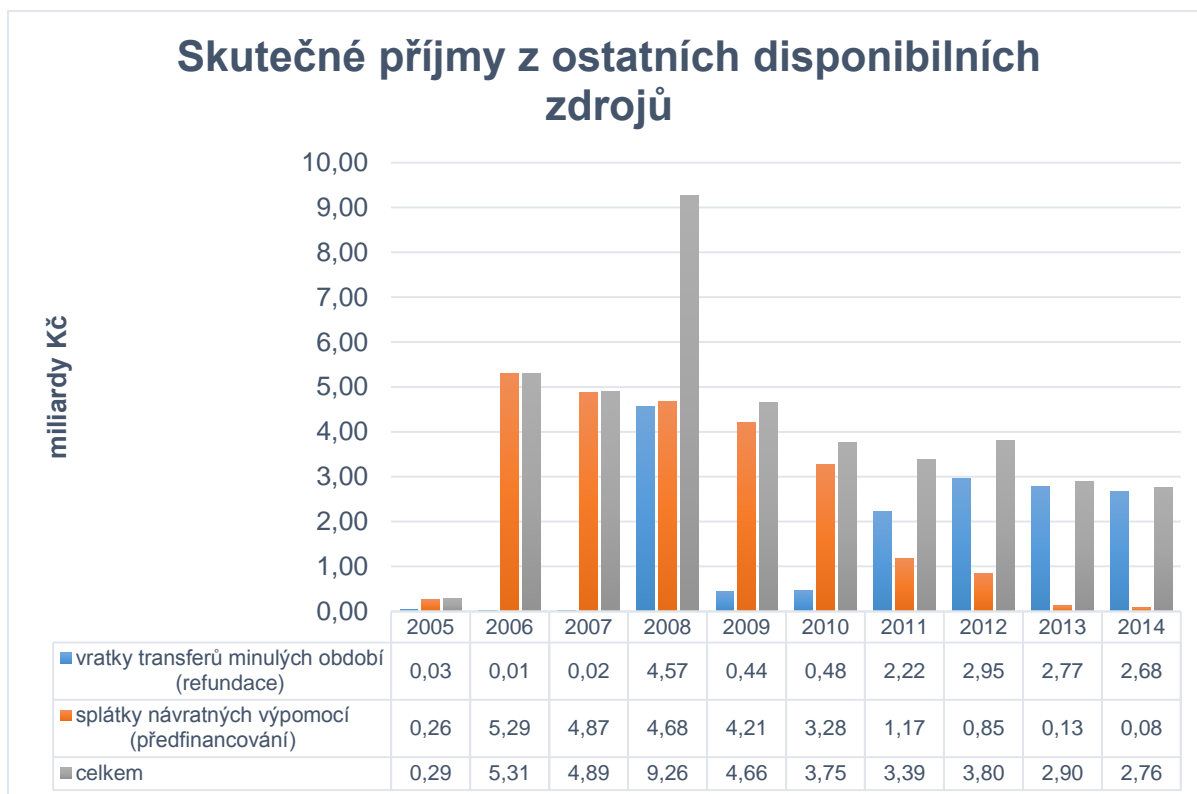
Graf 3: Skutečné příjmy SFDI z cizích zdrojů v miliardách Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: *Informace pro dopravní analýzy*: <http://data.ioda.cz/>)

¹⁶ Pracovní skupina elektronické mýtné: *Jakou část příjmů SFDI činilo v posledních letech mýto a dálniční kupóny?* [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: <http://www.elektronickemytne.cz/jakoucast-prijmu-sfdi-cinilo-v-poslednich-letech-myto-a-dalnicni-kupony/>

¹⁷ Ministerstvo vnitra České republiky: *Optimalizace dopravy zlepšuje dopravní obslužnost* [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/optimalizace-dopravy-zlepsil-dopravni-obsluznost.aspx>

¹⁸ Časopis silnice železnice: *Financování rozvoje dopravní infrastruktury* [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/financovani-rozvoje-dopravni-infrastruktury/>

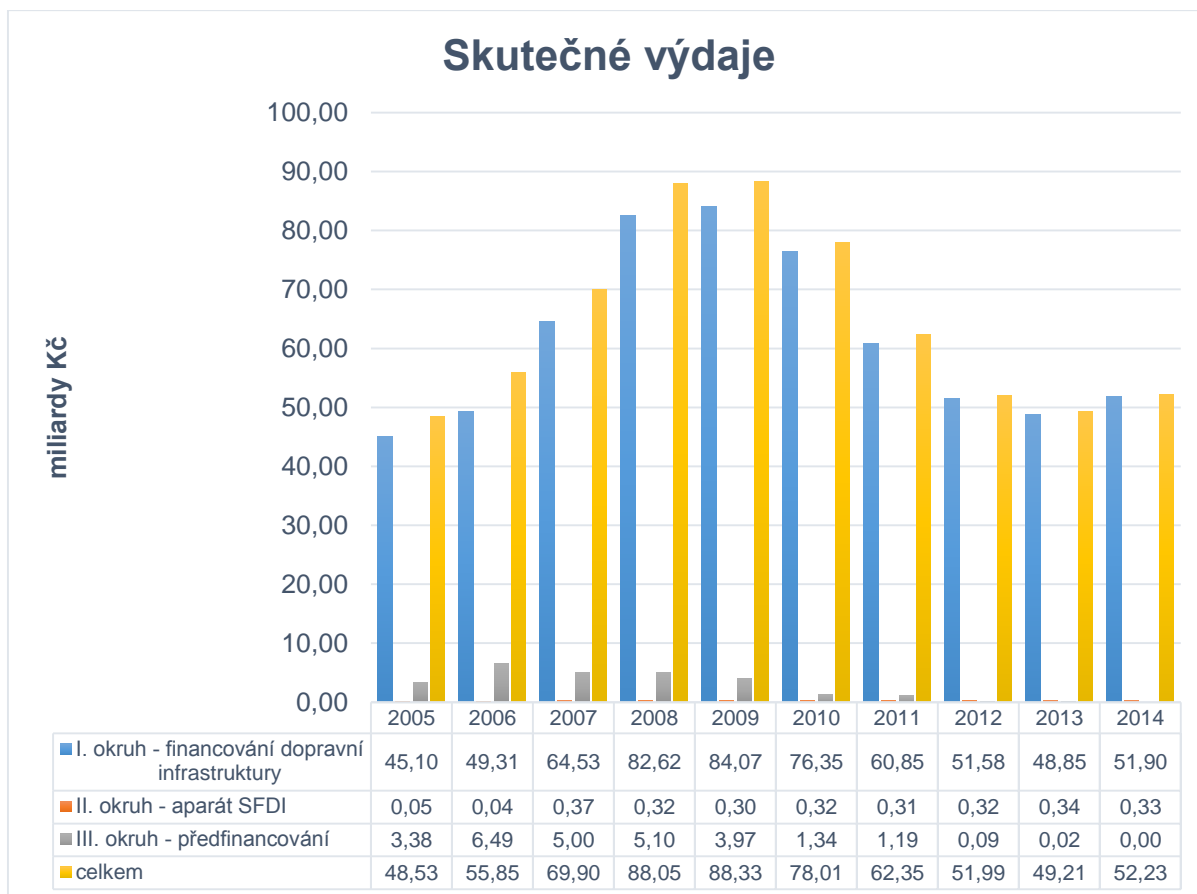
Za ostatní disponibilní zdroje jsou považovány vrácené peníze z předchozích let a splátky návratných výpomocí. Jejich hodnoty jsou uvedeny v následujícím grafu.



Graf 4: Skutečné příjmy SFDI z ostatních disponibilních zdrojů v miliardách Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: *Informace pro dopravní analýzy*: <http://data.ioda.cz/>)

Výdaje Státního fondu dopravní infrastruktury jsou podle databáze serveru www.ioda.cz¹⁹ rozděleny do 3 okruhů. Prvním a zároveň největším, je ono podstatné financování dopravní infrastruktury. II. okruhem jsou náklady na samotný chod tohoto orgánu veřejné správy a za III. okruh je považováno předfinancování. Jak jde vidět na následujícím grafu, objem peněz v II. a III. okruhu je oproti I. okruhu téměř zanedbatelný.

¹⁹ *Informace pro dopravní analýzy* [online]. 2015 [cit. 2015-07-25]. Dostupné z: <http://data.ioda.cz/>

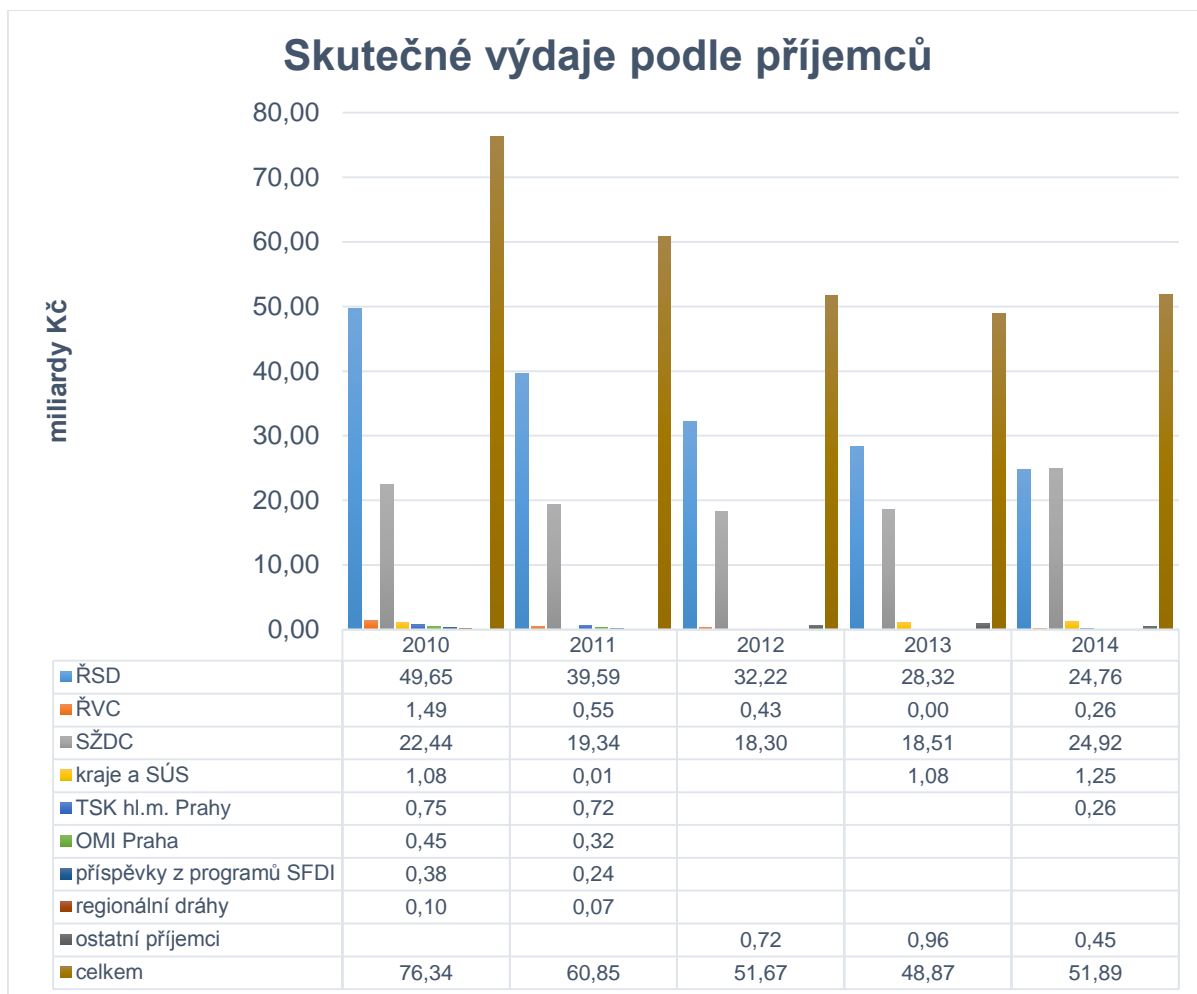


Graf 5: Skutečné výdaje SFDI v miliardách Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: *Informace pro dopravní analýzy*: <http://data.ioda.cz/>)

Co se týče výdajů na dopravní infrastrukturu ze SFDI dělené podle příjemců, musíme se spokojit pouze s daty v období let 2010 – 2014 (viz graf). I přes procházení jednotlivých výročních zpráv jsem nebyl bohužel schopen dostatečně správně určit zkoumané hodnoty pro roky předchozí.

Pro úplnost je třeba doplnit, že ve zpracovaném období finance čerpaly organizace: ŘSD, ŘVC, SŽDC, kraje a krajské správy a údržby silnic (SÚS), Technická správa komunikací hlavního města Prahy (TSK), hlavní město Praha - odbor městského investora (OMI), provozovatelé regionálních tratí²⁰ (např. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., SART, stavby a rekonstrukce, a.s., VIAMONT, a.s.) a další organizace mající na starosti např. cyklistické stezky nebo zvyšování bezpečnosti dopravy a její zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

²⁰ *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2010*. Praha: Státní fond dopravní infrastruktury, 2011. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2011/2011_vz2010.pdf



Graf 6: Skutečné výdaje SFDI podle příjemců v miliardách Kč v období let 2010 – 2014 (zdroj: *Informace pro dopravní analýzy*: <http://data.ioda.cz/>)

4.2 Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Zásadním zásahem do organizační struktury železniční dopravy v naší zemi se stalo rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty, a to akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Na základě zákona Parlamentu České republiky č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, došlo ke vzniku obou jmenovaných nástupnických subjektů dne 1. ledna 2003.

Podle tohoto zákona²¹ SŽDC plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy a předmětem jeho činnosti je:

- zajišťování provozování železniční dopravní cesty a její provozuschopnosti,
- zajišťování údržby a opravy železniční dopravní cesty,
- zajišťování rozvoje a modernizace železniční dopravní cesty,
- hospodaření s vymezenými závazky a pohledávkami státní organizace České dráhy, existujícími ke dni vzniku akciové společnosti České dráhy,
- příprava podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrola užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy
- a podle webových stránek organizace²² je od 1. 7. 2008 také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu.

