

Cenová diskriminácia v osobnej železničnej preprave na Slovensku

Bakalárska práca

Vedúci práce:

Mgr. Ing. Pavlína Balcarová, Ph.D.

Eva Hudáková

Brno 2017

Na tomto mieste by som sa chcela poďakovať vedúcej mojej bakalárskej práce Mgr. Ing. Pavlíne Balcarovej, Ph.D. za usmernenie, odbornú kritiku a cenné rady, ktoré mi poskytla počas tvorby tejto práce.

Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že som prácu: **Cenová diskriminácia v osobnej železničnej preprave na Slovensku** vypracovala samostatne a všetky použité zdroje a informácie uvádzam v zozname použitej literatúry. Súhlasím, aby moja práca bola zverejnená v súlade § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách v znení neskorších predpisov a v súlade s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Som si vedomá, že sa na moju prácu vzťahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzatvorenie licenčnej zmluvy a použitie tejto práce ako školského diela podľa § 60 odst. 1 autorského zákona.

Ďalej sa zaväzujem, že pred spísaním licenčnej zmluvy o použití diela inou osobou (subjektom) si vyžiadam písomné stanovisko univerzity, že predmetná licenčná zmluva nie je v rozpore s oprávnenými záujmami univerzity a zaväzujem sa uhradiť prípadný príspevok na úhradu nákladov spojených so vznikom diela, a to až do ich skutočnej výšky.

V Brne dňa 17. mája 2017

Abstract

Hudáková, E. Price discrimination in passenger rail transport in Slovak Republic. Bachelor thesis. Brno: Mendel University, 2017.

Undoubtedly, the most significant event of 2014 in the Slovak passenger rail transport market, was the implementation of the zero-fare transport for children, students and pensioners. As a part of first social package of the Slovak prime minister, this government measure was adapted on 17th November 2014. Soon after its implementation, this unusual measure has become the subject to discussions and caused different reactions in political sphere, general public and also railway carriers. The central aim of this bachelor thesis is to identify potential impacts of price discrimination, in the form of this social measure, on two largest railway carriers in Slovak Republic.

Keywords

Zero-fare transport, passenger rail transport, RegioJet a. s., Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Abstrakt

Hudáková, E. Cenová diskriminácia v osobnej železničnej preprave na Slovensku. Bakalárska práca. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2017.

Najvýznamnejšou udalosťou roka 2014 v osobnej železničnej preprave na Slovensku bolo bezpochyby zavedenie bezplatnej vlakovej prepravy pre deti, študentov a dôchodcov. Toto vládne opatrenie, ktoré bolo súčasťou prvého sociálneho balíčka slovenského premiéra, vstúpilo do platnosti 17. novembra 2014. Hneď po svojom zavedení sa toto netradičné opatrenie stalo predmetom diskusií a vyvolalo rozličné reakcie nielen v politických sférach, ale aj u širokej verejnosti a v neposlednom rade i u vlakových spoločností. Ústrednou témou bakalárskej práce je vyhodnotiť dopady cenovej diskriminácie v podobe zavedenia tohoto sociálneho opatrenia na dve najväčšie vlakové spoločnosti na Slovensku.

Kľúčové slová

Bezplatná preprava, osobná železničná preprava, RegioJet a. s., Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Obsah

1	Úvod a cieľ práce	11
1.1	Úvod.....	11
1.2	Cieľ práce.....	12
2	Teoretické východiská	13
2.1	Konkurencia	13
2.1.1	Dokonalá konkurencia	13
2.1.2	Nedokonalá konkurencia	13
2.2	Cenová diskriminácia	15
2.2.1	Pojem cenová diskriminácia z pohľadu ekonómie	15
2.2.2	Pojem cenová diskriminácia z marketingového pohľadu	16
2.2.3	Formy cenovej diskriminácie	17
2.2.4	Právne a morálne aspekty cenovej diskriminácie.....	19
2.3	Bezplatné cestovanie	20
3	Analýza súčasnej situácie na trhu osobnej železničnej prepravy na Slovensku	23
3.1	Cesta k liberalizácii osobnej železničnej prepravy na Slovensku.....	23
3.2	Prepravcovia	24
3.2.1	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.....	24
3.2.2	RegioJet, a. s.....	25
3.2.3	Ďalší prepravcovia	25
3.3	Bezplatná preprava na Slovensku.....	26
3.3.1	Zavedenie opatrenia bezplatného cestovného	26
3.3.2	Cieľové skupiny	27
3.3.3	Podmienky využívania bezplatnej prepravy	28
3.4	Cenová politika vybraných spoločností.....	30
3.4.1	Cenová politika spoločnosti ZSSK.....	30
3.4.2	Cenová politika spoločnosti RegioJet	33
4	Metodika práce	36

5	Vyhodnotenie vplyvu zavedenia bezplatnej vlakovej prepravy na vybrané spoločnosti	37
5.1	Dopady zavedenia bezplatnej prepravy na spoločnosť ZSSK	37
5.1.1	Prepravení cestujúci.....	37
5.1.2	Dopravné výkony	39
5.1.3	Tržby	40
5.1.4	Hospodárske výsledky.....	41
5.2	Dopady zavedenia bezplatnej prepravy na spoločnosť RegioJet.....	44
5.2.1	Prepravení cestujúci.....	44
5.2.2	Dopravné výkony	46
5.2.3	Tržby	47
5.2.4	Hospodárske výsledky.....	48
5.3	Zmeny v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich	50
5.3.1	Registrácie k bezplatnej preprave	50
5.3.2	Prepravení cestujúci v jednotlivých kategóriách	51
5.4	Zhrnutie dopadov zavedenia bezplatnej prepravy	55
6	Diskusia	57
7	Záver	60
8	Literatúra	61
9	Zoznam obrázkov	68
10	Zoznam tabuliek	69
A	Informácie o vybraných ukazovateľoch spoločnosti ZSSK	72
B	Informácie o vybraných ukazovateľoch spoločnosti RegioJet	74

1 Úvod a cieľ práce

1.1 Úvod

Osobná železničná preprava je dnes neodmysliteľnou súčasťou dopravnej štruktúry takmer každej vyspelej krajiny. Jej šetrnosť k prírode, ekologickosť, rýchlosť a relatívna bezpečnosť ju predurčujú k preferovaným druhom dopravy. Všetky jej uvedené prednosti sú zároveň hnacou silou, ktorá „núti“ vyspelé krajiny k tomu, aby jej medzi alternatívnymi druhmi dopravy prikladali čoraz väčšiu dôležitosť. V súvislosti s tým sa krajiny snažia prijímať opatrenia, ktoré by pomohli zatraktívniť a sprístupniť koľajovú prepravu čo najširšiemu spektru obyvateľstva. V tomto smere nie je ani Slovensko výnimkou.

Ústrednou témou bakalárskej práce je situácia na trhu osobnej železničnej prepravy na Slovensku. Najvýznamnejšou udalosťou slovenských železníc bolo v posledných rokoch bezpochyby zavedenie opatrenia bezplatného vlakového cestovného. Toto opatrenie určené pre tri sociálne citlivé skupiny – deti, študentov a dôchodcov, bolo súčasťou prvého sociálneho balíčka pochádzajúceho z dielne vlády premiéra Roberta Fica. Predseda strany sociálnych demokratov predstavil návrh sociálneho balíčka v polovici roka 2014. Ten popri zvýšení minimálnej mzdy či daňových úľavách obsahoval dve opatrenia týkajúce sa cestovania vlakom – bezplatnú prepravu pre vybrané skupiny osôb a zvýhodnené cestovanie vlakom pre osoby dochádzajúce do práce v podobe „polovičnej“ zľavy. Celkovo 15 sociálnych opatrení malo prispieť k zvýšeniu životnej úrovne obyvateľstva na Slovensku, no predovšetkým k zvýšeniu životného štandardu sociálne slabších skupín. Opatreniami v oblasti železničnej prepravy chcela vláda zároveň podporiť a zatraktívniť železničný sektor vybraným skupinám obyvateľstva.

Najväčšiu pozornosť však spomedzi predmetných opatrení vyvolala téma „vlakov zdarma“. Toto sociálne opatrenie vlády ihneď po svojom zavedení rozpútaťo diskusie a získalo si priaznivcov i odporcov – na jednej strane vnímané ako inovatívna novinka a vítaná podpora sociálne citlivejších skupín a na strane druhej ako populistické, až diskriminačné opatrenie, ktorým si koaličná vláda chce udržať priazeň voličov. Zmiešané ohlasy vyvolalo toto „diskriminačné“ opatrenie nielen v politických kruhoch, ale i u širokej verejnosti, a v neposlednom rade i u samotných prepravných spoločností. Zatiaľ čo národný prepravca, ktorého sa toto opatrenie primárne týkalo, prijal zavedenie bezplatnej prepravy pozitívne, súkromné spoločnosti ho vnímali skôr ako prejav politického populizmu. Nepochopenie sa dostavilo i zo strany vedenia súkromného prepravcu RegioJet a.s., ktorý v čase zavedenia predmetného opatrenia vlády na Slovensku pôsobil na regionálnej štátom dotovanej linke Bratislava – Komárno a zároveň sa chystal expandovať i na najdôležitejšiu slovenskú trať spájajúcu mestá Bratislava a Košice. Na tejto trati však plánoval jazdiť bez príspevku štátu na vlastné komerčné riziko a na rozdiel od štátom dotovanej linky Bratislava – Komárno tu nemohol uplatňovať bezplatné cestovné. Bakalárska práca sa tak v ďalších častiach zaoberá práve skúmaním dopa-

dov zavedenia tohto podľa mnohých diskriminačného opatrenia na dve najväčšie vlakové spoločnosti na Slovensku.

Predkladaná bakalárska práca sa skladá zo siedmych kapitol. V prvej kapitole je vymedzený úvod do skúmanej problematiky a zároveň je tu vytýčený hlavný cieľ práce. Nasledujúca kapitola sa venuje objasneniu teoretických pojmov týkajúcich sa konkurencie a taktiež cenovej diskriminácie z viacerých uhlov pohľadu. Táto kapitola ďalej obsahuje i stručné zhrnutie rôznych názorov odborníkov na problematiku bezplatného cestovania. Tretia kapitola analyzuje súčasný stav na slovenskom železničnom trhu a zároveň i bližšie objasňuje princíp fungovania sociálneho opatrenia o bezplatnom cestovnom. Posledná časť tejto kapitoly sa sústreďuje na dve najvýznamnejšie vlakové spoločnosti pôsobiace na Slovensku a bližšie sa zaoberá ich cenovými politikami. Ďalej nasleduje kapitola Metodika, v ktorej sú vymedzené použité metódy a zároveň popísaná povaha dát a zdrojov, ktoré sú využité v praktickej časti práce. Piata kapitola je praktická a zaoberá sa samotným vyhodnotením dopadov predmetného opatrenia postupne na oboch prepravcov. Šiesta kapitola práce obsahuje diskusiu a hodnotenie zistených výsledkov, a zároveň ich porovnanie s výsledkami iných odborných prác s podobnou tematikou. V poslednej kapitole tejto práce sú následne zhrnuté najdôležitejšie závery s ohľadom na stanovený cieľ.

1.2 Cieľ práce

Cieľom predkladanej bakalárskej práce je za využitia vybraných ukazovateľov vyhodnotiť dopady zavedenia bezplatnej vlakovej prepravy pre určité skupiny osôb na Slovensku na Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s. a na súkromného prepravcu RegioJet a. s.

Vplyv zavedenia predmetného opatrenia je skúmaný na základe štyroch ukazovateľov, ktorými sú počty prepravených cestujúcich, dopravné výkony, tržby a výsledky hospodárenia. Praktická časť práce sa ďalej zaoberá i identifikáciou zmien v dopyte po vlakovej preprave u cestujúcich v jednotlivých tarifných triedach u oboch uvedených spoločností.