Dále tento zákon říká, že orgány SŽDC jsou správní rada a generální ředitel. Správní radu tvoří sedm členů jmenovaných a odvolávaných vládou na návrh ministra dopravy. Vláda poté stanovuje z členů správní rady předsedu, který řídí její činnost. Člen správní rady je povinen zachovávat mlčenlivost, zdržet se jakéhokoliv jednání, které by mohlo vést ke střetu zájmu osobního se zájmy organizace, a nesmí zneužívat informace nabyté v souvislosti s výkonem funkce ve prospěch vlastní nebo jiné osoby. Generální ředitel je statutárním orgánem organizace, který řídí její činnost a jedná jejím jménem. Jeho jmenování a odvolání má na starosti správní rada a je jí na její žádost povinen poskytnout veškeré informace a doklady o činnosti. Generální ředitel rozhoduje o všech záležitostech organizace, pokud nejsou zákonem nebo jiným statutem vyhrazeny do působnosti správní rady nebo ministerstva. Dále schvaluje

²¹ ČESKO. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=77&r=2002>

²² *Správa železniční dopravní cesty: Vznik SŽDC* [online]. 2015 [cit. 2015-08-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/vznik-szdc.html>

rozhodnutí o smluvním zajištění významných investičních a modernizačních akcích týkajících se železniční dopravní cesty.

Statut státní organizace SŽDC ze dne 30. července 2014²³ říká, že náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty a zajišťováním její provozuschopnosti ve veřejném zájmu hradí organizace:

- z příjmů z plateb za užívání železniční dopravní cesty hrazených železničními dopravci,
- ze Státního fondu dopravní infrastruktury,
- z dotací státu,
- z ostatních zdrojů.

A náklady na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty hradí organizace:

- z dotací státu,
- ze Státního fondu dopravní infrastruktury,
- z úvěrů,
- z prostředků fondů Evropské unie,
- z ostatních zdrojů.

Jelikož tato státní organizace plní funkci vlastníka a provozovatele státní dráhy, má na starosti výběr poplatků za užívání železniční dopravní cesty. Tyto poplatky jsou povinni hradit všichni železniční dopravci jak v osobní, tak samozřejmě i v nákladní dopravě. Tržby z této činnosti jsou uvedeny v následujícím grafu.

²³ *Statut státní organizace Správa železniční dopravní cesty*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, 2014. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/documentpublisher/download?documentId=1%3B%2398ea2b7a-22a8-48a8-b467-239c2b07fbc9&contentId=0>

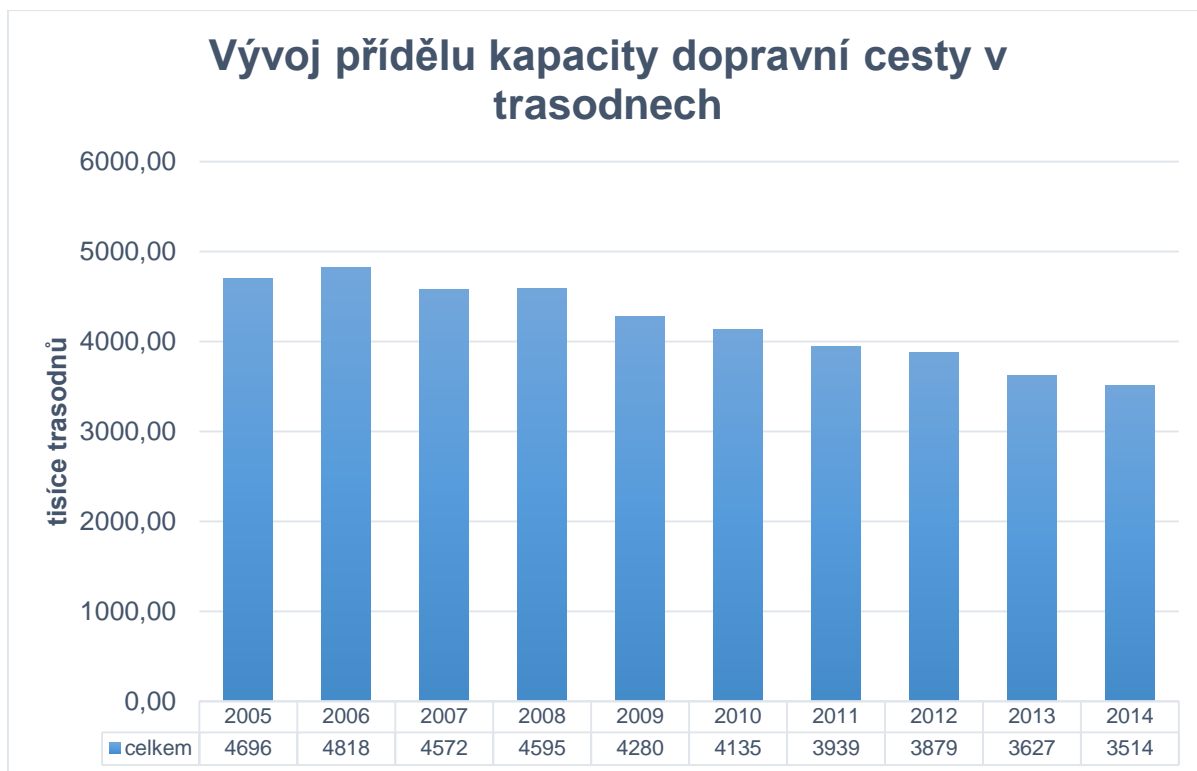


Graf 7: Tržby za použití železniční dopravní cesty v miliardách Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: jednotlivé výroční zprávy SŽDC)

Velký pokles v roce 2009 je vyvolán snížením poplatku²⁴ za využití železniční dopravní cesty o 20 % ke dni 1. 1. 2009. Důvodem je klesající zájem o železnici, který je způsoben zvyšující se popularitou silniční dopravy, obzvláště nákladní. Tento trend je přičítán zvyšujícím se nárokům na čas, který je přímo spojen s logistickým systémem JIT (Just In Time).

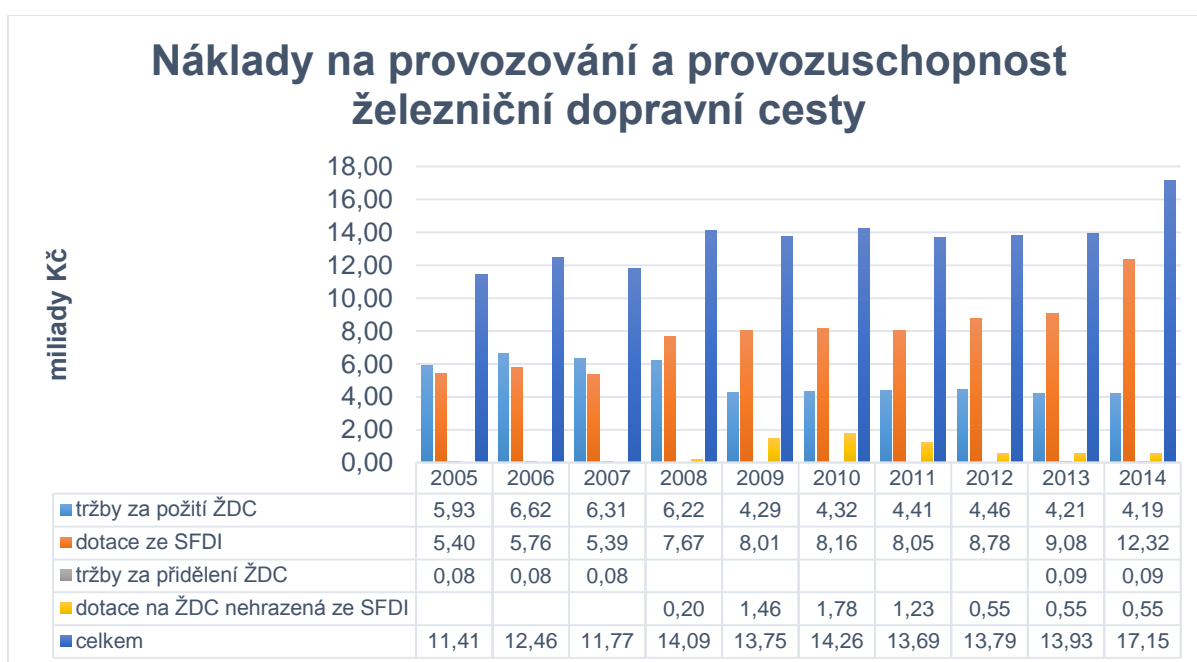
Vývoj přidělu železniční dopravní cesty jednotlivým drážním dopravcům je zpracován v následujícím grafu.

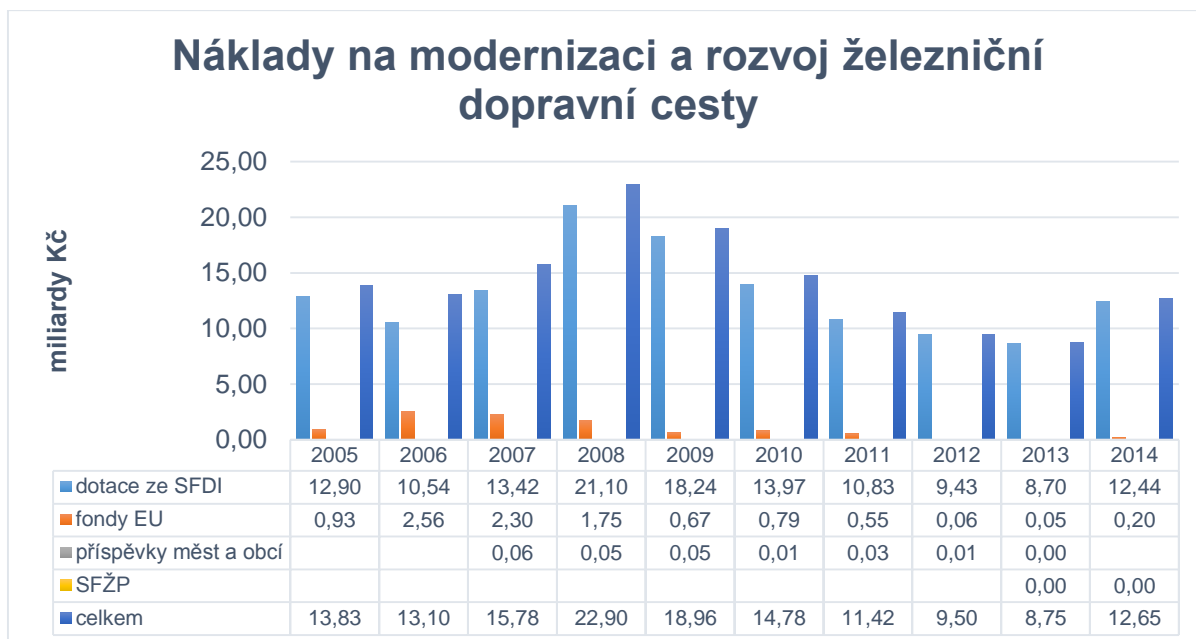
²⁴ Správa železniční dopravní cesty. *Prezentace informačních systémů ve vztahu k zpoplatnění ŽDC – náhrada TP 412 systémem IS KAPO*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, 2010. Dostupné z: provoz.szdc.cz/Portal/Show.aspx?oid=1173946



Graf 8: Vývoj přidělu kapacity dopravní cesty v trasodnech v období let 2005 – 2014 (zdroj: výroční zprávy SŽDC z let 2009 a 2014)

Náklady na provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty a náklady na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty v letech 2005 – 2014 jsou popsány v následujících dvou grafech. Použitá data byla čerpána z jednotlivých výročních zpráv státní organizace SŽDC.





Graf 9,10: Náklady na provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty a náklady na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty v miliardách Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: jednotlivé výroční zprávy SŽDC)

V roce 2013 byly v SŽDC zahájeny projekty, které čerpají dotace z Operačního programu Životního prostředí (OPŽP). Poskytovatelem těchto dotací je Státní fond životního prostředí („SFŽP“). Evropský podíl předfinancovává SFDI a zároveň se i částečně na financování podílí. Ve výroční zprávě z roku 2014²⁵ je uvedeno, že v roce 2013 tato částka dosáhla hodnoty 528 tisíc Kč, v roce 2014 potom 2,668 milionů Kč.

²⁵ *Výroční zpráva 2014*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, 2015. Dostupné z: www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2014-vz.pdf

4.3 Ředitelství silnic a dálnic ČR

Z rozhodnutí č. 12 164/96-KM ze dne 4. 12. 1996²⁶, kterým se vydává Zřizovací listina Ředitelství silnic a dálnic ČR, vyplývá, že ke dni 1. 1. 2007 vznikla sloučením dřívějšího Ředitelství dálnic Praha, Ředitelství silnic ČR a jednotlivých silničních investorských útvarů v sídelních městech tehdejších krajů, tj. v Praze, Českých Budějovicích, Plzni, Liberci, Pardubicích, Brně a Ostravě, nová státní příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD).

Podle poslední dostupné Výroční zprávy ŘSD z roku 2013²⁷ byla organizace zřízena zejména za účelem:

- hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy s jejich součástmi a příslušenstvím,
- zabezpečení údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy s jejich součástmi a příslušenstvím,
- zabezpečení výstavby a modernizace silnic a dálnic a jejich součástí a příslušenstvím a dalších staveb nutných pro provoz na dálnicích a silnicích a pro jejich údržbu a opravy a pořízování dalšího majetku nutného pro hospodaření s tímto majetkem,
- zabezpečení a plnění závazků státu, vyplývajících z koncesionářských smluv, uzavřených mezi státem a koncesionáři podle části čtvrté zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, a to v rozsahu pověření Ministerstvem dopravy a spojů,
- sledování a vyhodnocování důsledků rozložení rizik mezi státem a koncesionáři po dobu výstavby, provozování a údržby dálnic,
- zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti silnic a dálnic,
- zabezpečování činností souvisejících se zakrýváním, odstraňováním a likvidací nepovolených reklamních zařízení na dálnicích a silnicích I. třídy (včetně rychlostních komunikací) a v jejich ochranných pásmech a plní funkci správce komunikace dle zákona č. 13/1997 Sb.,
- zajištění provozu systému výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v České republice.

a ve smyslu zmiňované zřizovací listiny plní ŘSD zejména tyto základní úkoly:

²⁶ *Úplné znění zřizovací listiny Ředitelství silnic a dálnic ČR*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2012. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/d6eab403-72f0-4eb5-9748-ede0c2eb2781/Zrizovaci_listina_dod.10.pdf?MOD=AJPERES

²⁷ *Výroční zpráva 2013*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2014. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/ec9cef63-b23e-415d-a1cf-d61faa8303b1/RSD_VZ_2013.pdf?MOD=AJPERES

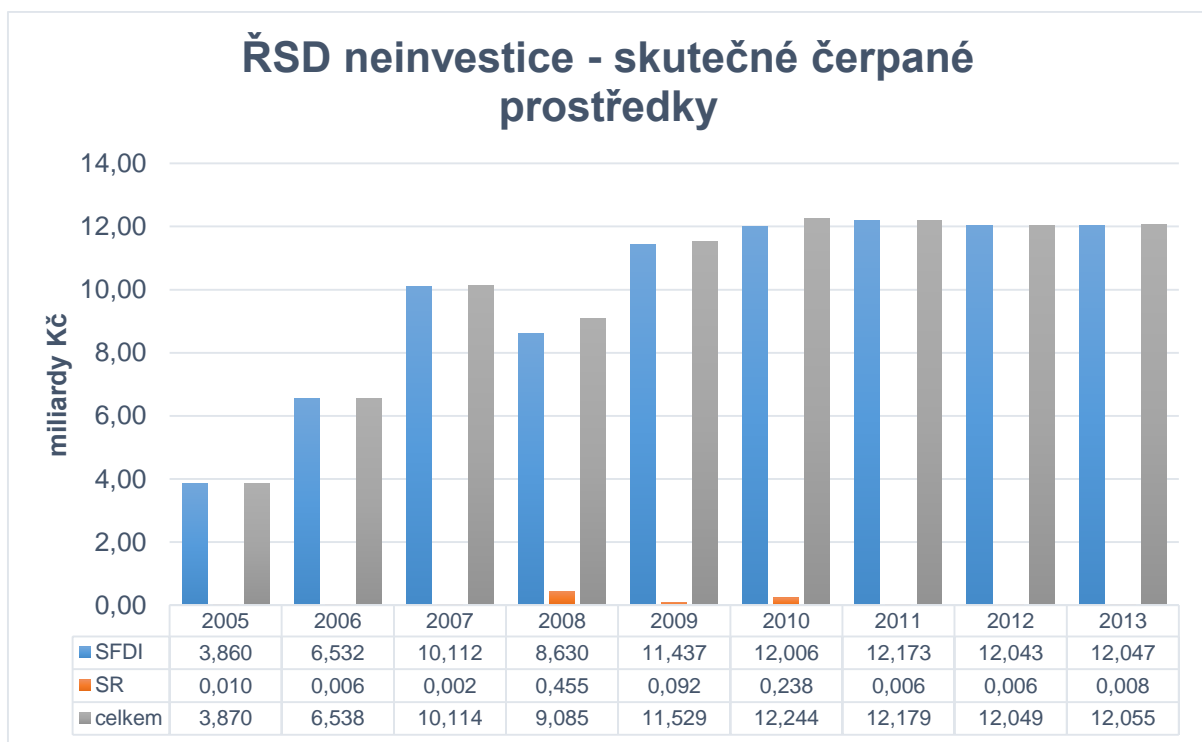
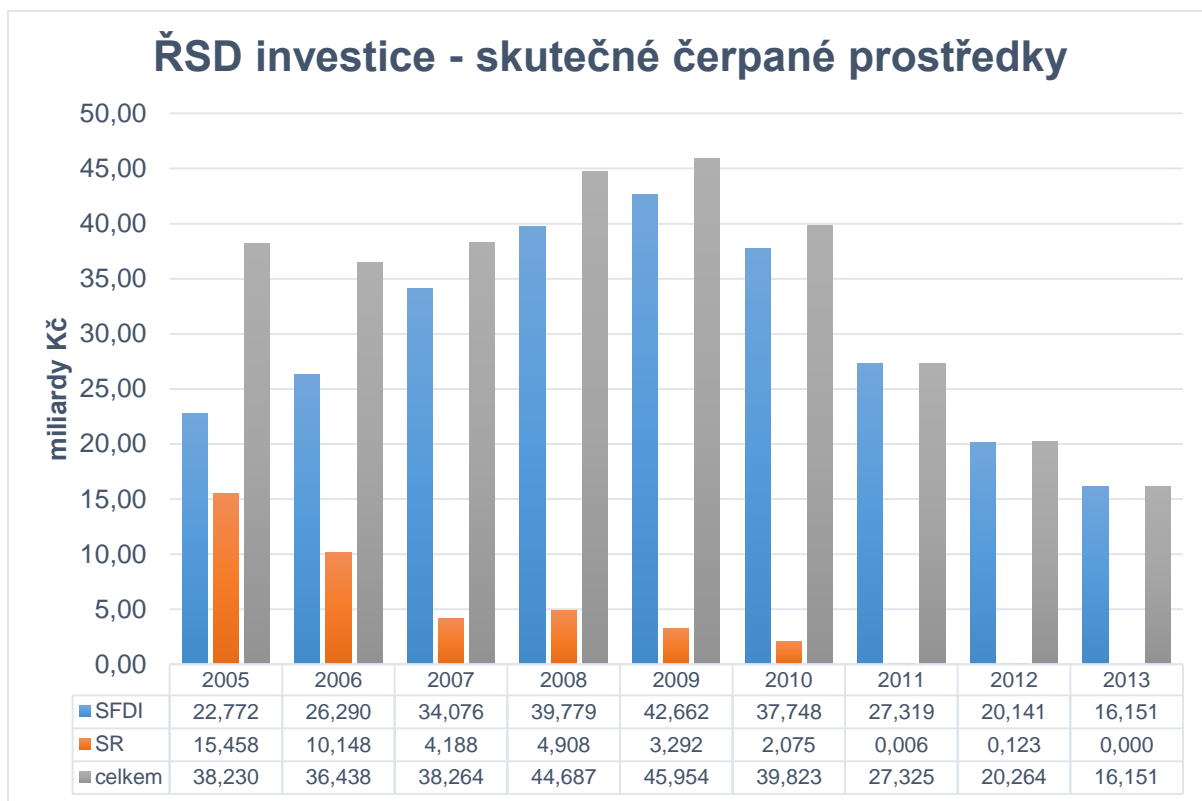
- zabezpečuje realizaci schválené dopravní politiky a koncepce v oblasti silnic I. třídy a dálnic, jejich rozvoj a územní ochranu,
- spolupracuje s příslušnými orgány státní správy, poskytuje jim podklady a zpracovává stanoviska,
- zpracovává podklady, návrhy a zdůvodnění pro získání a účelné rozdělení prostředků pro silnice I. třídy a dálnice a dohlíží na jejich hospodárné využití,
- zajišťuje veškeré činnosti pro přípravu a realizaci výstavby, modernizace a oprav, včetně řádného předání díla následným správcům,
- zajišťuje jednotnou technickou politiku oboru, podílí se na zpracování technických předpisů a zpracovává podklady pro ně,
- zajišťuje výkon majetkové správy, vedení příslušné majetkové evidence a pasportů a je provozovatelem informačního systému nemovitostí, které jsou součástí pozemních komunikací, nebo jsou dotčeny územní přípravou, nebo výstavbou pozemních komunikací,
- zajišťuje hlavní prohlídky mostů na silnicích I. třídy v rozsahu obecně závazných předpisů,
- zajišťuje stanovené úkoly v evidenci a statistice silnic I. třídy a dálnic a zajišťuje vydávání silničních map,
- zabezpečuje informační systém silničního hospodářství včetně silniční databanky a zimní zpravodajskou službu o sjízdnosti silnic a dálnic,
- provádí poradenskou, konzultační a zkušební činnost v oboru silničního hospodářství a rozborů vývoje silniční nehodovosti včetně návrhů opatření,
- zajišťuje sklady mostních provizorií,
- zajišťuje rutinní provoz a rozvoj systému výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v ČR.

V čele této státní příspěvkové organizace je generální ředitel jmenovaný ministrem dopravy. Generální ředitel řídí činnost organizace, jedná jejím jménem v pracovním styku, v komunikaci s veřejností a zastupitelskými orgány, dále při jednání před soudy, orgány státního zastupitelství a správními orgány.

Hlavní činnost ŘSD ČR je financována z příspěvku poskytovaného Státním fondem dopravní infrastruktury na smluvním základě, ze státního rozpočtu České republiky, ze zdrojů mezinárodních institucí, případně z dalších finančních zdrojů.

Čerpané prostředky můžeme rozdělit na investiční a neinvestiční. Investiční obecně slouží na výstavbu a rozvoj infrastruktury, neinvestiční naopak na správu a údržbu. V následujících dvou grafech můžeme vidět skutečné čerpané finance z hlavních zdrojů (SFDI, SR) v období let

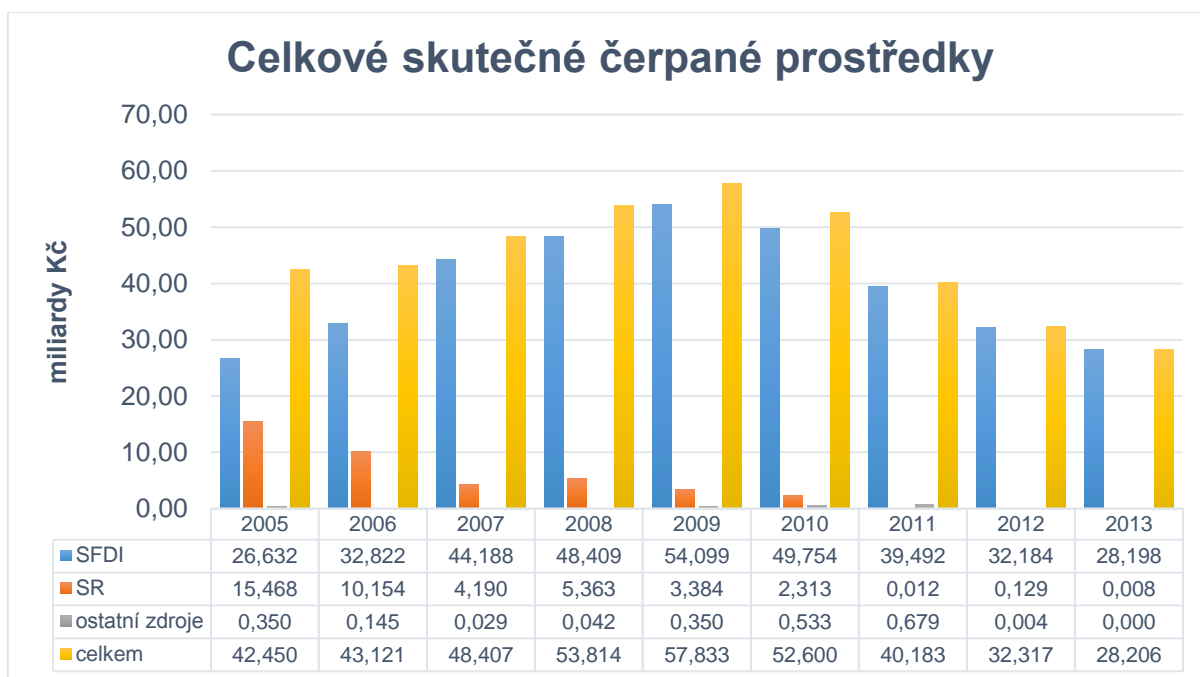
2005 – 2013. Data k roku 2014 nejsou uvedena, jelikož Výroční zpráva ŘSD 2014 nebyla doposud zveřejněna.



Graf 11, 12: Skutečné čerpané prostředky ŘSD ČR na investice a neinvestice v miliardách Kč v období let 2005 – 2013 (zdroj: jednotlivé výroční zprávy ŘSD)

Mezi prostředky ze SFDI jsou zařazeny i prostředky z EIB, OPD, apod., jelikož, jak již bylo zmíněno, ŘSD je jimi financováno právě prostřednictvím SFDI.

Mezi celkové čerpané prostředky (k prostředkům ze SFDI a SR) musíme zařadit i další zdroje použité při financování hlavní činnosti. Mezi ně zařazují jiné cizí tuzemské zdroje, vlastní zdroje z její hlavní a hospodářské činnosti (pronájmy odpočívek, reklamních zařízení, apod.) nebo jiných fondů. Celkové čerpané prostředky jsou uvedeny v grafu č. 13.



Graf 13: Celkové skutečné čerpané prostředky ŘSD ČR v miliardách Kč v období let 2005 – 2013 (zdroj: jednotlivé výroční zprávy ŘSD)

Po roce 2009 můžeme vidět propad objemu zdrojů na financování dopravních staveb. David Čermák, bývalý generální ředitel ŘSD ve Výroční zprávě z roku 2012²⁸ říká, že několik let, kdy stát mohl do infrastruktury vložit mnoho desítek miliard, nebyl normální, ale nadstandardní stav, vyvolaný mimořádným přílivem peněz z Operačního programu Doprava. A že pokles na současné hodnoty není nečekaným propadem, ale návratem k realitě.

²⁸ *Výroční zpráva 2012*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2013. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/3a619a09-87ef-4e6a-93d8-22f82bc9d462/RSD_VZ_2012.pdf?MOD=AJPERES

4.4 Ředitelství vodních cest ČR

Podle webových stránek organizace²⁹ bylo Ředitelství vodních cest ČR zřízeno Ministerstvem dopravy a spojů ČR dne 1. dubna 1998 a je organizační složkou státu zřízenou Ministerstvem dopravy.

ŘVC ČR hospodaří dle rozpočtových pravidel s majetkem státu. Výdaje za provoz a údržbu infrastruktury jsou výdaje státního rozpočtu a příjmy od uživatelů přístavů jsou příjmem státního rozpočtu. Investice do infrastruktury jsou financovány z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z prostředků EU.