2 Teoretické východiská

Pre lepšie pochopenie skúmanej problematiky je na úvod potrebné vymedziť pojmy vzťahujúce sa k danej oblasti. V prvej časti tejto kapitoly je definovaný pojem konkurencia a jej jednotlivé druhy. Druhá časť je venovaná objasneniu pojmu cenová diskriminácia z viacerých hľadísk, a taktiež sú v nej bližšie vymedzené jej jednotlivé formy. Posledná časť kapitoly sa venuje bezplatnému cestovaniu a sú v nej uvedené rôzne názory odborníkov na jej problematiku.

2.1 Konkurencia

Holman (2011) poukazuje na to, že konkurencia nie je statickým javom, ale naopak dynamickým procesom odohrávajúcim sa v tržnom prostredí. Zároveň tvrdí, že i trh zastúpený jedinou firmou môže byť konkurenčný, nakoľko konkurencia nie je determinovaná počtom firiem na trhu, ale jeho otvorenosťou. Len trh otvorený vstupu novým firmám môže byť považovaný za konkurenčný. Ekónómia rozlišuje medzi dvoma typmi konkurencie – dokonalou a nedokonalou (Mankiw, 1998).

2.1.1 Dokonalá konkurencia

Dokonale konkurenčné trhy sú charakteristické tým, že na nich pôsobí veľké množstvo firiem, ktoré disponujú príliš malou tržnou silou na to, aby sa mohli podieľať na tvorbe cien statkov. Firmy na dokonale konkurenčných trhoch tak musia akceptovať tržnú cenu, a preto sú označované ako príjemcovia cien (Mankiw, 1998). V prípade, že by sa firma pokúsila zvýšiť svoju cenu oproti tržnej, prišla by o svojich zákazníkov. Zároveň nemá žiadny dôvod na to, aby svoju cenu znižovala, pretože pri tržnej cene je schopná predat' akékoľvek množstvo svojej produkcie (Frank a Bernanke, 2003).

Frank (1995, s. 390-391) uvádza, že existencia dokonalej konkurencie je definovaná nasledujúcimi predpokladmi: *„firmy predávajú štandardizované výrobky, firmy prijímajú ceny, výrobné faktory sú v dlhom období dokonale mobilné, firmy a spotrebitelia majú dokonalé informácie“*. Stačí aby nebol splnený aspoň jeden z predchádzajúcich predpokladov a trh bude považovaný za nedokonalý.

2.1.2 Nedokonalá konkurencia

Dokonala konkurencia je však viac-menej skôr modelovou situáciou, ktorá slúži k interpretácii ekonomických skutočností. V reálnom živote je častejším javom na trhoch nedokonalá konkurencia (Hořejší a kol., 2006). *„Nedokonalá konkurencia predstavuje všeobecne situáciu, kedy je na trhu aspoň jeden predávajúci alebo kupujúci, ktorý môže ovplyvniť tržnú cenu“* (Hořejší a kol., 2006, s. 281). Troma základnými štruktúrami nedokonale konkurencie sú monopol, oligopol a monopolistická konkurencia (Holman, 2011).

Monopol

Frank (1995, s. 431) uvádza, že „*monopol je tržnou štruktúrou, v ktorej jediný predávajúci produktu, ktorý nemá žiadne blízke substitúty, obsluhuje celý trh*“. Monopol je možné považovať za výsledok pôsobenia bariér, ktoré znemožňujú ostatným firmám vstup do odvetvia – buď doň firmy vstúpiť nechcú, alebo doň vstúpiť nemôžu (Hořejší a kol., 2006). Podľa Samuelsona a Nordhaus (2007) majú tieto bariéry najmä právny a ekonomický charakter. Vlády prostredníctvom legislatívnych obmedzení často zamedzujú konkurenciu v odvetviach napríklad prostredníctvom patentov, ktorými udeľujú firmám monopolné právo na produkciu patentovaných výrobkov, alebo ochraňujú domácich producentov pred zahraničnou konkurenciou využívaním ciel a kvót. Medzi ekonomické prekážky vstupu do odvetvia patria vysoké vstupné náklady, ktoré sa vyskytujú najmä v odvetviach s technologicky náročnými vstupmi.

Vzhľadom k povahe prekážok, ktoré zabraňujú potenciálnym konkurentom vstup na trh, sa rozlišuje monopol administratívny a prirodzený. Pokiaľ dá vláda povolenie na vstup do odvetvia len jedinej firme, jedná sa o administratívny monopol. V opačnom prípade ide o prirodzený monopol, ktorý vzniká dôsledkom pôsobenia prekážok prirodzeného charakteru. Tými bývajú zvyčajne práve vysoké vstupné náklady. V tomto prípade firmám nik nezakazuje vstúpiť do odvetvia, avšak odrádzajú ich vysoké fixné náklady, ktoré je nutné pri vstupe vynaložiť (Holman, 2011).

Oligopol

„*Oligopol je trh, kde je iba malé množstvo predávajúcich, ktorí ponúkajú podobnú či identickú produkciu*“ (Mankiw, 1998, s. 342). Vzhľadom k malému počtu predávajúcich na trhu, každá z firiem disponuje značnou tržnou silou. V dôsledku toho sú firmy v prostredí oligopolu na seba vzájomne závislé. Jedna firma môže svojím rozhodnutím významne ovplyvniť chovanie ostatných firiem na trhu. Každá z nich musí preto pri rozhodovaní brať do úvahy i možné dôsledky reakcií ostatných firiem na svoje vlastné rozhodnutia (Hořejší a kol., 2006).

Firmy v prostredí oligopolu sa často za účelom kooperácie združujú do skupín nazývaných kartely. „*Kartel je organizácia nezávislých výrobcov podobných produktov, ktorí spoločne zvyšujú ceny alebo obmedzujú výstup*“ (Samuelson a Nordhaus, 2007, s. 187). Vzhľadom k tomu, že obmedzujú konkurenciu, sú kartelové dohody vo väčšine štátov nelegálne a zakázané. Jednou z hlavných nevýhod členstva v karteli je, že ak medzi jeho členmi dôjde k porušeniu kartelovej dohody, nie je dodržiavanie takejto dohody právne vynutiteľné, a to práve z dôvodu jej nelegálnosti (Holman, 2011).

Monopolistická konkurencia

Poslednou formou nedokonalejšej konkurencie je monopolistická konkurencia. Z jej názvu vyplýva, že obsahuje črty monopolu i dokonalejšej konkurencie (Mankiw, 1998). Samuelson a Nordhaus (2007, s. 188) uvádzajú, že „*monopolistická konkurencia*“

rencia sa podobá dokonalej konkurencii v troch smeroch: Existuje mnoho nakupujúcich a predávajúcich, vstup a výstup je jednoduchý a každá firma považuje ceny ostatných firiem za dané“. Ďalej uvádzajú, že „rozdiel spočíva v tom, že pri dokonalej konkurencii sú výrobky totožné, zatiaľ čo pri monopolistickej konkurencii sú diferencované“. Napriek tomu, že sa vstup na trh monopolistickej konkurencie nevyznačuje existenciou príliš veľkých bariér, Hořejší a kol. (2006) podotýka, že každá firma sa pri vstupe na trh, vzhľadom k veľkému počtu ostatných predávajúcich, musí určitým spôsobom presadiť. To môže docieľiť napríklad prostredníctvom reklamy či marketingovej kampane. S tým sú však spojené určité výdaje, a práve tie môžu predstavovať bariéry vstupu.

2.2 Cenová diskriminácia

2.2.1 Pojem cenová diskriminácia z pohľadu ekonómie

Cenová diskriminácia je jedným z klasických javov ekonómie. Jej problematikou sa po prvýkrát zaoberal britský ekonóm Arthur Pigou a neskôr ju vo svojej knihe *Ekonomia nedokonalej konkurencie* rozpracovala i britská ekonómka Joan Robinsonová (Milgrom, 1989). Ak by sme sa chceli dopátrať k jednotnej a univerzálnej definícii cenovej diskriminácie, mohli by sme ju stručne definovať ako situáciu či jav, ktorý nastáva, keď „platia rôzni zákazníci za rovnaké výrobky a služby rôzne ceny“ (Frank a Bernanke, 2003, s. 248). Avšak táto jednoduchá definícia nevystihuje úplne celú podstatu fungovania cenovej diskriminácie. Machlup (1955, s. 397), ktorý vymedzuje cenovú diskrimináciu ako „postup, pri ktorom firmy predávajú homogénny produkt, a to v rovnakom čase rôznym kupujúcim za rôzne ceny“, kladie dôraz na to, že je potrebné si pre lepšie pochopenie presnejšie špecifikovať jednotlivé časti tejto definície (Machlup, 1955):

- „firmou“ sa rozumie aj skupina firiem či celé odvetvie;
- „produkt“ zahŕňa nielen výrobky, ale aj služby a výrobné faktory;
- „homogénny produkt“ neznamená, že produkty musia byť nutne rovnorodé, naopak, mali by byť diferencované (diferenciácia je podstatou niektorých typov cenovej diskriminácie);
- cenová diskriminácia sa týka nielen kúpy, ale i predaja, takže k „predávať rôznym kupujúcim“ je potrebné dodať aj „kupovať od rôznych predávajúcich“;
- „v rovnakom čase“ znamená za rovnakých podmienok;
- „za rôzne ceny“ – tu treba poznamenať, že i predávať produkty odlišnej kvality za rovnaké ceny je diskriminačné.

Phlips (1983) ďalej dodáva, že ak sa produkt predáva za odlišné ceny rôznym zákazníkom, nemusí vždy nutne dochádzať k cenovej diskriminácii. Napríklad v prípade, že cenový rozdiel plne odráža rozdiel v nákladoch vynaložených na prepravu daného produktu či služby z miesta predávajúceho do miesta kupujúceho, nedá sa v tomto prípade trvať na tom, že ide o diskriminovanie. Ako príklad uvádza dvoch zákazníkov, pričom jeden z nich je ďalej (nakupuje za cenu vyššiu) a druhý je bliž-

šie (nakupuje za cenu nižšiu) k predávajúcemu. V tomto prípade podľa Philipsa (1983) nedochádza k cenovej diskriminácii, pretože ceny plne odrážajú prepravné náklady. Práve naopak, o diskrimináciu by šlo v prípade, že by boli ceny rovnaké bez ohľadu na vzdialenosť jednotlivých zákazníkov, pričom diskriminovaný by bol zákazník, ktorý sa nachádza v kratšej vzdialenosti od predajcu.

Ekonomovia rozlišujú niekoľko zásad pre fungovanie cenovej diskriminácie. Prvou podmienkou je, že sa môže vyskytovať len na nedokonale konkurenčných trhoch. Vyplýva to z poznatku, že na dokonale konkurenčným trhoch firmy ponúkajú svoje produkty za tržnú cenu, pri ktorej sú súčasne schopné predat' všetok svoj výstup, a preto nie je dôvod, aby svoju cenu znížili. Ak by sa naopak niektorá z firiem pokúsila cenu zvýšiť, prišla by o zákazníkov (Mankiw, 1998). Ďalšou podmienkou, ktorú uvádza Holman (2011) je, že na trhu sa musia nachádzať najmenej dve skupiny zákazníkov s odlišnými funkciami dopytu. Chovanie zákazníkov je závislé od toho, ako reagujú na zmenu cien. To závisí od elasticity ich dopytu. Niektorí zákazníci na zvýšenie cien zareagujú väčším znížením nákupov (ich dopyt je pružnejší, a teda aj cenovo citlivejší), a preto sa vyplatí týmto zákazníkom účtovať nižšie ceny než zákazníkom s menej pružným dopytom. Tí na zvýšenie ceny zareagujú menším znížením nákupu, a preto si môžu predávajúci dovoliť účtovať im vyššie ceny. Často je možné sa stretnúť s názorom, že cenová diskriminácia je stratégiou, ktorú využívajú veľké firmy, aby oslabili či zabránili rastu svojich menších protivníkov a tak vytvorili monopol. Avšak ako uvádza Machlup (1955), je to práve existencia monopolnej sily, ktorá vytvára podmienky pre zavedenie cenovej diskriminácie. To znamená, že ak chce firma využívať stratégiu cenovej diskriminácie, mala by už pred jej zavedením disponovať určitým stupňom monopolnej sily.

2.2.2 Pojem cenová diskriminácia z marketingového pohľadu

Marketingové poňatie cenovej diskriminácie sa od klasického ekonomického pohľadu mierne líši. Marketing v tomto zmysle nepracuje s pojmami ako dokonalá či nedokonalá konkurencia, ale zameriava sa predovšetkým na samotného zákazníka, a spôsob, akým vníma ceny. Z marketingového pohľadu sa teda jedná o diferencovanú tvorbu cien, ktorej cieľovým prvkom je spotrebiteľ (Kotler a Keller, 2007).

I v tomto prípade musia byť pre správne fungovanie cenovej diskriminácie splnené určité predpoklady, ktoré uvádzajú Kotler a Keller (2007):

- zákazníkovi musí byť možné rozdeliť na skupiny s rozdielnou intenzitou dopytu;
- musí sa zabrániť situáciám, kedy by skupiny zákazníkov s nižšími cenami predávali skupinám s vyššími cenami lacnejšie než firma;
- musí sa zabrániť situáciám, kedy by konkurent predával skupinám zákazníkov s vyššími cenami lacnejšie než firma;
- náklady na segmentáciu trhu nesmú byť vyššie ako príjmy z cenovej diskriminácie;
- táto cenová praktika nesmie zákazníka odrádzať od nákupu;

- a samozrejme nesmie ísť o nelegálny postup.

2.2.3 Formy cenovej diskriminácie

Varian (1995) klasifikuje cenovú diskrimináciu do troch stupňov:

- **Cenová diskriminácia prvého stupňa** býva označovaná aj ako dokonalá cenová diskriminácia. Tento typ cenovej diskriminácie predpokladá, že producent pozná ceny, za ktoré sú jednotliví zákazníci ochotní nakupovať. Predáva teda tomu, kto je ochotný zaplatiť najviac. V tomto prípade nevzniká spotrebiteľovi žiadny prebytok, ale všetok prebytok preberá producent.

Ako podotýkajú Frank a Bernanke (2003), táto forma cenovej diskriminácie nie je však v praxi veľmi častá. Jej podstata je založená na dokonalej informovanosti predávajúceho. Z časových ale aj praktických dôvodov nie je možné, aby mal predávajúci k dispozícii informácie o maximálnych cenách, ktoré sú jednotliví zákazníci ochotní zaplatiť. V realite preto dochádza často práve k tomu, že zákazníci platia za produkt nižšiu cenu, než sú skutočne ochotní zaplatiť – jedná sa o nedokonalú cenovú diskrimináciu. V tomto prípade sa celkový prebytok rozdelí medzi predávajúceho aj kupujúceho.

- **Cenová diskriminácia druhého stupňa** je založená na nelineárnom oceňovaní. Cena za jednotku produkcie závisí na celkovom objeme nákupu. Čím väčší je nákup, tým nižšia je cena za jednotku produkcie. Tento typ cenovej diskriminácie je v praxi známy ako množstevná zľava.
- **Cenová diskriminácia tretieho stupňa** je najčastejšia forma cenovej diskriminácie v bežnej praxi. Spočíva v tom, že producent predáva svoje výrobky za rôzne ceny rôznym skupinám zákazníkov, pričom v rámci jednej skupiny uplatňuje rovnaké ceny. Podmienkou je, že kupujúci v rámci jednej skupiny by mali mať rovnaké funkcie dopytu. Kotler a Keller (2007) uvádzajú, že pri cenovej diskriminácii tohto typu môžu predávajúci určovať ceny napríklad podľa týchto kritérií:
 - **zákaznícky segment** – najčastejším prípadom býva účtovanie rôznych cien na základe veku, ako to býva napríklad v prípade zľavnených lístkov na vlak pre študentov či dôchodcov;
 - **čas** – ide o časovú diskrimináciu, kedy môžu byť napríklad v jednotlivých častiach dňa za rovnaké služby účtované rôzne ceny;
 - **lokality** – v tomto prípade si firmy účtujú rôzne ceny pre odlišné mestá či regióny (napríklad i v závislosti od životnej úrovne v danom regióne);
 - **forma výrobku** – ide o účtovanie rôznych cien za výrobky vyrábané v rôznych verziách;
 - **image výrobku** – hlavnú rolu v tomto prípade zohráva vzhľad či atraktivita výrobku;
 - **distribučný kanál** – ceny sa líšia v závislosti od distribučného kanálu, ktorým sa výrobok či služba dostanú k spotrebiteľovi.

Zaujímavú klasifikáciu cenovej diskriminácie uvádza i Machlup (1955), ktorý rozlišuje osobnú, skupinovú a produktovú diskrimináciu:

1. **Osobná cenová diskriminácia** funguje podobne ako už spomínaná dokonalá cenová diskriminácia a je závislá od vyjednávacích schopností predávajúceho a kupujúceho. Do tejto skupiny patrí napríklad:
 - 1.1. **Haggle-every-time** typ osobnej diskriminácie je skôr sporadickou záležitosťou. Kupujúci nie sú pravidelnými zákazníkmi s opakujúcimi sa požiadavkami. Celý proces predaja je tak závislý len na momentálnych okolnostiach a vyjednávanom nadaní. Tento typ je zaujímavý skôr z hľadiska psychológie zákazníka než z pohľadu ekonómie.
 - 1.2. **Give-in-if-you-must** je opakom predchádzajúceho typu diskriminácie. Predávajúci sú často ochotní stálym a verným zákazníkom so známymi opakujúcimi sa požiadavkami ustupovať a poskytovať im príležitostné zľavy.
 - 1.3. **Let-him-pay-more** typ diskriminácie sa týka zákazníkov, ktorí sa z určitých dôvodov uspokojujú s vyššími cenami – buď im vyššie ceny neprekážajú alebo nemajú dostatočné povedomie o cenách, pretože nemajú prístup na konkurenčné trhy. Predávajúci tak „využije príležitosť“ a účtuje im vyššie ceny.
2. **Skupinová diskriminácia** vyplýva z rozdielov medzi jednotlivými skupinami zákazníkov a jej cieľom je práve z týchto rozdielov čerpať výhody. Nakoľko rozdiely medzi skupinami zákazníkov vyplývajú najmä z ich veku, pohlavia či geografického umiestnenia, zákazníci sa tomuto typu cenovej diskriminácie v podstate nemôžu vyhnúť.
 - 2.1. **podľa umiestnenia zákazníka** – tento typ diskriminácie sa týka dopravných nákladov. V niektorých prípadoch sú náklady na dopravu súčasťou ceny za celú dodávku bez ohľadu na to, v akej vzdialenosti sa zákazník nachádza. V takomto prípade je zákazník, ktorý sa nachádza v bližšie k dodávateľovi znevýhodnený, pretože platí za dodávku rovnakú cenu ako vzdialenejší zákazník.
 - 2.2. **podľa druhu zákazníka** – u tohto typu cenovej diskriminácie vyplývajú cenové nerovnosti často napríklad z vekových rozdielov medzi zákazníkmi, kedy predávajúci účtujú cenovo citlivejším skupinám, ktorými sú napríklad študenti či seniori, nižšie ceny.
 - 2.3. **podľa využitia produktu** – v tomto prípade sa ceny stanovujú podľa toho, v akej oblasti bude daný produkt či služba využívaná. Príkladom môže byť vyššia cena elektrického prúdu pre domácnosti než pre priemyselné závody.
3. **Produktová diskriminácia** vyplýva z výrobkovej diferenciacie. Oproti ostatným typom cenovej diskriminácie je produktová diskriminácia charakteristická tým, že vo väčšine prípadov je na zákazníkovi samotnom, či sa rozhodne nakupovať za vyššiu cenu.

- 3.1. **Appeal-to-the-classes** typ spočíva v tom, že predávajúci ponúka výrobok či službu v rôznych úrovniach a prevedeniach. Príkladom môžu byť drahšie a lacnejšie miesta v divadle, či knihy v tvrdej alebo mäkkej väzbe.
- 3.2. **Make-them-pay-for-the-label** diskriminácia spočíva v značke, ktorá má byť pre zákazníka prínosom vyššej hodnoty.
- 3.3. **Switch-them-to-off-peak-times** – v tomto prípade hlavnú úlohu zohráva čas. Predávajúci nastaví ceny tak, že v čase najväčšieho dopytu po produkte alebo službe si účtuje vyššie ceny. Obvykle máva aj podobu sezónnych či mimosezónnych zliav.

2.2.4 Právne a morálne aspekty cenovej diskriminácie

Cenová diskriminácia sa netýka len oblasti ekonómie, ale zasahuje aj do právnej sféry. Táto problematika bola prvýkrát právne ošetrená v Rímskych zmluvách, ktoré vstúpili do platnosti 1. januára 1958. Články 81 a 82 týchto zmlúv zároveň položili základy európskeho hospodárskeho práva (Gifford a Kudrle, 2008).

Právnu oporu je možné nájsť aj v Zmluve o Európskej únii a v Zmluve o fungovaní Európskej únie (2012, s. 88-89), a to konkrétne v článkoch 101 a 102, ktoré dopĺňajú pôvodné články 81 a 82 Rímskych zmlúv. Najdôležitejším bodom článku 101 je bod d), a v prípade článku 102 ide o bod c). Oba body v tomto smere hovoria o zákaze „*uplatňovania nerovnakých podmienok voči obchodným partnerom pri rovnakých plneniach, čím ich v hospodárskej súťaži znevýhodňujú*“. Cenová diskriminácia v zmysle, v akom ju poznáme z bežného života, však nie je nelegálna. Firmy majú právo utvárať si na základe vlastných rozhodnutí svoju cenovú politiku, avšak v súvislosti s využitím stratégie, akou je tvorba cien na základe cenovej diskriminácie, nesmie dôjsť k zneužitiu dominantného postavenia (Funta, Nebeský a Juriš, 2014).

Napriek tomu, že pojem diskriminácia vyvoláva skôr negatívne reakcie, nemusí mať vždy na zákazníka nepriaznivé dopady. V mnohých prípadoch to môže byť presne naopak. Samuelson a Nordhaus (2007, s. 192) poukazujú na to, že cenová diskriminácia „*prekvapivo často vedie k zvýšeniu ekonomického blahobytu*“. Ak by firmy účtovali všetkým zákazníkom rovnaké ceny, dochádzalo by k situáciám, kedy by si určité skupiny pri danej cene nemohli dovoliť nakupovať. Firmy by tak prichádzali o potenciálnych zákazníkov. Ak však budú firmy účtovať rôznym skupinám zákazníkov rôzne ceny (vyššie pre tých, ktorí sú ochotní nakupovať pri vyšších cenách a nižšie pre tých, ktorí majú nižšie príjmy či menšiu ochotu nakupovať) môžu navýšiť svoje zisky a súčasne uspokojiť i zákazníkov (Samuelson a Nordhaus, 2007). Čurdová (2006) ďalej uvádza, že ak by došlo k úplnému zákazu cenovej diskriminácie, či už z morálnych alebo právnych príčin, takáto regulácia cenovej tvorby by vždy viedla k zvýhodneniu jednej a znevýhodneniu druhej skupiny.

2.3 Bezplatné cestovanie

Doprava je už od nepamäti neodmysliteľnou súčasťou života človeka. V súčasnom globalizovanom svete sa neustále čoraz viac diskutuje o jej dôležitosti a jej problematika sa stáva predmetom mnohých politických opatrení. Predstavitelia štátnej moci sa prostredníctvom rozličných nástrojov snažia zatriktívniť či sprístupniť jednotlivé druhy dopravy širšej škále populácie. Jedným z týchto nástrojov je i zavádzanie bezplatného cestovania vo verejnej doprave (Cats et al., 2016).