Základním účelem a předmětem činnosti ŘVC ČR je podle zřizovací listiny³⁰:

- zabezpečení výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách a pro jejich správu a údržbu a pořízování dalšího majetku nutného pro provoz na vodních cestách a pro správu a údržbu vodních cest,
- zabezpečení provozování, správy, údržby a oprav součástí vodních cest a dalšího majetku, nutného pro provoz na nich a pro jejich správu a údržbu,
- výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořících nové zřizované součásti vodních cest,
- zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a jejich součástí,
- koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi součástí vodních cest,
- provozování veřejných přístavů za podmínek stanovených zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

V rámci svého základního účelu a předmětu činnosti plní organizace tyto vybrané úkoly:

- zabezpečuje realizaci schválené dopravní politiky a koncepce v oblasti vodních cest, jejich rozvoj a územní ochranu,

²⁹ *Ředitelství vodních cest ČR: O nás* [online]. 2015 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z:

<http://www.rvccr.cz/o-nas>

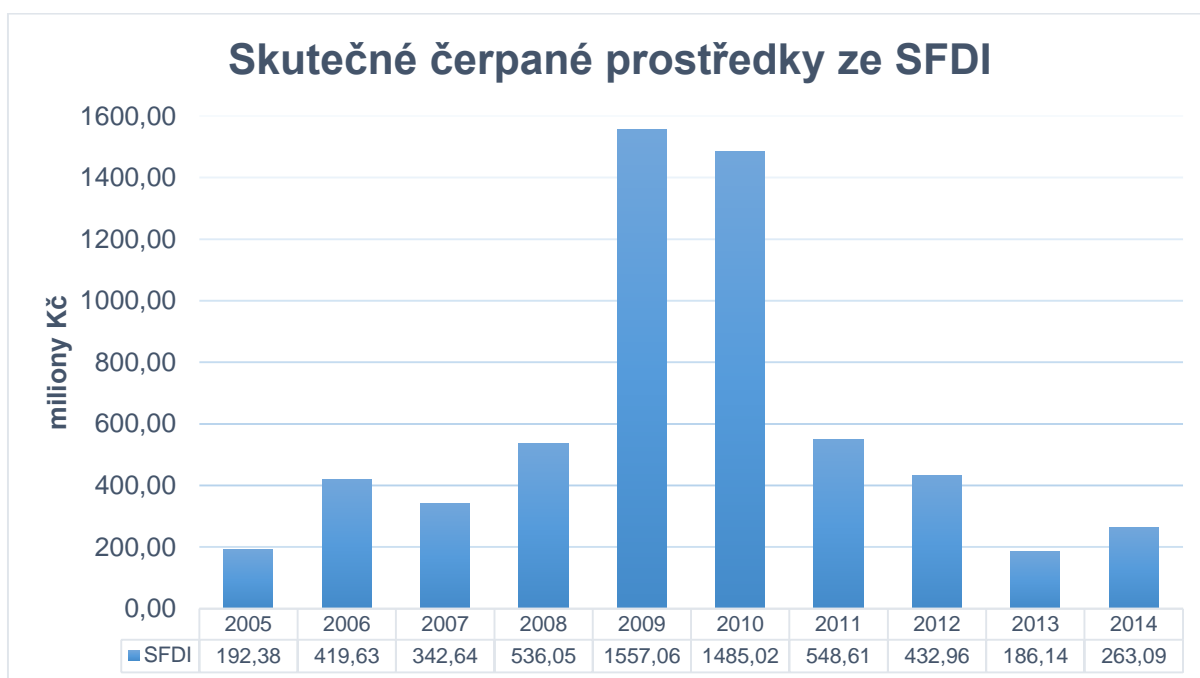
³⁰ *Úplné znění zřizovací listiny Ředitelství vodních cest ČR*. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014.

Dostupné z:

<http://www.rvccr.cz/public/data/media/organizace/z%C5%99izovac%C3%AD%20listina%20%C5%98V%C4%8CR%20od%201.4.2014.pdf>

- zpracovává podklady, návrhy a zdůvodnění pro získání a účelné rozdělení finančních prostředků pro součásti vodních cest, dohlíží na jejich hospodárné využití u organizací v současné době spravující vodní cesty,
- zajišťuje veškeré činnosti pro přípravu a realizaci výstavby, modernizace a oprav, včetně řádného předání díla do provozu následným správcům (provozovatelům) vodních cest,
- provádí výběrová řízení na pronájem ploch pro obslužná zařízení a jiná zařízení a uzavírá příslušné nájemní smlouvy,
- podpora a propagace vnitrozemské vodní dopravy,
- zajišťování mezinárodní spolupráce ve vnitrozemské vodní dopravě, zejména v souvislosti s vydaným Sdělením Evropské komise ve věci podpory vnitrozemské plavbě – Integrovaný akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu NAIADES II. a realizaci příslušných projektů aj.

Z důvodu nemožného získání potřebných dat uvádím v následujícím grafu pouze finanční prostředky ze SFDI.



Graf 14: Skutečné čerpané prostředky ŘVC ČR ze SFDI v milionech Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: jednotlivé výroční zprávy SFDI)

4.5 Financování letecké dopravy

Jak už bylo řečeno v úvodu, za rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu infrastruktury je zodpovědné MD. V oblasti silnic a dálnic, železnice a vnitrozemských vodních cest jsou tyto záležitosti financovány prostřednictvím SFDI. Letecká infrastruktura není ze SFDI financována a lze říci, že kromě nároků na zajištění státní správy, ochrany civilního letectví před protiprávními činy a omezených investic do infrastruktury není letecká doprava obecně nijak finančně podporována z veřejných rozpočtů. Také dle závěrů z konference o významu letecké dopravy pro ekonomiku České republiky z roku 2010 je letecká doprava finančně plně soběstačná³¹.

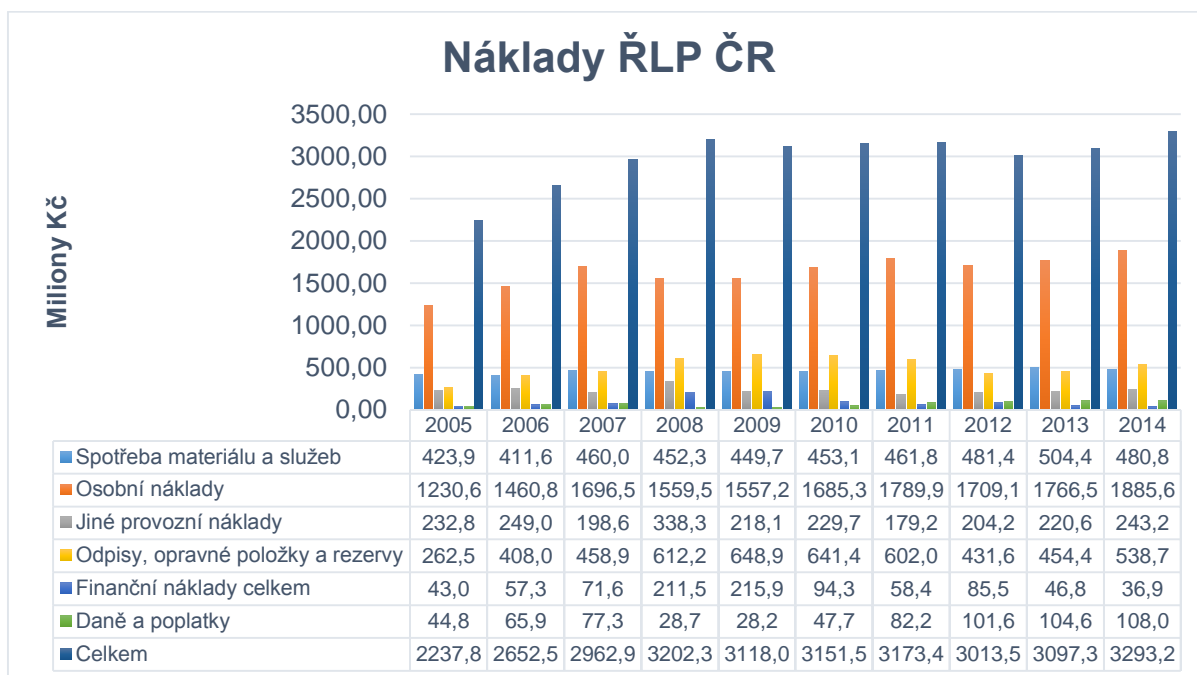
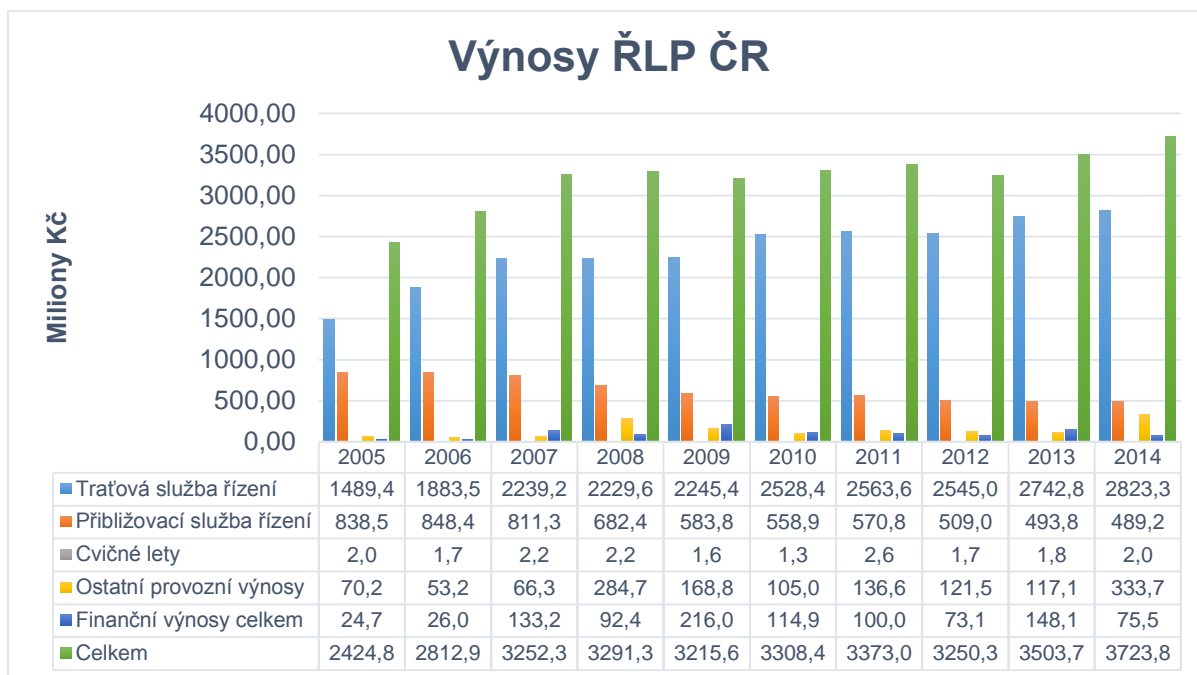
Martina Bartoníková ve své diplomové práci dále uvádí, že v gesci MD je implementace dopravní politiky jako vrcholného strategického dokumentu vlády ČR. Tento dokument se věnuje stavu, rozvoji a financování letecké dopravy a infrastruktury. Přestože byla v rámci dopravní strategie pro oblast letecké dopravy identifikována dvě opatření, ani jedno z nich nemá nároky na státní rozpočet. Strategie rozvíjí problematiku výstavby dráhy na letišti Václava Havla Praha a konstatuje, že investorem opatření není MD. Jako druhé opatření identifikuje pořízení nového systému pro poskytování letových provozních služeb. Jeho investorem je Řízení letového provozu, s. p. Obě uvedená opatření jsou tedy plně financována ze zdrojů provozovatelů.

Jediný aktivní státní podnik působící v civilním letectví je ŘLP. Patří mezi státní podniky s neregulovanými příjmy. To znamená, že jeho hospodaření není ze strany státu nijak omezováno a je schopen vytvářet prostředky na provoz, investice a rezervu. Na základě rozhodnutí zakladatele (MD ČR) v souladu s novelou zákona č. 77/1997 Sb. o státním podniku byl v roce 2013 založen fond zakladatele. Prostředky z tohoto fondu mohou být po souhlasu vlády převedeny do státního rozpočtu, což lze chápat jako určitou dobu čerpání financí z akciových společností státu formou dividend. Výroční zpráva ŘLP z roku 2014³² uvádí, že do tohoto fondu byl uskutečněn příděl ve výši 100 milionů Kč ze zisku podniku z roku 2013.

³¹ BARTONÍKOVÁ, Martina. *Financování civilního letectví v České republice*. Brno, 2014. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a národního hospodářství.

³² *Výroční zpráva 2014*. Praha: Řízení letového provozu ČR, 2015. Dostupné z: <http://www.rlp.cz/spolecnost/vykonnost/vyrocnizpravy/vz2014.pdf>

Hospodaření tohoto podniku za posledních 10 let je znázorněno na následujících dvou grafech.



Graf 15, 16: Výnosy a náklady ŘLP ČR v milionech Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: jednotlivé výroční zprávy ŘLP)

Z hodnot výnosů a nákladů je patrné, že tento státní podnik vykazuje zisky v řádu stovek milionů korun (viz následující graf hospodářského výsledku podniku).



Graf 17: Hospodářský výsledek ŘLP ČR v milionech Kč v období let 2005 – 2014 (zdroj: jednotlivé výroční zprávy ŘLP)

5 Využití zdrojů EU pro financování dopravní infrastruktury

Hlavním nástrojem realizace evropské politiky z hlediska hospodářské a sociální soudržnosti jsou fondy EU. Jejich prostřednictvím se rozdělují finanční prostředky určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony.

Podle webových stránek Evropských strukturálních a investičních fondů³³ Centrálním metodickým a koordinačním subjektem pro implementaci programů spolufinancovaných z fondů Evropské unie v programovém období 2007–2013 a 2014–2020 je Národní orgán pro koordinaci (NOK). Ten zodpovídá za řízení a koordinaci realizace a naplňování stanovených cílů Národního strategického referenčního rámce pro programové období 2007–2013 a Dohody o partnerství pro programové období 2014–2020 v České republice. Roli toho orgánu v ČR plní Ministerstvo pro místní rozvoj ČR na základě usnesení vlády z února 2006 a června 2013.

Cíle své regionální a strukturální politiky realizuje EU v rámci sedmiletých cyklů, pro které členské země zpracovávají vždy nové programové dokumenty. V těch je stanoven rozpočet a jsou definovány a nastaveny nové cíle a priority, kterých se členské státy v daném období snaží dosahovat a naplňovat v souladu se základními strategickými dokumenty EU. Česká republika spadala zatím do 3 programových období:

- Programové období 2000-2006 (resp. 2004-2006 vzhledem k připojení ČR k EU),
- Programové období 2007-2013,
- Programové období 2014-2020.