Tab. 1 Bezplatné cestovanie vo svete

Mesto	Štát	Rok zavedenia
Hasselt	Belgicko	1997
Itatiaiuçu	Brazília	2015
Maricá	Brazília	2014
Silva Jardim	Brazília	2014
Chengdu	Čína	2012
Changning	Čína	2008
Frýdek-Místek	Česká republika	2011
Tallinn	Estónsko	2013
Tórshavn	Faerské ostrovy	2007
Mariehamn	Fínsko	2000
Vitré	Francúzsko	2001
Noyon	Francúzsko	2008
Châteauroux	Francúzsko	2001
Skuodas	Litva	2015
George Town	Malajzia	2009
Glowno	Poľsko	2015
Avesta	Švédsko	2012
Övertorneå	Švédsko	2001
Ovacik	Turecko	2014
Missoula	Spojené štáty americké	2015
Chapel Hill	Spojené štáty americké	2002

Zdroj: Fare free public transport, 2017

I keď sa na prvý pohľad zdá byť bezplatné cestovanie neštandardným opatrením, v súčasnosti už nie je tak neobvyklým. Prípady nulového cestovného je možné nájsť takmer na každom kontinente. Prehľad niekoľkých z nich je uvedený v tabuľke 1. Tie sa však na rozdiel od slovenského modelu, ktorý funguje celonárodne, týkajú najmä mestskej hromadnej dopravy. Jednotlivé prípady sa od seba líšia v závislosti od územného pokrytia či skupín, pre ktoré sú tieto zvýhodnenia určené. V niektorých prípadoch môžu cestovať zadarmo všetci pasažieri bez výnimky, alebo naopak, sa bezplatné cestovné týka len vybranej skupiny cestujúcich,

ako je to i v prípade bezplatnej prepravy na Slovensku (Fare free public transport, 2017).

Ako bolo uvedené vyššie, za zavedením bezplatného cestovania väčšinou stojí politické rozhodnutie, ktoré je odrazom sociálnej či ekonomickej motivácie. V súčasnosti sú v súvislosti s dopravou veľmi často diskutované i otázky ekológie či dopravnej preťažnosti. V posledných desaťročiach sa práve zavedenie bezplatného cestovania stalo jedným z kľúčových nástrojov, ktorými sa politickí predstavitelia snažia riešiť tieto problémy (Fearnley, 2013).

Podľa van Goeverdena et al. (2006) zavedenie bezplatného cestovania pramení predovšetkým z nasledujúcich dôvodov. Prvým bývajú najmä sociálne aspekty, a teda snaha sprístupniť verejnú dopravu sociálne slabým skupinám, a tým zabrániť ich spoločenskému vylúčeniu. Druhým dôvodom je snaha o redukciu negatívnych efektov, ktoré spôsobuje automobilová doprava. Ide napríklad o znečisťovanie životného prostredia, hluk, nehody, dopravné zápchy a ďalšie negatívne externality. Gogola (2010) podotýka, že bezplatné cestovanie môže byť niekedy len populistickým nástrojom na zvýšenie popularity politických strán alebo ako tvrdí Cats et al. (2016), môže ísť o čisto marketingovú stratégiu.

Napriek tomu, že sa možno na prvý pohľad zdá byť toto opatrenie z ekonomického, sociálneho či environmentálneho hľadiska ako efektívne, skúsenosti zo sveta tomu vždy nenasvedčujú (Fearnley, 2013). Názory odborníkov zaoberajúcich sa touto problematikou sa často rozchádzajú a nie sú tak jednoznačné. Existujú skupiny odborníkov, ktoré vnímajú bezplatné cestovanie v určitých smeroch ako efektívne, a naopak skupiny, ktoré sú voči implementácii takéhoto opatrenia skôr skeptické. Napríklad Cats et al. (2006) tvrdí, že v súvislosti so znížením intenzity automobilovej dopravy prostredníctvom zavedenia bezplatného cestovného, nepredstavuje toto opatrenie najefektívnejšie riešenie. Ďalej uvádza, že výsledný efekt spočívajúci v znížení frekvencie automobilovej dopravy by mohol byť účinnejšie dosiahnutý pokiaľ by sa dané opatrenie týkalo priamo automobilovej dopravy, t. j. došlo by napríklad k zvýšeniu nákladov spojených priamo s automobilovou dopravou. Zásadným negatívom všetkých bezplatných statkov, a teda aj bezplatného cestovania, je podľa Mezghaniho (2006) skutočnosť, že ľudia majú prirodzene v povahe plytvat' tým, čo je zadarmo. Práve to môže podľa neho viesť k zbytočnému nadužívaniu daného statku. Väčšina odborníkov sa zhoduje na tom, že je bezplatné cestovanie takmer v každom prípade veľmi nákladnou záležitosťou. Cats et al. (2016) však dáva do popredia najmä skutočnosť, že bezplatné cestovanie nie je tak úplne „bezplatné“ ako sa na prvý pohľad zdá. Zvyšujúce sa prevádzkové náklady a výpadky v tržbách spoločností sú financované z verejných rozpočtov, takže ich napokon zaplatia samotní daňoví poplatníci. V tejto súvislosti Fearnley (2013) považuje za hlavné negatívum nulového cestovného práve jeho dotovanie, nakoľko sa spoločnosti stávajú čoraz viac závislými od štátu či verejných inštitúcií. Zároveň však Fearnley (2013) uvádza, že bezplatná preprava môže byť účelná najmä v dvoch prípadoch – ako dočasne trvajúca „propagácia“ dopravnej spoločnosti či daného typu prepravy, ktorá by ju dostala do povedomia verej-

nosti a zároveň mohla v budúcnosti vyvolať väčší záujem o jeho využívanie, a ďalej v prípadoch, kedy sú ceny lístkov už aj tak na dosť nízkej úrovni.

Sumarizácia zásadných výhod a nevýhod spojených so zavedením bezplatného cestovania podľa Gogolu (2010) je uvedená v tabuľke 2.

Tab. 2 Výhody a nevýhody bezplatného cestovania

Výhody	Nevýhody
Rast počtu cestujúcich	Závislosť na verejnom financovaní
Redukcia negatívnych efektov automobilovej dopravy	Vandalizmus
Zníženie počtu dopravných nehôd	Nadužívanie verejnej dopravy
Zatraktívnenie turizmu	Využívanie verejnej dopravy napr. bezdomovcami
Redukcia potreby výstavby parkovacích miest	Neváženie si toho, čo je bezplatné
Zlepšenie ekonomickej kúpnej sily obyvateľstva	Zníženie komfortu cestovania v dôsledku preplnenosti

Zdroj: Gogola, 2010

3 Analýza súčasnej situácie na trhu osobnej železničnej prepravy na Slovensku

Nasledujúca kapitola sa zaoberá analýzou súčasného stavu trhu osobnej železničnej prepravy na území Slovenskej republiky. V úvode kapitoly je stručne načrtnutá cesta k otvoreniu slovenských železníc konkurencii. Následne je v ďalšej časti tejto kapitoly uvedený prehľad a popis prepravných spoločností, ktoré momentálne pôsobia na Slovensku ako prevádzkovatelia osobnej vlakovej prepravy.

Tretia podkapitola sa venuje implementácii sociálneho opatrenia vlády Slovenskej republiky, ktoré sa týka bezplatnej vlakovej prepravy pre vybrané skupiny osôb na Slovensku. Posledná časť tejto kapitoly sa sústreďuje na dvoch hlavných železničných prepravcov na Slovensku, a bližšie sa zaoberá cenovými politikami týchto spoločností.

3.1 Cesta k liberalizácii osobnej železničnej prepravy na Slovensku

Železničná doprava je neoddeliteľnou súčasťou hospodárskeho systému takmer každého vyspelého európskeho štátu. Jej zvyšujúca sa dôležitosť v dopravných štruktúrach jednotlivých krajín a zároveň požiadavka vyrovnáť sa úrovni železničných systémov v iných častiach sveta vyvolávala už v minulosti potrebu zaoberať sa jej problematikou na celoeurópskej úrovni.

Všeobecne prvým krokom k zoceleniu a ozdraveniu dopravných systémov bolo vytvorenie Spoločnej dopravnej politiky. Prioritou bolo vytvoriť spoločný dopravný trh, a to okrem iného aj prostredníctvom otvorenia vnútroštátnych železničných trhov konkurencii (Soave, 2016). Toto rozhodnutie sa spočiatku javilo ako relatívne problematická záležitosť, nakoľko právomoci Európskej únie v tomto smere obmedzoval fakt, že železničné trhy takmer vo všetkých európskych štátoch boli v rukách národných dopravcov, ktorí fungovali na princípe administratívnych monopolov. Proces otvárania národných železničných trhov tak narážal na množstvo prekážok (Stehmann a Mackay, 2003).

Tento stav si vyžadoval zásah zo strany predstaviteľov Európskej únie a vytvorenie legislatívneho rámca, ktorý by právne ošetroval túto problematiku. Proces reformovania železníc bol zahájený vydaním smernice 91/440/EHS zo dňa 29. júla 1991 (Tomeš, 2014). Jej cieľom bolo „*uľahčiť železničným podnikom spoločenstva prispôsobovanie sa požiadavkám spoločného trhu...*“, a to tým, že „*sa zabezpečí nezávislosť vedenia železničných podnikov, správa železničnej infraštruktúry a poskytovanie železničných dopravných služieb sa oddelí...*“ (EUR-Lex). Ďalšie opatrenia vydala Európska únia v podobe „železničných balíčkov“, ktorých implementácia mala ďalej smerovať k tvorbe jednotného, otvoreného a konkurenčného európskeho železničného priestoru (Stehmann a Mackay, 2003).

V nadväznosti na tieto opatrenia Európskej únie „*bol v roku 2000 Uznesením vlády SR č. 830 schválený „Projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR“*,

ktorý navrhoval fyzické a účtovné oddelenie správy a prevádzky železničnej dopravnej cesty od dopravných a obchodných činností“ (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2014, s. 27). Pôvodné Železnice Slovenskej republiky sa tak rozdelili na dva samostatné subjekty – Železničnú spoločnosť, a. s. ako poskytovateľa dopravných služieb a Železnice slovenskej republiky ako správcu tratí. Ďalší významný krok spočíval v oddelení osobnej a nákladnej železničnej dopravy, ku ktorému došlo na začiatku roku 2005 na základe Uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 662/2004. Železničná spoločnosť, a. s. sa následne rozdelila na Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s., ktorá zabezpečuje osobnú železničnú prepravu a Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., ktorá je poskytovateľom nákladnej dopravy (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2014).

Dovtedy však železničnú dopravu na území Slovenska zabezpečoval výhradne len národný dopravca. K liberalizácii došlo najskôr v prípade nákladnej dopravy v roku 2007. Následne bola príchodom prvého súkromného prepravcu v roku 2010 liberalizovaná i osobná železničná preprava (Dolinayová, Gašparík, Mašek, 2012). Príchod spoločnosti RegioJet, a. s. predstavoval významný medzník v histórii osobnej železničnej prepravy na Slovensku. Bol prvým komerčným prevádzkovateľom osobnej železničnej prepravy na území Slovenska, ktorý ukončil dlhotrvajúce monopolné postavenie štátneho prepravcu (Križan a Horňák, 2012).

3.2 Prepravcovia

3.2.1 Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ďalej len ZSSK) je národným a zároveň i najväčším poskytovateľom osobnej železničnej prepravy na Slovensku. Zakladateľom a stopercentným vlastníkom ZSSK je Slovenská republika. Akcionárske práva jej menom vykonáva Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len MDVRR SR). Do roku 2010 bola zároveň jedinou spoločnosťou, ktorá zabezpečovala na území Slovenska vlakovú prepravu osôb (ZSSK, 2017g).

ZSSK pokrýva svojimi službami takmer celé územie Slovenska: „realizuje v priemere 1 445 vlakových spojov denne, prevádzkuje dopravu v 69 zo 79 okresov Slovenska a zastavuje v 697 staniach a zastávkach na území Slovenska“ (ZSSK, 2017g). Podľa grafikonu má štátom dotovaný dopravca k dispozícii 9 kategórií vlakov – InterCity (IC), SuperCity (SC), EuroCity (EC), EuroNight (EN), Expres (Ex), Rýchlik (R), Regionálny rýchlik (RR), Regionálny expres (REX) a Osobný vlak (Os). Vlaky kategórií SC, EC a EN sú medzištátnymi spojmi. Vo všetkých kategóriách vlakov sa nachádzajú vozne 1. i 2. triedy, s výnimkou vlakov REX a Os, v ktorých sú radené iba vozne 2. triedy (ZSSK, 2017b).

3.2.2 RegioJet, a. s.

RegioJet, a. s. (Slovensko) je sesterskou spoločnosťou českého prepravcu RegioJet, a. s., (Česká republika). Slovenská spoločnosť RegioJet, a. s. (ďalej len RegioJet) vznikla 26. novembra 2010 so sídlom v Bratislave. Majiteľom spoločnosti je český podnikateľ Radim Jančura a stopercentným akcionárom je česká STUDENT AGENCY k. s. (RegioJet, ©2017c).

RegioJet získal licenciu na poskytovanie vlakovej prepravy 7. apríla 2011 a následne od 4. marca 2012 začal po prvýkrát na základe *Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno* poskytovať osobnú prepravu na tejto trati, na ktorej súčasne úplne nahradil ZSSK (RegioJet, 2013). Objednávateľom dopravného výkonu je Slovenská republika zastúpená MDVRR SR. Zmluva, ktorá nadobudla účinnosť 30. septembra 2011 skončí v decembri 2020 (MDVRR SR, 2010). V decembri 2014 začal komerčný prepravca premávať aj na najdôležitejšej slovenskej trati Bratislava – Košice. Prevádzku na tejto linke však 31. januára 2017 ukončil (RegioJet, ©2017c).

Na trati Bratislava – Komárno má RegioJet k dispozícii vlaky kategórií Os a REX a na trati Bratislava – Košice premával s vlakmi kategórie IC. Cestujúci mali vo vlakoch kategórie IC k dispozícii vozne 1. (Relax a Business) i 2. triedy (Standard), ktoré sa líšia cenou a rozsahom servisu poskytovaného vlakovým personálom (RegioJet, ©2017d).

3.2.3 Ďalší prepravcovia

Okrem dvoch vyššie uvedených prepravcov pôsobia na území Slovenska aj spoločnosti České dráhy a. s. (ďalej len ČD), RegioJet, a. s. (Česká republika) a LEO Express, a. s. (ďalej len LEO Express).

Česká sesterská spoločnosť RegioJetu - RegioJet, a. s. (Česká republika) - prevádzkuje na území Slovenska od roku 2011 medzištátnu prepravu na trati Praha – Žilina – Košice, od decembra 2015 Praha – Žilina – Banská Bystrica – Zvolen a od decembra 2016 premáva i na linke Praha – Brno – Bratislava (RegioJet, ©2017c).

Spoločnosť ČD je českým národným železničným dopravcom, ktorý v spolupráci so ZSSK prevádzkuje od decembra 2014 na trase Praha – Žilina – Košice medzištátnu prepravu prostredníctvom vlaku SuperCity Pendolino (ZSSK, 2014b).

LEO Express je český súkromný železničný a autobusový prepravca, ktorý vznikol v roku 2012. Dopravne obsluhuje spolu šesť stredoeurópskych krajín a prevádzkuje dvadsaťštyri vlakových spojení na území Českej i Slovenskej republiky, vrátane autobusových prípojov do Poľska, Rakúska a Nemecka. LEO Express pôsobí na území Slovenska od decembra 2014 v rámci medzištátnej trate Praha – Košice (LEO Express, ©2017).

3.3 Bezplatná preprava na Slovensku

Nasledujúca podkapitola obsahuje základné informácie týkajúce sa sociálneho opatrenia vlády Slovenskej republiky o bezplatnej preprave vybraných skupín osôb na Slovensku. V ďalších častiach podkapitoly sú následne vymedzené cieľové skupiny, ktorých sa toto opatrenie týka, a takisto je objasnený princíp fungovania bezplatného cestovného.

3.3.1 Zavedenie opatrenia bezplatného cestovného

Plán zavedenia bezplatnej vlakovej prepravy bol súčasťou prvého sociálneho balíčka vlády premiéra Roberta Fica, ktorý bol predstavený v polovici roka 2014. Opatrenia, ktoré boli jeho obsahom, mali viesť k zvýšeniu životnej úrovne obyvateľov Slovenska, ale predovšetkým mali prispieť k zvýšeniu životného štandardu sociálne slabších a citlivejších skupín obyvateľstva na Slovensku. Prvý sociálny balíček obsahoval celkom 15 sociálnych opatrení, z ktorých sa konkrétne dve týkali vlakovej prepravy – *bezplatné vlaky pre deti, študentov a dôchodcov a lacnejšie lístky na vlak pri cestovaní do práce* (Úrad vlády Slovenskej republiky, 2015).

Program bezplatného cestovného bol oficiálne spustený 27. novembra 2014 a od počiatku bol zameraný na tri cenovo citlivé skupiny – deti, študentov a dôchodcov. Uvedené výhody týkajúce sa vlakovej prepravy, ktoré plynú zo sociálneho balíčka vlády, však môžu cestujúci aplikovať len pri cestovaní vlakmi štátom dotovaného prepravcu ZSSK. Na vlaky súkromných prepravcov sa toto opatrenie nevzťahuje. Výnimku tvoria len štátom dotované spoje RegioJetu na linke Bratislava – Komárno (ZSSK, ©2013). I keď spoločnosť RegioJet následne požadovala, aby boli kompenzované bezplatné cesty detí, študentov a penzistov i vo vlakoch na trati Bratislava – Košice, MDVRR SR jej v tomto smere nevyhovelo i po tom, čo majiteľ Jančura viackrát hrozil odchodom z tejto linky (Hospodárske noviny, 2015).

Odviezt' sa vlakom zdarma môžu na území Slovenska nielen slovenskí občania, ale aj zahraniční cestujúci. Podľa slov vtedajšieho ministra dopravy Jána Počiatka, nechce vláda v tomto smere cudzincov obmedzovať, a preto majú aj zahraniční študenti či seniori možnosť cestovať bezplatne. Zároveň vláda vníma toto opatrenie ako možný nástroj rozvoja cestovného ruchu na Slovensku a predpokladá, že časť nákladov, ktoré turisti ušetria na cestovnom, môžu vynaložiť v ubytovacích či stravovacích zariadeniach (Žgravčáková, 2014).

Okrem programu bezplatného cestovného bolo súčasťou sociálneho balíčka aj vyššie spomínané zníženie cestovného pre ľudí, ktorí do práce dochádzajú vlakom pravidelne alebo každý deň, z pôvodných 30-45 % na 50 % z ceny lístka. Týmto cestujúcim ZSSK ponúka možnosť zakúpiť si traťový cestovný lístok v oboch vozňových triedach (pričom maximálna vzdialenosť jednej cesty je obmedzená na 210 km). Cena lístka sa odvíja od vzdialenosti a dĺžky obdobia platnosti, na ktorú je vystavený (ZSSK, 2017i).

3.3.2 Ciel'ové skupiny

Bezplatná preprava vlakom je určená pre nasledujúce ciel'ové skupiny (ZSSK, ©2013):

- **Deti vo veku do 6 rokov¹**

Všetky deti vo veku do 6 rokov môžu cestovať bezplatne bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť. Zároveň nemajú povinnosť sa registrovať k bezplatnej preprave, nemusia preukazovať svoj vek príslušným preukazom a taktiež nemajú povinnosť si zaobstarat' bezplatný lístok.

- **Deti vo veku od 6 do 15 rokov**

I deti vo veku od 6 do 15 rokov môžu využívať bezplatnú prepravu bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť. Táto kategória je určená najmä pre deti, ktoré necestujú vlakom pravidelne.

- **Žiaci a študenti do 26 rokov**

Táto kategória sa týka žiakov a študentov so slovenským občianstvom, ďalej občanov z členských krajín Európskej únie a osôb s trvalým pobytom v štátoch Európskej únie. Nárok na bezplatné cestovanie majú žiaci a študenti tuzemských základných, stredných a vysokých škôl, ale aj ekvivalentných škôl v zahraničí.

- **Dôchodcovia vo veku menej ako 62 rokov**

Nárok na bezplatnú prepravu majú všetci dôchodcovia do 62 rokov, ktorí sú občanmi Slovenskej republiky alebo občanmi členského štátu Európskej únie, či majú v členskom štáte Európskej únie trvalý pobyt, a súčasne sú poberateľmi starobného, predčasného starobného, vdovského/vdoveckého, sirotského alebo invalidného dôchodku.

- **Dôchodcovia vo veku viac ako 62 rokov**

Nárok na bezplatný cestovný lístok majú všetci seniori vo veku nad 62 rokov, a to bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť.

Štatistický úrad Slovenskej republiky (©2017) evidoval k 31.12.2014 (teda približne v dobe zavedenia bezplatnej prepravy) 5 421 349 obyvateľov Slovenska (vid' tabuľka 3). Z toho približne 2 533 965 obyvateľov malo nárok na cestovanie vlakom zdarma, čo predstavuje 47% celkovej populácie na Slovensku.²

¹ Deti vo veku do 6 rokov boli prepravované bezplatne aj pred 27.11.2014

² Tento údaj však nemožno považovať za úplne presný, nakoľko nezahŕňa počet dôchodcov od 60 do 62 rokov s nárokom na starobný, predčasný starobný, vdovský/vdovecký, sirotský či invalidný dôchodok, a naopak zahŕňa počet mladých ľudí od 15 do 26 rokov, ktorí však nie sú študentmi, a teda nemajú nárok na bezplatné cestovné.

Tab. 3 Veková štruktúra obyvateľstva na Slovensku k 31. 12. 2014

Vekové rozpätie	Počet obyvateľov	Nárok
Od 0 do 6 rokov	347 128	áno
Od 6 do 15 rokov	483 053	áno
Od 15 do 26 rokov	737 700	áno
Od 26 do 62 rokov	2 887 384	nie
Od 62 rokov	966 084	áno
Spolu	5 421 349	-

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, ©2017

3.3.3 Podmienky využívania bezplatnej prepravy

Základné podmienky využívania bezplatnej prepravy je možné zhrnúť do nasledujúcich štyroch bodov (ZSSK, ©2013):

1. registrácia k bezplatnej preprave;
2. získanie preukazu, na základe ktorého bude priznané bezplatné cestovné;
3. zaobstaranie bezplatného cestovného lístka;
4. preukázanie sa preukazom a bezplatným lístkom počas vlakovkej kontroly.

Registrácia je možná v pobočkách ZSSK na počkanie alebo v určitých prípadoch i prostredníctvom internetu. Záujemcovia sú povinní pri registrácii predložiť potrebné doklady a ďalšie náležitosti podľa toho, do akej kategórie cestujúceho spadajú. Na základe toho im bude následne vydaný príslušný typ preukazu. Všetky potrebné náležitosti sú uvedené v tabuľke 4. Registrácia i vydanie príslušného preukazu sú bezplatné. Napriek tomu, že zákazník cestuje zadarmo, je povinný si „zakúpiť“ cestovný lístok i keď je bezplatný, a to rovnakým spôsobom ako klasický cestovný lístok (ZSSK, ©2013).

Lístky na bezplatnú prepravu sú viazané na konkrétny vlakový spoj. To znamená, že na rozdiel od klasických cestovných lístkov, ktoré sú platné počas určitého časového intervalu (napr. 24 hodín), cestujúci si kupujú bezplatný lístok na konkrétny čas daného spoja. Toto pravidlo platí v prípade vlakov kategórií R, RR, Ex, SC, EC a EN. Bezplatný lístok je viazaný i na konkrétnu osobu, takže ho môže využiť len osoba uvedená na príslušnom preukaze (ZSSK, ©2013).