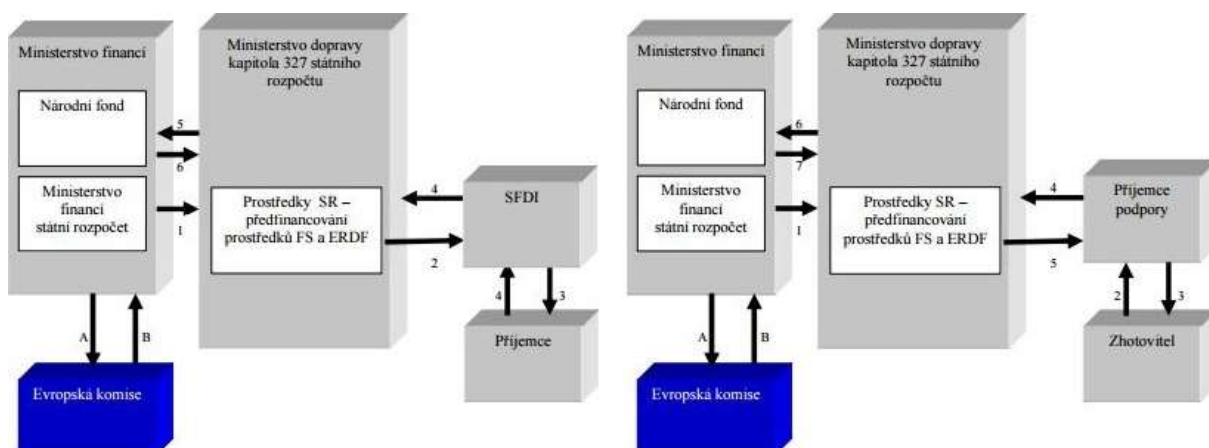
Podle monitorovací zprávy³⁴ vypadá průběh čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie následovně. Nejprve musí řídicí orgán (ŘO) či zprostředkující subjekt (ZS) vyhlásit pravidelně časově vymezené výzvy k předkládání žádostí o finanční podporu. Během schvalovacího procesu hodnotí ŘO/ZS podané žádosti a na základě předem definovaných kritérií vybírá možné projekty. S žadateli, jejichž žádosti splňují stanovená kritéria, je podepsán právní akt o poskytnutí dotace. Platby příjemcům probíhají formou ex-post plateb (následné proplacení výdajů již vynaložených příjemcem) či formou ex-ante plateb (formou poskytnutí

³³ *Evropské strukturální a investiční fondy: Fondy EU v České republice* [online]. 2015 [cit. 2015-08-07]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU>

³⁴ *Čtvrtletní monitorovací zpráva o průběhu čerpání strukturálních fondů, Fondu soudržnosti v programovém období 2007 – 2013*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/cf9c45e6-3836-4cb3-8aaf-d4ffd2eae2dd/CMZ_2015_IQ_elektronicka_1.pdf

programu Infrastruktura 2004 – 2006. Jak pro Fond soudržnosti, tak i pro OP Infrastruktura vykonávalo Ministerstvo dopravy roli Zprostředkujícího subjektu pro projekty z oblasti dopravy.

Na následujícím obrázku je porovnání financování z fondů EU skrze OP Doprava při zapojení a bez zapojení zprostředkujícího subjektu, kterým je pro ČR několikrát zmiňovaný Státní fond dopravní infrastruktury.



Obrázek 2: Schéma finančních toků OP Doprava při zapojení a bez zapojení zprostředkujícího subjektu (SFDI) (zdroj: *Operační program Doprava na léta 2007 – 2013*: <http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>)

1	Správce kapitoly státního rozpočtu si na základě jednání s MF narozpočtuje v kapitole MD prostředky na předfinancování prostředků FS a ERDF	1	Správce rozpočtové kapitoly si na základě jednání s MF narozpočtuje v kapitole MD prostředky na předfinancování prostředků FS a ERDF
2	Na začátku roku převede MD prostředky předfinancování na SFDI pro oblasti podpory, ve kterých prostředky příjemcům vyplácí SFDI	2	Zhotovitel vystaví účetní doklad
3	SFDI průběžně proplácí prostředky na krytí nákladů ve výši 100 % výdajů	3	Příjemce uhradí částku požadovanou zhotovitelem (v plném rozsahu)
4	Příjemce na základě uskutečněných výdajů vystavuje žádost o platbu prostředků krytých SF/FS a předloží ji ZS ke kontrole a schválení	4	Příjemce na základě uskutečněných výdajů vystavuje žádost o platbu prostředků krytých SF/FS a předloží ji Řídicímu orgánu ke kontrole a schválení
5	Řídící orgán vystaví Souhrnnou žádost a požádá PCO o proplacení prostředků ERDF a FS	5	Řídící orgán předloženou žádost schválí a dá pokyn příslušnému útvaru MD k provedení platby na účet příjemce z prostředků státního rozpočtu
6	PCO provádí kontrolu předložené souhrnné žádosti, její zaúčtování a následně úhradu prostředků ERDF a FS do státního rozpočtu	6	Řídící orgán vystaví Souhrnnou žádost a požádá PCO o proplacení prostředků ERDF a FS
		7	PCO provádí kontrolu předložené souhrnné žádosti, její zaúčtování a následně úhradu prostředků ERDF a FS do státního rozpočtu
A	PCO žádá po provedení certifikace EK o doplnění prostředků na jeho účtu	A	PCO žádá po provedení certifikace EK o doplnění prostředků na jeho účtu

B	EK žádost odsouhlasí a zasílá prostředky na účet PCO	B	EK žádost odsouhlasí a zasílá prostředky na účet PCO
---	--	---	--

Podle již zmiňovaných webových stránek Evropských strukturálních a investičních fondů³⁶ je obsahem OPD těchto sedm prioritních os podpory:

1. modernizace železniční sítě TEN-T,
2. výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T,
3. modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T,
4. modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T,
5. modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze,
6. podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy,
7. technická pomoc.

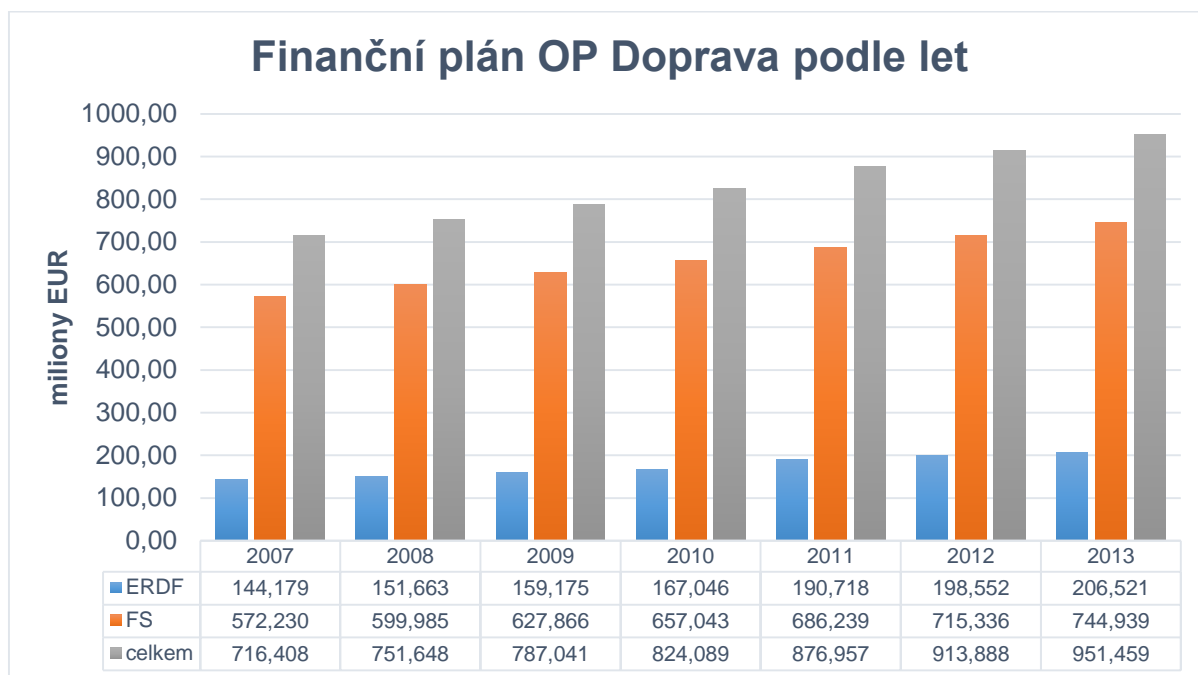
V následující tabulce lze vidět plánovaný objem finančních prostředků na realizaci jednotlivých os podpory.

Tabulka 2: Finanční plán OP Doprava 2007 – 2013 podle prioritních os v EUR
**(zdroj: *Operační program Doprava na léta 2007 – 2013*:
<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>)**

Č.	Název osy	Fond	Příspěvek	Národní zdroje	Celkem
1	modernizace železniční sítě TEN-T	FS	2 196 706 382	387 654 066	2 584 360 448
2	výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	FS	1 614 071 569	284 836 160	1 898 907 729
3	modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	FS	393 547 402	69 449 541	462 996 943
4	modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	ERDF	1 116 496 958	197 028 876	1 313 525 834
5	modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	FS	330 076 926	58 248 870	388 325 796
6	podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	ERDF	101 355 852	17 886 329	119 242 181
7	technická pomoc	FS	69 235 274	12 218 059	81 453 333
Celkem			5 821 490 363	1 027 321 901	6 848 812 264
z toho:		FS	4 603 637 553	812 406 696	5 416 044 249
		ERDF	1 217 852 810	214 915 205	1 432 768 015

³⁶ *Evropské strukturální a investiční fondy: Fondy EU v České republice* [online]. 2015 [cit. 2015-08-07]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU>

Objem čerpaných prostředků skrze OPD podle jednotlivých let je znázorněn na následujícím grafu.



Graf 18: Finanční plán OP Doprava 2007 – 2013 podle let v milionech EUR
 (zdroj: *Operační program Doprava na léta 2007 – 2013*:
<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>)

5.2 Operační program Doprava 2014 – 2020

Podle serveru www.strukturalni-fondy.cz³⁷ je rozdílem oproti OPD 2007 – 2013 zvýšený důraz na strategické ukotvení a soustředění podpory na klíčové projekty z hlediska klíčových potřeb ČR, větší důraz na podporu udržitelných forem dopravy a snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí a větší důraz na využití integrovaných přístupů k řešení dopravních problémů ve městech.

Dále tento server informuje, že pro nadcházející období OPD obsahuje tyto čtyři prioritní osy podporovaných oblastí dopravy:

1. infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu,
2. silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu,
3. silniční infrastruktura mimo síť TEN-T,
4. technická pomoc.

³⁷ *Evropské strukturální a investiční fondy: Operační program Doprava* [online]. 2015 [cit. 2015-08-07]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy/OP-Doprava>

Plánovaný objem finančních prostředků na realizaci těchto čtyřech prioritních os podpory vypadá podle Programového dokumentu OPD³⁸ následovně (viz tabulka).

Tabulka 3: Finanční plán OP Doprava 2014 – 2020 podle prioritních os v EUR

č.	Název osy	Fond	Příspěvek
1	infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS	2 395 964 680
2	silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	FS	1 327 051 074
3	silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	ERDF	902 319 139
4	technická pomoc	FS	70 436 542
Celkem			4 695 771 435
z toho:		FS	3 793 452 296
		ERDF	902 319 139

Z hlediska objemu finančních prostředků je OP Doprava pro období 2014 – 2020 stejně jako v předchozích letech největším operačním programem v České republice.

5.3 Fond soudržnosti (FS)

Podle webu o fondech EU³⁹ byl fond soudržnosti zřízen v roce 1993, aby poskytoval pomoc na národní úrovni vybraným evropským zemím (např. Řecku, Portugalsku, Španělsku a Irsku), aby se připravily na vstup do hospodářské a měnové unie. Historicky tak Fond soudržnosti financuje projekty v oblasti životního prostředí a transevropských dopravních sítí.

Fond soudržnosti, jinak také Kohezní fond⁴⁰, slouží jako poskytovatel prostředků na velkých investičních projektech v sektorech životního prostředí a dopravy (transevropské dopravní sítě TEN – T) v členských státech EU, jejichž HDP je nižší než 90 % průměru EU.

Podle webových stránek Evropské komise⁴¹ se fond specificky nezaměřuje na regionální politiku. V České republice Fond soudržnosti tvoří třetinu z celého objemu finanční pomoci

³⁸ *Operační program Doprava na léta 2014 – 2020*. Praha: Operační program Doprava, 2015.

Dostupné z: http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2015/05/OPD_final_2014CZ16M1OP001_11_05_05.pdf

³⁹ *Evropské strukturální a investiční fondy: Fond soudržnosti* [online]. 2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>

⁴⁰ *Evropské strukturální a investiční fondy: Informace o fondech* [online]. 2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>

⁴¹ *Evropská komise: Fond soudržnosti* [online]. 2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/cs/funding/cohesion-fund/

z EU. V období let 2014 – 2020 bude přidělovat celkem 6,34 miliard EUR⁴² na činnosti spadající do následujících kategorií:

- transevropské dopravní sítě, především prioritní projekty evropského zájmu, které určuje EU. FS dále podporuje infrastrukturní projekty v rámci nástroje pro propojení Evropy.
- životní prostředí: zde může FS podporovat také projekty týkající se energetiky či dopravy, pokud jasně prospívají životnímu prostředí ve smyslu úspor energie, využívání obnovitelných zdrojů energie, rozvoje železniční dopravy nebo posilování veřejné dopravy. OP Životní prostředí FS bude financovat částkou až 2,19 mld. EUR.

5.4 Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)

Jak informuje již několikrát zmiňovaný web⁴³, je vedle Evropského sociálního fondu (ESF) jedním ze dvou strukturálních fondů EU, které mají spolu s FS na starosti financování operačních programů. Evropský fond pro regionální rozvoj se zaměřuje na modernizaci a posilování hospodářství. Podporovány jsou investiční (infrastrukturní) projekty, jako např. výstavba silnic a železnic, odstraňování ekologických zátěží, budování stokových systémů, podpora inovačního potenciálu podnikatelů, rozvoj a obnova sportovních areálů, rekonstrukce kulturních památek, výsadba regenerační zeleně, výstavba či oprava infrastruktury pro poskytování zdravotní péče nebo zavádění služeb elektronické veřejné správy.

Z Pravidel spolufinancování evropských fondů v PO 2014 – 2020⁴⁴ plyne, že bude ze strukturálních fondů čerpáno až 15,71 mld. EUR. Z toho 12,31 mld. EUR z ERDF.

⁴² *Pravidla spolufinancování Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014 – 2020*. Praha: Ministerstvo financí ČR, 2014. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/495ea682-77ab-4053-a231-29550d532418/Pravidla-spolufinancovani-evropskych-fondu-v-PO-2014-2020.pdf>

⁴³ *Evropské strukturální a investiční fondy: Informace o fondech* [online]. 2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>

⁴⁴ *Pravidla spolufinancování Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014 – 2020*. Praha: Ministerstvo financí ČR, 2014. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/495ea682-77ab-4053-a231-29550d532418/Pravidla-spolufinancovani-evropskych-fondu-v-PO-2014-2020.pdf>

6 Alternativní zdroje financování dopravní infrastruktury – PPP projekty

Pojem PPP, tedy Partnerství veřejného a soukromého sektoru (z anglického termínu Public – Private Partnership), je obecně užívaný termín, který popisuje širší skupinu projektů, na nichž se společně podílí soukromý a veřejný sektor.

Podle serveru BusinessInfo.cz⁴⁵ vzniklo PPP za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. V případě odborné a úspěšné aplikace slibují PPP projekty zvýšení kvality i efektivnosti veřejných služeb včetně výkonu státní správy. Urychlují též realizaci významných infrastrukturních projektů a mají pozitivní vliv na rozvoj ekonomiky.

Podstatou úspěchu těchto projektů je předpoklad, že většího přínosu pro veřejný sektor (v poměru k jím vynaloženým prostředkům) může být dosaženo využitím schopností a zkušeností soukromého sektoru a rozdělením hrozeb mezi zúčastněné strany tak, že každá strana nese takové riziko, které dokáže nejlépe řídit.

Službou se v případě PPP myslí komplexní zajištění aktiva včetně jeho provozování za předem smluvně sjednaných podmínek kvality a kvantity. Příjem dodavatele služby závisí přímo na míře plnění těchto podmínek.

Během minulého desetiletí se PPP metoda rozvinula v mnoha oblastech veřejného sektoru⁴⁶. Vzorem PPP je Velká Británie, kde se metoda úspěšně používá od roku 1992. Metoda se osvědčila i v dalších zemích, např. v Irsku, Nizozemí, Portugalsku, Španělsku, Francii, USA, Kanadě, Japonsku a Austrálii. Rozvoj PPP je také součástí obecnější změny role státu v ekonomice z přímého provozovatele na organizátora, regulátora a vykonavatele kontroly.

6.1 Modely spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Pod označením PPP se v dnešní době zařazují veškeré modely spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Přitom těchto modelů je celá řada. Podle International Finance

⁴⁵ *Oficiální portál pro podnikání a export: Public Private Partnership* [online]. 2015 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/dotace-a-financovani/public-private-partnership-ppp.html>

⁴⁶ FEKETE, László. *Ceny dopravních staveb se zaměřením na pozemní komunikace*. Brno, 2012. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení.

Corporation (IFC), dceřiné společnosti Světové banky, rozlišujeme dohromady 11 modelů⁴⁷. Mezi ty nejvýznamnější můžeme zařadit následující modely⁴⁸.

Modely spolupráce:

- **DB (design, build – navrhni, postav)**

Soukromý sektor navrhne a postaví projekt za pevnou cenu, riziko překročení nákladů tedy bere na sebe. Po realizaci je projekt převeden do vlastnictví veřejného sektoru, který už nese provozní riziko. Pro řadu odborníků však tato forma nepředstavuje skutečný model PPP⁴⁹, protože neobsahuje provozní fázi a je velmi podobný tradičnímu způsobu financování.

- **BOT (build, operate, transfer – postav, provozuj, předej)**

Tento model patří k těm nejzákladnějším a u staveb na zelené louce k těm nejběžnějším. Provozní riziko připadá soukromému subjektu, stejně tak jako zajištění financování výstavby a provozu. Soukromý subjekt po vybudování spravuje projekt v řádu desítek let, díky čemuž je motivován k použití kvalitních materiálů. Proto je tato metoda vhodná pro oblast dopravy, zejména pak pro budování infrastruktury.

- **DBFO (design, build, finance, operate – navrhni, postav, financuj, provozuj)**

Tento model je možno chápat jako koncesi, ve které je soukromý subjekt zodpovědný za návrh, realizaci, správu i údržbu po celou dobu trvání smlouvy. Poté odpovědnost přechází na soukromý sektor.

- **BOO (build, own, operate – postav, vlastní, provozuj)**

Všechna rizika nese soukromý sektor, který financuje, staví, vlastní a spravuje projekt po celou dobu jeho životního cyklu.

- **O&M (operation and maintenance – správa a údržba)**

Tento model je specifický tím, že projekt je po celou dobu ve vlastnictví veřejného sektoru. Soukromý sektor zodpovídá pouze za správu a údržbu. O jeho podobnosti s klasickým

⁴⁷ CHOVANEC, Pavel. *Public Private Partnership jako alternativní možnost financování dálniční infrastruktury v České republice*. Praha, 2006. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta národohospodářská.

⁴⁸ JEBAVÁ, Magdaléna. *Analýza rizik a možností využití metody PPP při projektech dopravní infrastruktury v České republice*. Pardubice, 2012. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky.

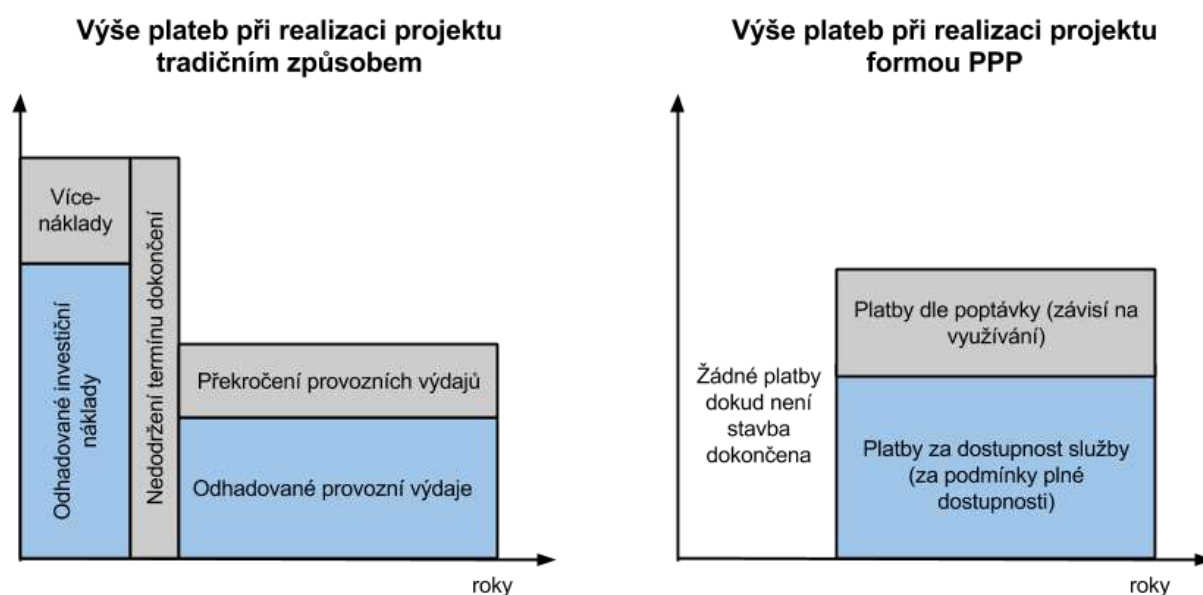
⁴⁹ APOGEO: *PPP projekty v českém pojetí* [online]. 2010 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.apogeo.cz/aktuality/ppp-projekty-v-ceskem-pojeti-501/>

způsobem poskytování služeb veřejnému sektoru s využitím znalostí a zkušeností soukromého sektoru není sporu. I proto na jeho realizaci není možné využít dotací z EU.

6.2 Porovnání klasických veřejných zakázek a PPP

Hlavním rozdílem mezi těmito dvěma typy financování je samozřejmě poměr účasti a zodpovědnosti veřejného a soukromého sektoru. U klasických veřejných zakázek je soukromý sektor v roli dodavatele, u projektů PPP se k této roli připojuje správa, vlastnictví apod. Jednou ze základních myšlenek PPP je efektivita vynaložených prostředků. Ta pochopitelně ústí ze snahy soukromého investora o maximalizaci zisku a efektivnějšího nakládání s finančními prostředky.

Názorné schéma porovnání vkládaných finančních prostředků ze SR do realizace jednotlivých typů financování projektu můžeme vidět na následujícím obrázku.



Obrázek 3: Schéma rozložení plateb projektu (zdroj: ŠMÍD, Vojtěch a Božena KADEŘÁBKOVÁ. *PPP projekty a jejich porovnání s klasickým zadáváním veřejných zakázek*)

Hlavním důvodem přínosu použití PPP je jeho hodnota za peníze. Porovnává celkové kvalitativní i kvantitativní hodnoty, které soukromý sektor získá v poměru k prostředkům, které jsou vynaloženy na zajištění veřejných služeb. Účast soukromého sektoru vede ke snížení

investičních nákladů, provozních nákladů i nákladů životního cyklu⁵⁰. Další silné a slabé stránky PPP a veřejných zakázek jsou znázorněny v následujících tabulkách.

Tabulka 4: Silné a slabé stránky PPP (zdroj: ŠMÍD, Vojtěch a Božena KADEŘÁBKOVÁ. *PPP projekty a jejich porovnání s klasickým zadáváním veřejných zakázek*)

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Hodnota za peníze</p> <p>Povinnost provedení srovnání PPP oproti VZ. Pokud se výhodnost neprokáže, projekt není formou PPP realizován.</p>	<p>Značná náročnost přípravy</p> <p>PPP projekty z titulu své dlouhodobosti vyžadují komplexní přípravu ekonomickou, právní i technickou.</p> <p>Proces samotné přípravy PPP projektu je v porovnání se standardní VZ náročnější časově i finančně.</p>
<p>Jedna smluvní strana na celý projekt</p> <p>Zadavatel má jedinou protistranu, zodpovědnou za celý projekt.</p>	<p>Nižší flexibilita zahájených projektů</p> <p>PPP projekty jsou uzavírány na dlouhé období (obvykle 20 – 30 let), aby bylo možno dosáhnout maximálního přínosu ze zapojení soukromého partnera.</p>
<p>Přenos části rizik na koncesionáře</p> <p>Každá strana nese ta rizika, která dokáže lépe řídit. Hlavní rizika (projekční, stavební, provozní, riziko poptávky...) jsou z části či úplně přenesena na privátního partnera po celou dobu projektu.</p>	<p>Vyšší cena peněz pro privátní sektor</p> <p>Vyšší úrokové sazby privátních subjektů v porovnání s veřejným sektorem (vyšší míra rizikovitosti soukromého subjektu).</p>
<p>Znalost celoživotních nákladů projektu</p> <p>Hlavním hodnotícím kritériem výběru koncesionáře je výše platby za dostupnost, a z ní vyplývající max. náklady na celou životnost projektu (tzn. nejen náklady na výstavbu, ale i náklady provozní a udržovací).</p>	<p>Předpoklad konkurenčního prostředí</p> <p>V případě nedostatečné konkurence při zadávání PPP projektu mohou být pro zadavatele nabídky nevýhodné.</p>
<p>Zapojení inovací</p> <p>Motivace soukromého partnera zajišťovat dohodnutou službu co nejefektivněji, a z toho vyplývající snaha použít k řešení projektu nejlepší know-how a inovace. Zadání výstupů PPP projektu (kvalita a kvantita služby) definuje požadované cílové plnění, nikoli způsob jejich dosažení.</p>	<p>Nevhodné pro některé projekty</p> <p>Vzhledem k vyšším nákladům přípravy PPP projektu jej není vhodné používat na projekty s nízkou kapitálovou náročností.</p> <p>Projekty, kde provozní náklady jsou v porovnání s náklady investičními zanedbatelné, též nejsou pro PPP ideální (nabízejí jen omezený prostor pro inovace soukromého partnera).</p>
<p>Rozložení plateb v čase</p> <p>Zadavatel poskytuje finanční plnění koncesionáři až po zahájení dodávky sjednaných výstupů projektu. Toto plnění (služebné) je následně vypláceno pravidelně po celou dobu projektu a zahrnuje i rozložené investiční výdaje z počátku projektu. Tím je eliminováno nadměrné zatížení rozpočtu zadavatele ve fázi výstavby.</p>	
<p>Platba jen za výsledný výstup projektu</p>	

⁵⁰ ŠMÍD, Vojtěch a Božena KADEŘÁBKOVÁ. *PPP projekty a jejich porovnání s klasickým zadáváním veřejných zakázek*. Praha. Referát. ČVUT v Praze, FSV, K126. Dostupné z: http://conference-cm.com/podklady/history2/referaty/Smid_Kaderabkova_ref.pdf

Soukromý partner získává finanční plnění od zadavatele pouze v případě, že dodává službu v dohodnuté kvalitě a kvantitě po celou dobu projektu.	
---	--

Tabulka 5: Silné a slabé stránky veřejných zakázek (zdroj: ŠMÍD, Vojtěch a Božena KADERÁBKOVÁ. *PPP projekty a jejich porovnání s klasickým zadáváním veřejných zakázek*)

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Zkušenost veřejného sektoru</p> <p>VZ jsou v ČR standardním nástrojem zadávání, veřejný sektor s nimi má bohaté zkušenosti a je schopen je bez obtíží používat.</p>	<p>Hlavní rizika projektu na straně zadavatele</p> <p>Obvykle pouze rizika, vyplývající ze smluv o dílo, jsou alokována na dodavatele formou záruční doby za dílo, zádržné, garance. Tyto nástroje jsou však účinné pouze jednotky let, a v žádném případě tak nepokryjí rizika, vyplývající z celé doby životnosti projektu. Hlavní rizika (projekční, provozní, riziko poptávky...) zůstávají na straně veřejného sektoru.</p>
<p>Nižší administrativní náročnost VZ</p> <p>Proces zadávání i realizace VZ nepodléhá tak velké regulaci jako PPP, tzn. celý proces až do doby realizace investice je méně administrativně náročný.</p>	<p>Překračování plánovaných nákladů výstavby</p> <p>U VZ je v ČR běžné, že dochází k masivnímu překračování plánovaných nákladů na výstavbu. PPP projekty toto navyšování nákladů veřejného sektoru na projekt eliminují, respektive toto riziko přenášejí na privátního partnera (s výjimkou zvýšení nákladů, způsobeného změnou zadání PPP projektu ze strany veřejného partnera).</p>
<p>Nižší časová náročnost přípravy oproti PPP</p> <p>VZ jsou obvykle vázány na relativně krátkou dobu plnění, proto je přípravná fáze ve srovnání s PPP citelně kratší. Naproti tomu PPP vyžaduje komplexní přípravu, zaměřena nejen na výstavbu, ale i následný provoz.</p>	<p>Zpoždění výstavby</p> <p>U VZ je v ČR běžné, že dochází k překračování plánovaného harmonogramu výstavby. PPP projekty toto částečně eliminují přenesením rizika na privátního partnera (finanční plnění navázáno a dokončení a zprovoznění projektu).</p>
	<p>Zaměření pouze na investiční náklady výstavby</p> <p>Hodnotícím kritériem je u VZ pouze výše investičních nákladů. U projektů s životností desítky let je však nutné zohlednit celoživotní náklady projektu.</p>
	<p>Cash-flow projektu</p> <p>Zadavatel musí mít k dispozici finanční zdroje, pokrývající celkové investiční náklady projektu, již při jeho započítání. Pro zadavatele tedy dochází ke značné finanční zátěži, koncentrované do krátkého období.</p>
	<p>Více smluvních stran - dodavatelů projektu</p>