Tab. 4 Náležitosti nutné k registrácii k bezplatnej preprave

Kategória cestujúceho	Nutnosť registrácie	Náležitosti nutné k registrácii	Typ preukazu
Deti do 6 rokov	nie	-	-
Deti od 6 do 15 rokov	áno	Fotografia 2 x 3 cm, cestovný pas (príp. preukaz totožnosti rodiča)	<i>Preukaz pre dieťa do 15 rokov</i>
Žiaci a študenti do 26 rokov	áno	<i>Je držiteľom ISIC³ s aktivovanou dopravnou časťou: ISIC, preukaz totožnosti</i>	<i>Preukaz zákazníka</i>
		<i>Je držiteľom ISIC bez aktivovanej dopravnej časti: ISIC, preukaz totožnosti, fotografia 2 x 3 cm</i>	<i>Preukaz pre žiaka/študenta</i>
		<i>Nie je držiteľom ISIC: preukaz totožnosti, fotografia 2 x 3 cm, Žiadanka potvrdená školou</i>	<i>Preukaz pre žiaka/študenta</i>
		<i>Zahraničný študent: preukaz totožnosti, fotografia 2 x 3 cm, originál potvrdenia o návšteve školy, fotokópia úradne overeného prekladu potvrdenia o návšteve školy v slovenskom jazyku⁴</i>	<i>Preukaz pre žiaka/študenta</i>
Dôchodcovia do 62 rokov	áno	Preukaz totožnosti, fotografia 2 x 3 cm, potvrdenie o výplate dôchodkových dávok nie staršie ako 30 dní	<i>Preukaz pre poberateľa dôchodku do 62 rokov</i>
Dôchodcovia od 62 rokov	áno	Preukaz totožnosti, fotografia 2 x 3 cm	<i>Preukaz pre zákazníka</i>

Zdroj: ZSSK, ©2013

Cestovné lístky na bezplatnú prepravu však nemožno využiť vo všetkých kategóriách vlakov. Bezplatné cestovné lístky neplatia pre (ZSSK, ©2013):

- vozne 1. triedy (výnimku tvoria deti do 6 rokov, kde je na jedného dospelého možné prepraviť najviac dve bezplatne cestujúce deti);

³ Platí len pre preukazy vydané v rámci Slovenskej republiky

⁴ V prípade, že ide o potvrdenie o návšteve školy v českom jazyku, nevyžaduje sa úradný preklad

- vlaky kategórie IC
- prihraničné úseky⁵.

Vo vlakoch kategórie EC, EN a SC platí špeciálny režim, kedy si cestujúci síce môžu zaobstarat' bezplatný cestovný lístok, ale zaplatia k nemu prirážku – vo vlakoch kategórie EC a EN v hodnote 1 EUR a vo vlakoch SC (kde je možné bezplatne cestovať len v 2. triede) v hodnote 5 EUR. Vzhľadom k tomu, že ide o medzištátne vlaky cestujúci môžu získať bezplatný lístok s prirážkou len v rámci územia Slovenskej republiky (ZSSK, ©2013).

ZSSK zároveň obmedzuje kapacitu bezplatných lístkov pre jednotlivé vlakové spoje. Tieto limity sa uplatňujú v diaľkových spojoch a netýkajú sa vlakov REX a Os (ZSSK, ©2013). Hlavným dôvodom obmedzenej kapacity bezplatných miest je podľa ZSSK snaha o vyváženejšiu obsadenosť vlakových spojov a zároveň snaha neobmedzovať platiacich cestujúcich. Pre platiacich cestujúcich žiadne limity nepatria. Deti, študenti a dôchodcovia môžu pri vyčerpanej kapacite cestovať prostredníctvom klasického lístka, pričom môžu využívať základné zľavy z cestovného (Majerníček, 2015).

3.4 Cenová politika vybraných spoločností

3.4.1 Cenová politika spoločnosti ZSSK

Cenníky všetkých druhov cestovného, a taktiež spôsoby ich výpočtov sú uvedené v *Prepravnom poriadku* spoločnosti ZSSK (ZSSK, 2016b). Od 17. novembra 2014 môžu vybrané skupiny cestujúcich využívať v rámci územia Slovenska bezplatnú prepravu. Cestujúcim bez nároku na bezplatnú prepravu, ktorí cestujú na základe klasického lístka, poskytuje ZSSK možnosť využívať zľavy z cestovného. Cestujúci s nárokom na bezplatnú prepravu, ktorí sa ju rozhodnú nevyužiť, resp. ju nebudú môcť využiť z dôvodu vyčerpania kapacity bezplatných lístkov, môžu cestovať na základe klasického cestovného lístka, a taktiež si môžu uplatniť zľavy z cestovného. Výška jednotlivých typov zliav sa odvíja od toho, či cestujú vlakmi pravidelne alebo len jednorazovo (ZSSK, ©2013, 2016a).

Výšky zliav pre jednotlivé tarifné skupiny sú zobrazené v tabuľke 5. Všetky deti do 6 rokov prepravuje ZSSK bezplatne. Deti vo veku od 6 do 15 rokov zaregistrované k bezplatnej preprave môžu cestovať na základe bezplatného cestovného lístka. Avšak v prípade, že sa nezaregistrovali alebo dôjde k vyčerpaniu kapacity bezplatných lístkov pre daný spoj, môžu využiť „polovičný“ lístok so zľavou 50% z pôvodnej ceny. U žiakov a študentov to funguje obdobne, a pri nevyužití bezplatného lístka majú pri kúpe klasického lístka nárok na zľavu 50%, resp. pri pravidelnom cestovaní do školy 70% z pôvodnej ceny lístka (ZSSK, 2016a).

Mladí do 26 rokov, ktorí nie sú študentmi, a nemajú teda nárok na bezplatnú prepravu, môžu pri pravidelnom cestovaní vlakom využívať traťové predplatné

⁵ Prihraničným úsekom sa rozumie územie od poslednej vlakovej zastávky na území Slovenskej republiky po štátnu hranicu

cestovné so zľavou 50% alebo si môžu zakúpiť kartu MAXI KLASIC, ktorej cena sa odvíja od doby platnosti (ZSSK, 2017f, 2017i). V prípade jednorazového cestovného môžu využiť karty REGIONAL alebo JUNIOR RAILPLUS. REGIONAL sa týka len cestujúcich, ktorí cestujú maximálne do vzdialenosti 60 km vlakmi kategórie Os a REX, pričom výška zľavy sa pohybuje okolo 15% z ceny lístka (ZSSK, 2016d). S kartou JUNIOR RAILPLUS za ročný poplatok 16,50 EUR, môžu získať zľavu 25-45% (ZSSK, 2017d).

Pravidelní cestujúci nad 26 rokov môžu okrem klasického cestovného využívať traťové predplatné cestovné lístky so zľavou 50% alebo si môžu zakúpiť kartu MAXI KLASIC (ZSSK, 2017f, 2017i). Nepravidelní cestujúci nad 26 rokov môžu využiť karty REGIONAL so zľavou 15% alebo KLASIC RAILPLUS za ročný poplatok 35 EUR so zľavou 25% z ceny lístka (ZSSK, 2016d, 2017e).

Všetci seniori nad 62 rokov a zároveň dôchodcovia nad 60 rokov, ktorí sú poberateľmi sociálnych dôchodkov, môžu po preukázaní nároku na bezplatnú prepravu cestovať zdarma. Seniori nad 70 rokov, ktorí nie sú registrovaní k bezplatnej preprave alebo ju nemôžu využiť kvôli vyčerpanej kapacite, môžu cestovať vlakom (len v 2. triede) za symbolickú cenu 0,15 EUR za každých začatých 50 km⁶ (ZSSK, 2016f). Dôchodcovia nad 60 rokov bez nároku na bezplatnú prepravu majú k dispozícii kartu SENIOR RAILPLUS za poplatok 9,90 EUR na jeden rok s 25-40% zľavou z pôvodnej ceny (ZSSK, 2017h).

Vyššie uvedené zľavy je možné uplatniť takmer vo všetkých kategóriách vlakov ZSSK po predložení preukazu, na základe ktorého môže byť zľava priznaná. Výnimku tvoria vlaky kategórie IC, pre ktoré platí osobitný cenník i prepravný poriadok. Ceny v tejto kategórii vlakov sú uvádzané v troch variantoch, a to podľa toho či sa jedná o silný, normálny alebo slabý deň (delenie vyplýva z obsadenosti spojov počas týždňa). Podľa prepravného poriadku majú vo vlakoch IC nárok na zľavu cestujúci, ktorí sú držiteľmi preukazov: JUNIOR RAILPLUS, KLASIC RAILPLUS, SENIOR RAILPLUS, Žiak/Študent a Občan od 62 rokov. Ďalej preukazy, na ktoré sa priznáva bezplatná preprava a držiteľia preukazov Ťažko zdravotne postihnutý (ŤZP) a Ťažko zdravotne postihnutý so sprievodcom (ŤZP-S) (ZSSK, 2016c).

⁶ Jedná sa o zákonnú zľavu

Tab. 5 Cenová politika spoločnosti ZSSK

Kategória cestujúceho	Forma cestovania	Výška zľavy
Deti do 6 rokov	-	bezplatne
Deti od 6 do 15 rokov	-	bezplatne
		polovičné cestovné (cca 50% zľava)
Žiaci a študenti do 26 rokov	jednorazové	bezplatne
		žiacke jednorazové cestovné (cca 50% zľava)
	pravidelné	bezplatne
		žiacke traťové cestovné (až 70% zľava)
Mládež do 26 rokov	jednorazové	obyčajné cestovné
		REGIONAL (15% zľava)
		JUNIOR RAILPLUS (25-40 % zľava)
	pravidelné	traťové predplatné cestovné (cca 50% zľava)
		MAXI KLASIC (sieťový cestovný lístok)
Zákazníci nad 26 rokov	jednorazové	obyčajné cestovné
		REGIONAL (15% zľava)
		KLASIC RAILPLUS (25% zľava)
	pravidelné	traťové predplatné cestovné (50% zľava)
		MAXI KLASIC (sieťový cestovný lístok)
Dôchodcovia do 62 rokov	jednorazové	bezplatne
Seniori nad 60 rokov	-	SENIOR RAILPLUS (25-40% zľava)
Seniori nad 62 rokov	-	bezplatne
Seniori nad 70 rokov	-	bezplatne
		0,15 EUR/50km (cca 90% zľava)
Ťažko zdravotne postihnutí (ŤZP)	-	60% zľava
Návšteva detí zdravotne alebo inak postihnutých umiestnených v ústavoch	-	50% zľava

Zdroj: ZSSK, 2016a

K cestovným lístkami si môžu zákazníci zakúpiť vo vybraných vlakoch rezervácie (vo vlakoch kategórie IC je rezervácia súčasťou cestovného lístka). Klasickú miestenku si môžu všetci cestujúci dokúpiť za 1 EUR, pokiaľ nie je už súčasťou cestovného lístka. U rezervácií typu lôžko a ležadlo sa cena odvíja od toho, či sa jedná o klasický lístok alebo o lístok na bezplatnú prepravu (viď tabuľka 6). ZSSK nastavila ceny tak, že cestujúci s bezplatným lístkami zaplatia za rezerváciu viac. Ak bude mať cestujúci záujem napríklad o rezerváciu typu lôžko, ku klasickému lístku si ho môže zakúpiť v 2. triede za 8 EUR a v 1. triede za 12 EUR. Pokiaľ by cestoval prostredníctvom bezplatného lístka, v 2. triede zaplatí v porovnaní s klasickým lístkami o 4 EUR viac, pričom v 1. triede si ho k bezplatnému lístku nie je možné zakúpiť (ZSSK, 2017a).

Tab. 6 Cenník rezervácií ZSSK

Typ rezervácie		S iným cestovným lístkami ako na bezplatnú prepravu	S cestovným lístkami na bezplatnú prepravu
Lôžko	1-miestne (1. trieda)	25 EUR	-
	2-miestne (1. trieda)	12 EUR	-
	3-miestne (2. trieda)	8 EUR	12 EUR
Ležadlo	4-miestne (2. trieda)	6 EUR	9 EUR
	6-miestne (2. trieda)	5 EUR	8 EUR

Zdroj: ZSSK, 2017a

3.4.2 Cenová politika spoločnosti RegioJet

Ceny všetkých druhov cestovných lístkov sú uvedené v Cenníku spoločnosti RegioJet. Okrem toho, že sa ceny lístkov odvíjajú od jednotlivých tarifných tried (Standard, Relax, Business a Low cost), sú závislé i od vyťaženia vlakových spojov. Cena lístka na rovnakej trase môže byť preto v jednotlivých častiach dňa i v rámci jednotlivých dní v týždni rozdielna (RegioJet, ©2017b).