	Zadavatel postupně zasmluvňuje dílčí plnění v rámci projektu – např. projektanta, dodavatele stavby apod. To představuje pro zadavatele dodatečné riziko – neexistuje konkrétní subjekt, zodpovědný za funkční celek.
--	--

Podle dokumentu Ministerstva dopravy ČR o projektu PPP D3/R3⁵¹ můžeme zhodnotit klasický model financování versus PPP podle jednotlivých srovnávacích kritérií následovně (viz tabulka č. 6)

Tabulka 6: Zhodnocení výhodnosti klasického modelu financování a modelu PPP (zdroj: *Koncesní projekt PPP D3/R3*)

Srovnávací kritéria	Klasický model	Model PPP (koncesní model)	Vhodnější model
Mimobilanční evidence aktiv	Klasický model neumožňuje evidovat aktiva projektu mimo bilanci vlády, což znamená, že financování ovlivní vládní dluh a deficit vládního sektoru a může přispět k neplnění maastrichtských kritérií.	Koncesní model je koncipován jako vyhovující požadavkům Eurostat pro mimobilanční evidenci aktiv, v důsledku čehož nedojde k negativnímu dopadu na bilanci vlády.	PPP
Investiční náklady	Investiční náklady klasického modelu se odvíjí od zaběhnutých mechanismů jejich výpočtu, způsobu výběru dodavatelů stavby, poměrů na dodavatelském trhu a omezených kontrolních mechanismů veřejného sektoru, který je zaměřen spíše na získávání zdrojů, než aby snižoval jednotkové náklady svých staveb.	Koncesní model může zajistit snížení investičních nákladů a to zejména snížením nákladů prvotních kalkulací, větším důrazem na konkurenční prostředí nabídek dodavatelů, vyspělejšími mechanismy výběru a výraznou orientací koncesionáře na dosažení úspor.	PPP
Provozní náklady	Provozní náklady jsou v České republice standardně na dobré úrovni a to zejména proto, že jsou dlouhodobě regulovány úspornými provozními rozpočty.	Koncesní model může vést k mírnému snížení provozních nákladů jen optimalizací některých procesů. Lze však očekávat, že se koncesionář zaměří spíše na zvýšení kvality služeb provozovatelům dálnice v mezích stanoveného provozního rozpočtu.	Rovnocenné
Náklady technické správy a údržby	Náklady technické správy a údržby jsou podobně jako provozní náklady v České republice standardně na dobré úrovni a to zejména proto, že jsou dlouhodobě regulovány úspornými provozními rozpočty. Někdy však nedostatek prostředků vede až k podfinancování technické správy	Koncesní model vede zejména k lepšímu dlouhodobému plánování procesů technické správy a údržby. V dlouhodobém kontextu to představuje úspory díky delší životnosti vozovky a jejího vybavení.	PPP

⁵¹ *Koncesní projekt PPP D3/R3*. Praha: Ministerstvo dopravy. Dostupné z: http://www.komora.cz/Files/PripominkovaniZakonu/Materialy/160_09_material.doc

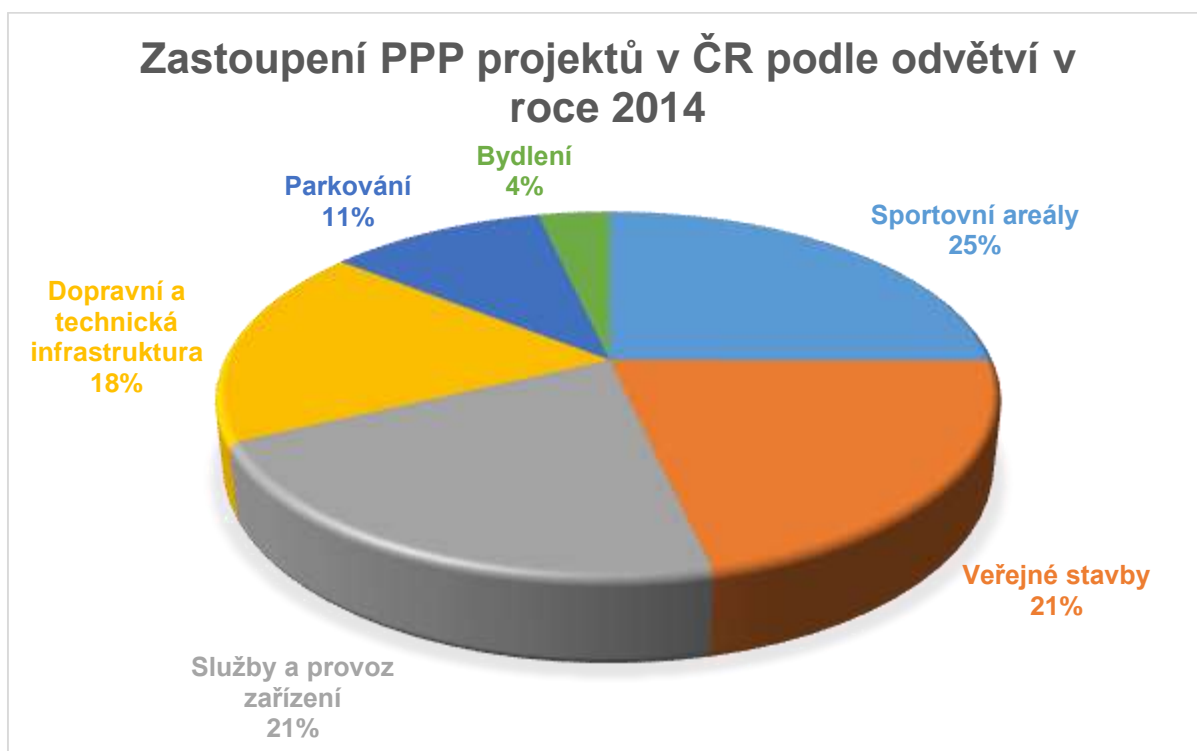
	a údržby, což se v dlouhodobém časovém horizontu projeví ve špatném technickém stavu komunikací a v nízké kvalitě služeb, což následně vede k výrazně vyšším nárokům na investiční opravy.		
Náklady životního cyklu	Úroveň nákladů životního cyklu se odvíjí od stávající praxe příslušných zadavatelů, kteří při jejich zajišťování postupují stejně jako v případě kapitálových investic.	Úspory v oblasti investic životního cyklu se dotýkají dvou oblastí: Racionálnější přístup koncesionáře ke kalkulaci jeho nákladových limitů, méně formální mechanismy výběru dodavatelů a výraznou orientací organizace na dosažení úspor. Prodloužené cykly investičních oprav a modernizací.	PPP
Náklady rizik projektu	V klasickém modelu nejsou zpravidla rizika hospodaření patrná, a proto nejsou známy ani jejich náklady. Tyto náklady lze však zjistit podrobnou rizikovou analýzou.	V koncesním modelu koncesionář pečlivě řídí svá rizika a navíc má lepší předpoklady a nástroje jim předcházet. Proto jsou náklady rizik v případě koncesního modelu nižší.	PPP
Faktor rychlejší realizace	Realizace projektu není, vzhledem ke zhodnocenému stavu rozpočtu SFDI realizovatelná v plánovaném časovém horizontu a byla by pravděpodobně realizována v neucelených celcích, čímž by se pozitivních efektů realizace projektu dosáhlo až v delším časovém horizontu.	Koncesní model umožní zlepšení všech možných faktorů ve stejné míře jako klasický model, avšak v dřívějším časovém horizontu.	PPP
Motivační faktor	V klasickém modelu chybí možnost srovnávání a sebereflexe veřejného sektoru se sektorem soukromým. Také dále kvůli chybějící finanční motivaci způsobené pevně danými a garantovanými finančními prostředky z rozpočtu SFDI není vyvolán tlak na úspory jak v investičních tak v provozních nákladech.	Koncesní model přináší přirozenou konkurenci, která dlouhodobě motivuje obě strany ve směru zefektivnění procesů. Soukromá iniciativa ukáže možnosti jiného přístupu k řešení problémů. V tomto smyslu lze jako pozitivní vidět i velký tlak věřitelů na efektivitu koncesionáře (a tím akcionářů) a tlak na minimalizaci srážek služebného a tím vysokou kvalitu služeb.	PPP

Z tohoto hodnocení zřetelně vyplývá, že pro realizaci je výhodnější model PPP.

6.3 Implementace PPP projektů v ČR

Využití metody PPP v ČR bylo schváleno vládou v usnesení o partnerství veřejného a soukromého sektoru dne 7. ledna 2004⁵². PPP projekty mají být využívány na národní úrovni i na úrovni územních samosprávných celků v případě, že přinášejí vyšší hodnotu za peníze ve srovnání s ostatními způsoby zajištění.

Na následujícím grafu je vidět procentuální zastoupení aktuálních PPP projektů v ČR podle odvětví (2014).



Graf 19: Procentuální zastoupení PPP projektů v ČR podle odvětví v roce 2014
(zdroj: Odborný stavební portál ABS-PORTAL.CZ: <http://www.asb-portal.cz/podnikani-a-trh/investice/ppp-projekty-sance-pro-budoucnost-mest>)

Podle článku Tomáše Grombíře⁵³ ze srpna r. 2009 se PPP spolupráci v ČR opakovaně nedaří. Hned pilotní gigantický projekt výstavby D47, který získala izraelská firma Housing & Construction, nakonec skončil před soudem. A ani opakovaný pokus v podobě dálnice D3 nebyl bezproblémový. Projekt byl v roce 2008 novou vládou pozastaven, přehodnocen a nakonec byl tento úsek financován z veřejných zdrojů. Namísto něj přišla vláda s novým

⁵² KONEČNÁ, Kateřina. *Dosavadní zkušenosti ČR s PPP projekty*. Brno, 2012. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.

⁵³ *Dálnice D3: největší český PPP projekt* [online]. 2009 [cit. 2015-08-15]. Dostupné z: <http://www.dalnice-d3.cz/z-tisku/dalnice-d3---nejvetsi-cesky-ppp-projekt-08-2009>

plánem financování formou PPP úseku dlouhého 71,5 km z Veselí nad Lužnicí až ke státním hranicím s Rakouskem. V současné době je v provozu dálnice D3 mezi Meznem a Veselím nad Lužnicí. V přípravě byly PPP projekty na úseky mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi, ale nakonec budou vystavěny za evropské a české peníze⁵⁴.

Stav dálniční sítě k 1. 1. 2015 je znázorněn na následujícím obrázku:



Obrázek 4: Stav dálniční sítě ČR k 1. 1. 2015 (zdroj: ŘSD ČR: <http://www.silnice.info/DATA2/cz-dr-15-sit-01.png>)

Mezi vydařené a dokončené PPP projekty v ČR můžeme zařadit např. nové depo městské dopravy v Plzni⁵⁵ za 1,2 miliardy korun. Základnu vybuodovala ve svém areálu Škoda Transportation a údržbu vozů provádí její dceřiná firma Škoda City Service. Jedna z

⁵⁴ Český rozhlas: Zprávy - Nový úsek dálnice D3 z Tábora do Veselí se otevřel, v pátek jím projedou první řidiči [online]. 2013 [cit. 2015-08-17]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/otevira-se-novy-usek-dalnice-d3-z-tabora-do-veseli-nad-luznici-v-patek-jim-projedou-prvni-ridici--1229090

⁵⁵ Novinky.cz: Plzeň zprovoznila nové depo, má být nejmodernější v Evropě [online]. 2014 [cit. 2015-08-17]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/346314-plzen-zprovoznila-nove-depo-ma-byt-nejmodernejsi-v-evrope.html>

nejmodernějších staveb v Evropě byla uvedena do ostrého provozu na podzim roku 2014. Nové zázemí nahradilo kapacitně nevyhovující starou vozovnu v Cukrovarské ulici. Za stavbu, opravy a údržbu zaplatí město v průběhu 29 let téměř dvanáct miliard.

Na následujícím obrázku je nové depo a přilehlé venkovní parkoviště.



Obrázek 5: Vnitřek nového depa a přilehlé parkoviště v Plzni (zdroj: *Novinky.cz: Plzeň zprovoznila nové depo, má být nejmodernější v Evropě: <http://www.novinky.cz/ekonomika/346314-plzen-zprovoznila-nove-depo-ma-byt-nejmodernejsi-v-evrope.html>)*

Evropa do budoucna jednoznačně doporučuje řešit výstavbu pomocí PPP⁵⁶. Toto doporučení zaznělo od zástupců evropských institucí a zahraničních expertů na adresu ministerstva dopravy a vlády ČR při odborné debatě, kterou vedl ministr dopravy Dan Ťok a prezident Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) Tomáš Janeba, na konferenci nazvané Start českých PPP v dopravní infrastruktuře.

Zástupci ČR⁵⁷ představili na této mezinárodní konferenci plány ministerstva dopravy v této oblasti i pilotní PPP projekty výstavby úseků rychlostních silnic R4 a R7. Na úsek R4 mezi Příbramí a Pískem v celkové délce 32 km již MD vypsalo veřejnou zakázku na studii proveditelnosti, která porovná variantu financování formou PPP a tradiční model financování. Druhým potenciálním projektem pro realizaci formou PPP je dostavba chybějících úseků rychlostní silnice R7 mezi Slaným a průmyslovou zónou Triangle u Žatce. Chybějící úsek R7 v celkové délce 39 km zatím nemá vydána všechna územní rozhodnutí.

⁵⁶ *Oficiální portál pro podnikání a export: Evropa jednoznačně doporučuje: Začněte už konečně s PPP v dopravní infrastruktuře* [online]. 2015 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/evropa-jednoznacne-doporucuje-zacnete-uz-konecne-s-ppp-v-dopravni-infrastrukture-63740.html>

⁵⁷ *Oficiální portál pro podnikání a export: Ministerstvo dopravy chystá start PPP projektů v dopravní výstavbě, využít je chce na R4 a R7* [online]. 2015 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/ministerstvo-dopravy-chysta-start-ppp-projektu-v-dopravni-vystavbe-vyuzit-je-chce-na-r4-a-r7-64094.html>

Ministerstvo od PPP očekává zejména zrychlení výstavby dopravní infrastruktury a vyšší kvalitu provedených prací. Po roce 2023 navíc končí podpora fondů EU a PPP projekty se tedy stávají možným nástupcem celého systému financování.

7 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zhodnotit a popsat způsoby a vývoj financování dopravní infrastruktury v České republice. Dílčím úkolem bylo popsat možnosti čerpání ze zdrojů Evropské unie a posoudit alternativní zdroje financování se zaměřením na projekty partnerství soukromého a veřejného sektoru.

Při zpracování bakalářské práce jsem se zaměřil na čerpání z důvěryhodných zdrojů, tedy ze zákona, zřizovacích listin, výročních zpráv či webových stránek daných institucí. Důvodem zařazení externalit na začátek celé práce je fakt, že by si měl čtenář uvědomit, že vynaložené náklady na udržitelný rozvoj společnosti a s ním spojené plnohodnotné zachování životního prostředí jsou čerpány ze státního rozpočtu. Státní rozpočet však, jak všichni víme, není bezedný. Dále se samozřejmě nedá říci, že každý člověk přispívá ke znečišťování ovzduší stejnou měrou. Proto je snahou vlády zaměřit se na získání financí přímo od iniciátorů těchto externalit a to vysvětluje zavádění spotřební daně, předplatných dálničních kuponů či mýtného.

Ve druhé části práce jsem se snažil nastínit čtenáři historii vzniku dopravní infrastruktury na území dnešní ČR. Informace sdělené v této části jsem téměř výhradně čerpal z doporučené literatury k této bakalářské práci. Tím by měla být zachována časová posloupnost významných událostí souvisejících s tímto vývojem a na základě těchto informací by měl čtenář být schopen porozumět stávajícímu dopravnímu systému a nárokům na budoucí výstavbu a modernizaci sítě.

Třetí část práce je zaměřena na hlavní cíl práce. V této části jsem se snažil dát dohromady co nejkonkrétnější data a hodnoty tak, aby byl čtenář schopen pochopit současný systém financování dopravní infrastruktury. Čerpal jsem z jednotlivých výročních zpráv a zákonů, aby zmíněné hodnoty byly co nejpřesnější. Pochopitelně jsem se nejvíce zaměřil na Státní fond dopravní infrastruktury, skrze který je financována modernizace stávající a výstavba nové dopravní infrastruktury. Tento fond je dotován ze státního rozpočtu, dalších národních zdrojů (mýto, podíl spotřební daně apod.) a cizích zdrojů, zejména fondů EU skrze Operační program Doprava. I přes snahu vlády decentralizovat správu státního majetku a s ní spojené náklady, je nutné mít nad tokem finančních prostředků kontrolu. Tento fond by měl být ideálním prostředníkem mezi státem a ostatními správními orgány a podle mého názoru svou funkci plní dostatečně. Dle zadání jsem dále detailně popsal a zhodnotil vývoj hospodaření SŽDC, ŘSD, ŘVC a ŘLP za určitý časový úsek, ve většině případů za posledních 10 let.

Čtvrtá část je zaměřena na podíl finančních prostředků na dopravní infrastrukturu ze zdrojů Evropské unie. V této oblasti je podle mého názoru veliký potenciál a naskytá se možnost čerpání vysokých finančních příspěvků. Bylo zarážející, když jsem se v jednotlivých výročních

zprávách dočítal o podílech čerpaných prostředků z možného maxima. Nebylo výjimkou, že státní organizace čerpaly pouze z 65%. Naskytá se tedy otázka, kdo za tyto nevyčerpané prostředky nese zodpovědnost a jestli na tyto prostředky bude Česká republika ještě schopna v budoucnu dosáhnout. Osobně bych tento problém řešil vyšším důrazem na znalost legislativy a na rychlost práce státních úředníků. Dalším řešením by mohla být vyšší míra spolupráce soukromého sektoru, který má nepochybně vždy větší motivaci k získání finančních prostředků či generování zisku.

Tato hypotéza úzce souvisí s posledním cílem bakalářské práce, ve které jsem měl za úkol posoudit alternativní způsob financování a to konkrétně formou spolupráce soukromého a veřejného sektoru, známé pod zkratkou PPP. S touto spoluprací je ve světě dobrá zkušenost, ovšem v ČR je zatím, obzvláště s velkými projekty, problém. Navíc tato alternativa naráží na spekulace, zda to není jen jiná forma zadlužení a jestli není výhodnější klasický úvěr u EIB. Po prostudování dané problematiky se stavím rozhodně na stranu podporovatelů PPP. Zprvu si myslím, že soukromý subjekt je vždy lepším hospodářem než stát, a za druhé svým způsobem řeší problém s korupcí. Klasický model financování bývá u daného projektu záležitostí v řádu let a zodpovědnost za realizaci nenese do plné míry žádný soukromý subjekt nebo osoba. U klasické státní zakázky se napřed zaplatí 10% z ceny zakázky za projekt, 30% za stavební práce, 10% za poradenství, 20% za technologické dodávky a v průběhu let další výběrová řízení na výběr úklidové služby, opravy, modernizace, dodavatele energií apod. V případě PPP nese zodpovědnost koncesionář, a proto musí dbát na dobré hospodaření. Navíc PPP je otázkou celoživotního cyklu projektu v řádu 20 až 30 let, což několikrát přesahuje volební období vlády. Po podepsání dlouhodobé smlouvy se již většinou podmínky nijak nemění, tudíž může být potenciální úplatek předán pouze jednou.

Věřím, že poznatky získané při tvorbě této bakalářské práce využiji i v budoucnu ve své další práci.

8 Použité zdroje

APOGEO: *PPP projekty v českém pojetí* [online]. 2010 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.apogeo.cz/aktuality/ppp-projekty-v-ceskem-pojeti-501/>

BARTONÍKOVÁ, Martina. *Financování civilního letectví v České republice*. Brno, 2014. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a národního hospodářství.

Časopis *SILNICE ŽELEZNICE: Financování rozvoje dopravní infrastruktury* [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/financovani-rozvoje-dopravni-infrastruktury/>

ČESKO. Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=104&r=2000>

ČESKO. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z: <http://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=77&r=2002>

Český rozhlas: *Zprávy - Nový úsek dálnice D3 z Tábora do Veselí se otevřel, v pátek jím projedou první řidiči* [online]. 2013 [cit. 2015-08-17]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/otevira-se-novy-usek-dalnice-d3-z-tabora-do-veseli-nad-luznici-v-patek-jim-projedou-prvni-ridici--1229090

Čtvrtletní monitorovací zpráva o průběhu čerpání strukturálních fondů, Fondu soudržnosti v programovém období 2007 – 2013. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/cf9c45e6-3836-4cb3-8aaf-d4ffd2eae2dd/CMZ_2015_IQ_elektronicka_1.pdf

Dálnice D3: největší český PPP projekt [online]. 2009 [cit. 2015-08-15]. Dostupné z: <http://www.dalnice-d3.cz/z-tisku/dalnice-d3---nejvetsi-cesky-ppp-projekt-08-2009>

Eisler, J., J. Kunst a F. Orava. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9

Evropská komise: *Fond soudržnosti* [online]. 2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/cs/funding/cohesion-fund/

Evropské strukturální a investiční fondy: Fond soudržnosti [online]. 2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Fond-soudrznosti>

Evropské strukturální a investiční fondy: Fondy EU v České republice [online]. 2015 [cit. 2015-08-07]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU>

Evropské strukturální a investiční fondy: Informace o čerpání z fondů EU [online]. 2015 [cit. 2015-08-07]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-o-cerpani>

Evropské strukturální a investiční fondy: Informace o fondech [online]. 2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>

Evropské strukturální a investiční fondy: Operační program Doprava [online]. 2015 [cit. 2015-08-07]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy/OP-Doprava>

FEKETE, László. *Ceny dopravních staveb se zaměřením na pozemní komunikace*. Brno, 2012. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení.

CHOVANEK, Pavel. *Public Private Partnership jako alternativní možnost financování dálniční infrastruktury v České republice*. Praha, 2006. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta národohospodářská.

Informace pro dopravní analýzy [online]. 2015 [cit. 2015-07-25]. Dostupné z: <http://data.ioda.cz/>

JEBAVÁ, Magdaléna. *Analýza rizik a možností využití metody PPP při projektech dopravní infrastruktury v České republice*. Pardubice, 2012. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky.

Koncesní projekt PPP D3/R3. Praha: Ministerstvo dopravy. Dostupné z: http://www.komora.cz/Files/PripominkovaniZakonu/Materialy/160_09_material.doc

KONEČNÁ, Kateřina. *Dosavadní zkušenosti ČR s PPP projekty*. Brno, 2012. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.

Kurzy měn, akcie, komodity, investice: HDP 2015, vývoj hdp v ČR [online]. 2015 [cit. 2015-07-05]. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/makroekonomika/hdp/>

Ministerstvo vnitra České republiky: Optimalizace dopravy zlepší dopravní obslužnost [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/optimalizace-dopravy-zleps-i-dopravni-obsluznost.aspx>

Novinky.cz: Plzeň zprovoznila nové depo, má být nejmodernější v Evropě [online]. 2014 [cit. 2015-08-17]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/346314-plzen-zprovoznila-nove-depo-ma-byt-nejmodernejsi-v-evrope.html>

Odborný stavební portál ABS-PORTAL.CZ [online]. 2015, [vid. 2015-5-17]. Dostupné z: <http://www.asb-portal.cz/podnikani-a-trh/investice/ppp-projekty-sance-pro-budoucnost-mest>

Oficiální portál pro podnikání a export: Evropa jednoznačně doporučuje: Začněte už konečně s PPP v dopravní infrastruktuře [online]. 2015 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/evropa-jednoznacne-doporucuje-zacnete-uz-konecne-s-ppp-v-dopravni-infrastrukture-63740.html>

Oficiální portál pro podnikání a export: Ministerstvo dopravy chystá start PPP projektů v dopravní výstavbě, využít je chce na R4 a R7 [online]. 2015 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/ministerstvo-dopravy-chysta-start-ppp-projektu-v-dopravni-vystavbe-vyuzit-je-chce-na-r4-a-r7-64094.html>

Oficiální portál pro podnikání a export: Public Private Partnership [online]. 2015 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/dotace-a-financovani/public-private-partnership-ppp.html>

Operační program Doprava na léta 2007 – 2013. Praha: Operační program Doprava, 2015. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>

Operační program Doprava na léta 2014 – 2020. Praha: Operační program Doprava, 2015. Dostupné z: http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2015/05/OPD_final_2014CZ16M1OP001_11_05_05.pdf

Pracovní skupina elektronické mýtné: Jakou část příjmů SFDI činilo v posledních letech mýto a dálniční kupóny? [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: <http://www.elektronickemytne.cz/jakou-cast-prijmu-sfdi-cinilo-v-poslednich-letech-myto-a-dalnicni-kupony/>

Pravidla spolufinancování Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014 – 2020. Praha: Ministerstvo financí ČR, 2014. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/495ea682-77ab-4053-a231-29550d532418/Pravidla-spolufinancovani-evropskych-fondu-v-PO-2014-2020.pdf>

Ročenka dopravy České republiky. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013. ISSN 1801-3090

Ředitelství vodních cest ČR: O nás [online]. 2015 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/o-nas>

Správa železniční dopravní cesty. *Prezentace informačních systémů ve vztahu k zpoplatnění ŽDC – náhrada TP 412 systémem IS KAPO*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, 2010. Dostupné z: provoz.szdc.cz/Portal/Show.aspx?oid=1173946

Správa železniční dopravní cesty: Vznik SŽDC [online]. 2015 [cit. 2015-08-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/vznik-szdc.html>

Státní fond dopravní infrastruktury [online]. 2015 [cit. 2015-07-18]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

Statut státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Praha: Správa železniční dopravní cesty, 2014. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/documentpublisher/download?documentId=1%3B%2398ea2b7a-22a8-48a8-b467-239c2b07fbc9&contentId=0>

ŠMÍD, Vojtěch a Božena KADEŘÁBKOVÁ. *PPP projekty a jejich porovnání s klasickým zadáváním veřejných zakázek*. Praha. Referát. ČVUT v Praze, FSV, K126. Dostupné z: http://conference-cm.com/podklady/history2/referaty/Smid_Kaderabkova_ref.pdf

Úplné znění zřizovací listiny Ředitelství silnic a dálnic ČR. Praha: Ministerstvo dopravy, 2012. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/d6eab403-72f0-4eb5-9748-ed0c2eb2781/Zrizovaci_listina_dod.10.pdf?MOD=AJPERES

Úplné znění zřizovací listiny Ředitelství vodních cest ČR. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/public/data/media/organizace/z%C5%99izovac%C3%AD%20listina%20%C5%98VC%C4%8CR%20od%201.4.2014.pdf>

Výroční zpráva 2012. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2013. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/3a619a09-87ef-4e6a-93d8-22f82bc9d462/RSD_VZ_2012.pdf?MOD=AJPERES

Výroční zpráva 2013. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2014. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/ec9cef63-b23e-415d-a1cf-d61faa8303b1/RSD_VZ_2013.pdf?MOD=AJPERES

Výroční zpráva 2014. Praha: Řízení letového provozu ČR, 2015. Dostupné z: <http://www.rlp.cz/spolecnost/vykonnost/vyrocnizpravy/vz2014.pdf>

Výroční zpráva 2014. Praha: Správa železniční dopravní cesty, 2015. Dostupné z: www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2014-vz.pdf

Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2010. Praha: Státní fond dopravní infrastruktury, 2011. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2011/2011_vz2010.pdf

Wikipedie: otevřená encyklopedie: Elektronické mýtné v Česku [online]. 2015 [cit. 2015-07-20]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%A9_m%C3%BDtn%C3%A9_v_%C4%8Cesku

Wikipedie: otevřená encyklopedie: Václav Klement [online]. 2015 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/V%C3%A1clav_Klement

World digital library: Telegram from Orville Wright in Kitty Hawk, North Carolina, to His Father Announcing Four Successful Flights, 1903 December 17 [online]. 2015 [cit. 2015-07-11]. Dostupné z: <http://www.wdl.org/en/item/11372/>