V tabuľke 7 sú zhrnuté zľavy, ktoré poskytuje spoločnosť RegioJet po preukázaní sa príslušným dokladom cestujúcim vo svojich vlakoch. I v tomto prípade sú všetky deti do dovŕšenia 6 rokov pod dozorom dospelé osoby prepravované zdarma a deti vo veku od 6 do 15 rokov majú nárok na polovičné cestovné. Žiakom a študentom od 15 do 26 rokov poskytuje RegioJet zľavu vo výške 40-50%, za podmienky, že sa preukážu platným študentským preukazom vydaným na Slovensku (resp. vydaným spoločnosťou ZSSK). Prípadne si môžu študenti nárokovať zľavu 50% i pokiaľ sú držiteľmi preukazu ISIC až do veku 29 rokov (RegioJet, ©2017e). Seniori nad 60 rokov môžu po doložení preukazu totožnosti získať zľavu 15% z pôvodnej ceny lístka. Rovnako ako to bolo aj v prípade ZSSK, i RegioJet poskytuje všetkým seniorom, ktorí majú viac ako 70 rokov zákonnú zľavu z cestovného (cena za každých započatých 50 km cesty je 0,15 EUR). Tá je však využiteľná len v rámci cestovania v tarifnej triede Standard. Na rozdiel od štátneho prepravcu, RegioJet nemá vo svojej ponuke k dispozícii zľavy pre dospelých od 26

do 60 rokov. Ťažko zdravotne postihnutí, ktorí sú držiteľmi preukazu ŤZP vydaného na Slovensku majú nárok na zľavu 70% a v prípade, že sú držiteľmi preukazu ŤZP-S, môžu cestovať zdarma (RegioJet, ©2017e).

Tab. 7 Cenová politika spoločnosti RegioJet

Kategória cestujúcich	Výška vnútroštátnej zľavy
Deti do 6 rokov	zdarma
Deti od 6 do 15 rokov	50%
Žiaci/študenti do 26 rokov	40-50%
ISIC	50%
Dospelí	bez zľavy
Seniori nad 60 rokov	15%
Seniori nad 70 rokov	0,15 EUR/50 km
Ťažko zdravotne postihnutí (ŤZP)	70%
Ťažko zdravotne postihnutí so sprievodcom (ŤZP-S)	zdarma

Zdroj: RegioJet, ©2017e

Vzhľadom k tomu, že na trase Bratislava – Komárno ide o štátom dotovanú prepravu, platí vo všetkých vlakoch na tejto linke možnosť využiť bezplatné cestovanie. Ako je uvedené v tabuľke 8, prostredníctvom bezplatného lístka môžu cestovať: deti do 6 rokov, deti od 6 do 15 rokov, žiaci a študenti od 15 do 26 rokov, dôchodcovia do 62 rokov (po predložení preukazu pre poberateľa dôchodku do 62 rokov) a dôchodcovia, ktorí majú viac ako 62 rokov. Všetci cestujúci spadajúci do týchto kategórií môžu vo vlakoch RegioJetu na tejto linke preukázať nárok na bezplatný cestovný lístok preukazmi vydanými od ZSSK (RegioJet, ©2017a).

Na tejto trati už poskytuje RegioJet zľavu i cestujúcim v kategórii dospelí od 15 do 62 rokov, a to do výšky 50% pri kúpe časových cestovných lístkov. I deti a študenti, ktorí nie sú registrovaní k bezplatnej preprave, majú k dispozícii zľavy z cestovného. Deti od 6 do 15 rokov môžu cestovať s polovičným lístkom a študenti do 26 rokov môžu využiť zľavu do výšky 70% pri kúpe časových lístkov (RegioJet, ©2017a).

Tab. 8 Cenová politika spoločnosti RegioJet na trati Bratislava – Komárno

Kategória cestujúcich	Výška zľavy	Tarifa
Deti do 6 rokov	zdarma	-
Deti od 6 do 15 rokov	zľava 50% na jednorazový lístok	REGIOpol
Deti od 6 do 15 rokov s preukazom	bezplatne	REGIOstudent
Žiaci a študenti do 26 rokov	bezplatne	REGIOpol
	zľava až 70% na časové lístky	
Dospelí od 15 do 62 rokov	zľava až 50% na časové lístky	REGIOakcia
Seniori do 62 rokov s preukazom	bezplatne	REGIOdôchodca
Seniori od 62 rokov	bezplatne	REGIOdôchodca
Ťažko zdravotne postihnutí (ŤZP)	zľava 60% na jednorazové lístky	REGIOzt'p
Ťažko zdravotne postihnutí so sprievodcom (ŤZP-S)	bezplatne	-

Zdroj: RegioJet, ©2017a

4 Metodika práce

Praktická časť tejto bakalárskej práce sa zaoberá vyhodnotením dopadov zavedenia bezplatnej vlakovej prepravy na vybrané spoločnosti. Sú nimi štátny prepravca ZSSK a súkromný prepravca RegioJet. Vplyv zavedenia tohto sociálneho opatrenia vlády SR určeného pre deti, študentov a dôchodcov je skúmaný prostredníctvom analýzy štyroch vybraných ukazovateľov, ktorými sú počty prepravených cestujúcich, dopravné výkony, tržby a výsledky hospodárenia. V tomto zmysle sa:

- *počtom cestujúcich* rozumie celkový počet prepravených osôb v danom období,
- *dopravným výkonom* rozumie výkon v dopravnej činnosti, vyjadrený v jednotkách vlakových kilometrov (ďalej len vlkm),
- *tržbami* rozumejú tržby dosiahnuté z prepravy osôb resp. z predaja cestovných lístkov,
- *výsledkom hospodárenia* rozumie výsledok hospodárenia po zdanení.

Časť údajov o ukazovateľoch, využitých v tejto bakalárskej práci, bola získaná z verejne prístupných zdrojov (výročné správy, register účtovných závierok). Ďalšie informácie boli získané po osobnej komunikácii s uvedenými spoločnosťami (tieto údaje budú uvedené v prílohách na konci bakalárskej práce).

Praktická časť práce je rozdelená do troch celkov. Prvá časť sa venuje vyhodnoteniu dopadov zavedenia bezplatnej prepravy na štátneho prepravcu ZSSK, na základe vyššie uvedených ukazovateľov. Zmeny v spoločnosti sú sledované v rozmedzí rokov 2010 – 2016 (resp. 2015, vzhľadom k tomu, že v čase písania tejto bakalárskej práce ešte nie sú k dispozícii všetky údaje o ukazovateľoch za predchádzajúci rok 2016. Pokiaľ sú dostupné, sú v práci využité.)

Druhá časť sa zaoberá vyhodnotením dopadov sociálneho opatrenia vlády SR na privátneho prepravcu RegioJet. Vzhľadom k tomu, že spoločnosť RegioJet vstúpila na slovenský železničný trh až v roku 2012, sú skúmané vybrané ukazovatele v rozmedzí rokov 2012 – 2016 (resp. 2015). Z dôvodu relatívne krátkeho pôsobenia spoločnosti na trati Bratislava – Košice a vzhľadom k tomu, že na túto trasu vstúpil prepravca až v čase po zavedení predmetného opatrenia, je väčšia pozornosť venovaná situácii na dotovanej trati Bratislava – Komárno, ku ktorej sa zároveň taktiež vzťahuje opatrenie o bezplatnom cestovnom.

Obsahom tretej časti je identifikácia zmien v dopyte u jednotlivých tarifných tried cestujúcich, ktorými sú osoby cestujúce na základe bezplatného lístka (deti do 15 rokov, študenti a dôchodcovia) a osoby cestujúce na základe spoplatneného cestovného lístka. Zmeny v počtoch cestujúcich sú u oboch spoločností skúmané v rozmedzí rokov 2013 – 2016, pričom u spoločnosti RegioJet sú skúmané len na trati Bratislava – Komárno.

5 Vyhodnotenie vplyvu zavedenia bezplatnej vlakovej prepravy na vybrané spoločnosti

Piata kapitola tejto práce sa venuje zhodnoteniu dopadov zavedenia bezplatného cestovného na spoločnosti ZSSK a RegioJet. Vplyv zavedenia tohto opatrenia je sledovaný prostredníctvom štyroch ukazovateľov, ktorými sú počty prepravených cestujúcich, dopravné výkony, tržby a hospodárske výsledky. Súčasťou kapitoly je aj identifikácia zmien v dopyte po vlakovej preprave u jednotlivých skupín cestujúcich. V závere kapitoly sú zhrnuté dopady zavedenia opatrenia bezplatného cestovného na tieto spoločnosti.

5.1 Dopady zavedenia bezplatnej prepravy na spoločnosť ZSSK

5.1.1 Prepravení cestujúci

Prvým z ukazovateľov, na základe ktorého je zhodnotený dopad zavedenia bezplatného cestovného, je počet prepravených cestujúcich. Celkový počet cestujúcich vo vlakoch ZSSK mal v rokoch 2010 – 2016 prevažne rastúci charakter. V priebehu posledných siedmich rokov došlo k poklesu počtu prepravených osôb iba v roku 2012, a to o 5,47 % oproti predchádzajúcemu roku 2011 (viď tabuľka 9). Odliv cestujúcich spôsobilo najmä zvýšenie cien cestovných lístkov na konci roka 2011 (Výročná správa ZSSK 2012). Ďalšou príčinou poklesu počtu zákazníkov mohol byť i vstup prvého komerčného prepravcu na slovenské železnice. Súkromný RegioJet začal premávať na regionálnej trati Bratislava – Komárno a na tejto trase súčasne úplne nahradil štátneho prepravcu. ZSSK tak v dôsledku otvorenia osobnej železničnej prepravy konkurencii prišla o časť cestujúcich.

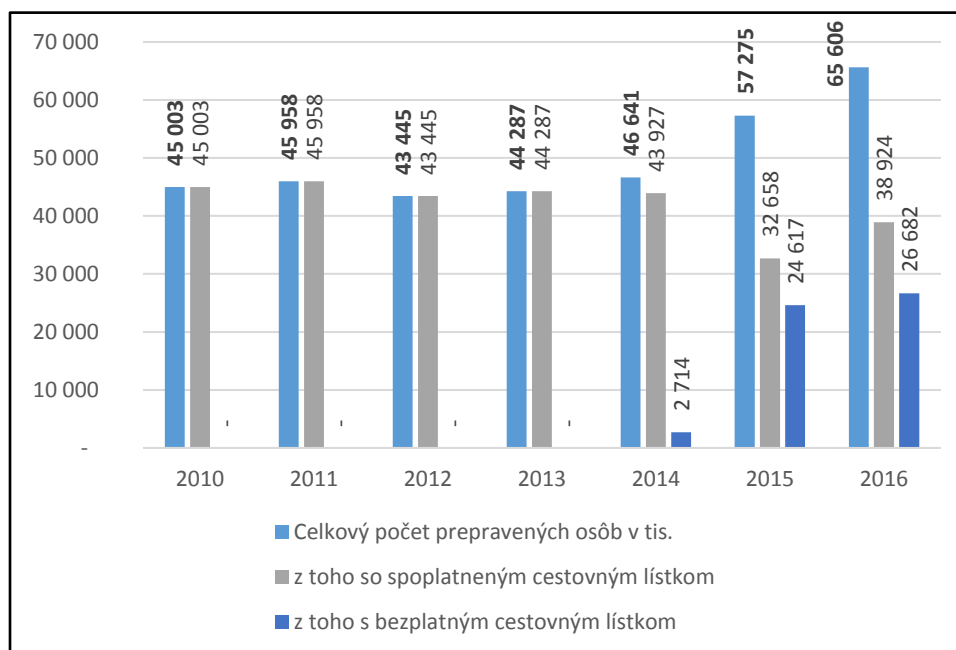
Tab. 9 Medziročné zmeny v počte cestujúcich spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2016

Rok	2010/2011	2011/2012	2012/2013
Percentuálna zmena	+ 2,12 %	- 5,47 %	+ 1,94 %
Rok	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Percentuálna zmena	+ 5,32 %	+ 22,80 %	+ 14,55 %

Zdroj: ZSSK, 2017c, vlastné výpočty

Zatiaľ čo medziročný rast počtu cestujúcich sa v rokoch 2011 a 2013 pohyboval na úrovni približne 2 %, v roku 2014, ktorý bol rokom zavedenia bezplatnej prepravy, činil 5,32 %. Nakoľko začali bezplatné vlaky premávať až koncom roka 2014, zmeny vyvolané ich zavedením je možno lepšie pozorovať až prostredníctvom rokov 2015 a 2016. Výrazne zvýšený záujem o cestovanie vlakmi ZSSK nastal v roku 2015, v ktorom cestovalo vlakmi štátneho prepravcu o vyše pätinu viac cestujúcich

ako v bezprostredne predchádzajúcom roku 2014, čo bol historicky najvyšší medziročný nárast počtu cestujúcich (Výročná správa ZSSK 2015). Medziročný rast pokračoval i v roku 2016, bol však oproti nárastu počtu cestujúcich v roku 2015 o 8,25 percentného bodu nižší. Na obrázku 1 je zobrazený vývoj počtu cestujúcich počas posledných 7 rokov. Zároveň obrázok 1 podrobnejšie zobrazuje štruktúru cestujúcich v rokoch 2014 – 2016, podľa toho, či cestovali prostredníctvom klasického spoplatneného alebo bezplatného lístka.



Obr. 1 Vývoj počtu cestujúcich prepravených spoločnosťou ZSSK v rokoch 2010 – 2016
Zdroj: ZSSK, 2017c

Z grafu na obrázku 1 je zjavné, že medziročne rástol i záujem o bezplatné cestovné lístky. Od dňa zavedenia bezplatného cestovania (od 17. novembra 2014) do konca roka 2014 využilo vlaky zdarma vyše 2,714 mil. cestujúcich. V roku 2015 nimi cestovalo až 24,617 mil. cestujúcich a v roku 2016 stúpol záujem o bezplatné cestovné lístky o 8,39 % oproti predchádzajúcemu roku 2015. Za povšimnutie však stojí fakt, že celkový nárast cestujúcich nebol ovplyvnený len rastom počtu predaných bezplatných lístkov, ale rovnako i rastom počtu cestujúcich, ktorí cestovali s klasickým spoplatneným cestovným lístkom. Príčinou tohto nárastu počtu cestujúcich bol i zvýšený záujem o cestovanie do práce, a to prostredníctvom traťových predplatných lístkov, ktoré poskytujú cestujúcim zľavu 50 % z ceny lístka. Podľa informácií ZSSK medziročne stúpol záujem o cestovanie do zamestnania v roku 2015 o 22 % a v roku 2016 sa počet dochádzajúcich do práce zvýšil o ďalších 9 % (ZSSK, 2015a, 2016e). Obe opatrenia, ktoré boli súčasťou sociálneho balíčka vlády SR – bezplatné cestovné i zľava na cestovanie do práce – tak značne prispeli k zvýšeniu počtu cestujúcich vo vlakoch ZSSK.

5.1.2 Dopravné výkony

Ďalším dôležitým ukazovateľom zmien v spoločnosti ZSSK sú dopravné výkony. Jedná sa o celkové dopravné výkony realizované na základe *Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme* (ďalej len ZoDSVZ), ktorých objednávatelom je MDVRR SR (Výročné správy ZSSK 2010 – 2015).

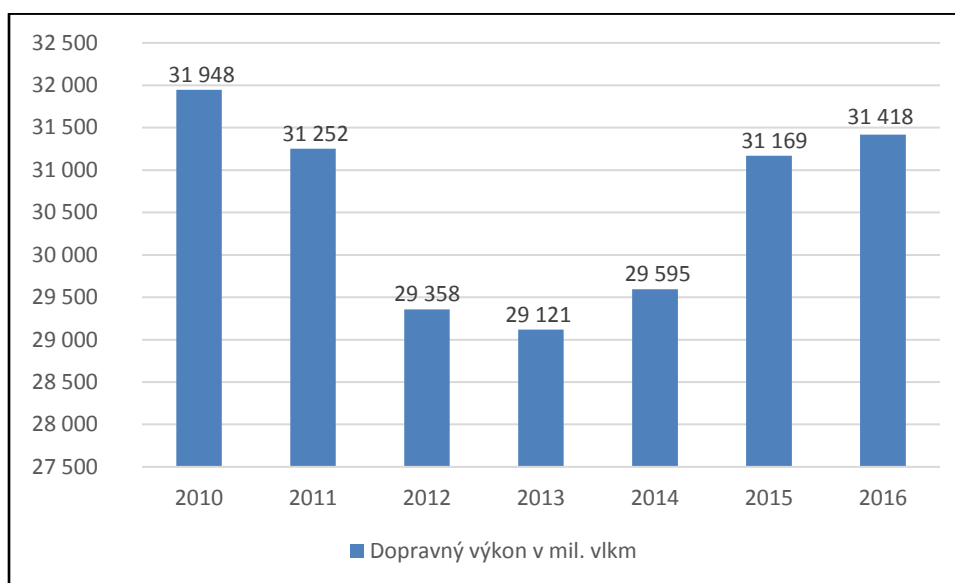
Vývoj dopravných výkonov realizovaných spoločnosťou ZSSK v rokoch 2010 – 2016 nemal jednotný rastúci či klesajúci charakter (viď obrázok 2). Najvyššie dopravné výkony v rozsahu 31 948 mil. vlkm dosahovala spoločnosť v roku 2010. Odvtedy nadobudli až do roku 2013 klesajúci trend. Výraznejší pokles dopravných výkonov nastal v roku 2012, a to o 6,06 % oproti predchádzajúcemu roku (viď tabuľka 10). Ten bol spôsobený predovšetkým liberalizovaním osobnej vlakovej prepravy na Slovensku. Uvoľnením trasy Bratislava – Komárno spoločnosti RegioJet, došlo k redukcii celkových objednávaných dopravných výkonov, nakoľko v súvislosti s týmto opatrením MDVRR SR znížilo rozsah nakupovaných dopravných služieb od štátneho prepravcu (Výročná správa ZSSK 2012).

Tab. 10 Medziročné zmeny dopravných výkonov spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2016

Rok	2010/2011	2011/2012	2012/2013
Percentuálna zmena	- 2,18 %	- 6,06 %	- 0,81 %
Rok	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Percentuálna zmena	+ 1,63 %	+ 5,32 %	+ 0,80 %

Zdroj: ZSSK, 2017c, vlastné výpočty

Mierny nárast rozsahu dopravného výkonu o 1,63 % nastal až v roku 2014. Odvtedy nadobudol vývoj dopravných výkonov rastúci trend. Výraznejšia zmena vo vývoji, ktorá sa dostavila až v roku 2015, bola sprevádzaná medziročným nárastom dopravných výkonov o 5,32 %. Zavedenie bezplatnej prepravy, ktoré sa odrazilo na výraznom zvýšení počtu cestujúcich (viď podkapitola 5.1.1) sa odzrkadlilo i na vyššom objeme objednávaných dopravných výkonov. MDVRR SR, ktoré je objednávatelom týchto dopravných výkonov, v súvislosti so zvyšujúcim sa počtom cestujúcich, zvýšilo na základe *ZoDSVZ* ich nákup (Výročná správa ZSSK 2015). Rast objednávaných výkonov pokračoval aj v roku 2016, no medziročne sa tento rast spomalil a poklesol na 0,80 %, a to konkrétne na 31 418 mil. vlkm. Napriek tomu, že MDVRR SR v posledných dvoch rokoch zvýšilo v dôsledku bezplatnej prepravy objednávky dopravných výkonov, ZSSK stále nedosiahla úroveň výkonov realizovaných v roku 2010.



Obr. 2 Vývoj dopravných výkonov spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2016
Zdroj: ZSSK, 2017c

5.1.3 Tržby

V rozmedzí rokov 2010 – 2013, teda v období pred zavedením bezplatnej prepravy, sa národnej ZSSK darilo tržby z roka na rok navyšovať, i keď postupne stále viac klesajúcim tempom (vid' tabuľka 11). Tržby spoločnosti ZSSK a ich vývoj počas rokov 2010 – 2015 zobrazuje obrázok 3. Najvyššie tržby za posledných 6 rokov vo výške 112 544 tis. EUR dosiahla spoločnosť v roku 2013.

Tab. 11 Medziročné zmeny tržieb spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2015

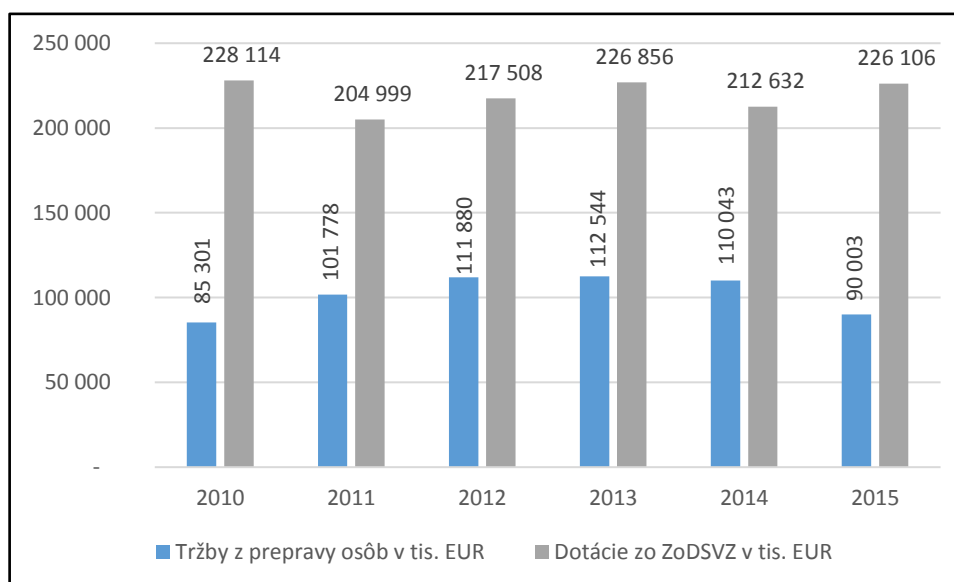
Rok	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Percentuálna zmena	+ 19,32 %	+ 9,93 %	+ 0,59 %	- 2,22 %	- 18,21 %

Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 – 2015, vlastné výpočty

K najvyššiemu medziročnému rastu tržieb došlo v roku 2011, a to o 19,32 % oproti bezprostredne predchádzajúcemu roku. Tento nárast však nebol sprevádzaný výrazne zvýšeným záujmom o cestovanie vlakmi štátneho prepravcu zo strany zákazníkov, i keď medziročne došlo k nárastu počtu cestujúcich (vid' kapitola 5.1.1). Príčinou tohto výrazného rastu tržieb takmer o pätinu bolo zvýšenie cien cestovných lístkov o približne 10 %, ku ktorému pristúpilo ZSSK počas roka 2011 (Výročná správa ZSSK 2011). S plánovaným zavedením opatrenia vlády SR o bezplatnej preprave však ZSSK musela v najbližších rokoch počítať s výpadkom tržieb. K tomu došlo hneď v roku 2014, kedy medziročne poklesli tržby o vyše 2,5 mil. EUR. Vzhľadom k tomu, že bezplatné lístky si cestujúci mohli po prvýkrát zakúpiť až koncom novembra 2014, vplyv zavedenia vlakov zdarma mal výraznejší

dopad až na tržby roku 2015. Prepravcovi tak v dôsledku bezplatného cestovného pre deti, študentov a dôchodcov klesli tržby z prepravy osôb o vyše 20 mil. EUR, konkrétne medziročne poklesli o 18,21 %. Pod pokles tržieb sa čiastočne mohlo podpísať i zníženie počtu platiacich cestujúcich za rok 2015 (vid' podkapitola 5.3.2). Tržby dosiahnuté za rok 2016 nie sú v čase písania tejto bakalárskej práce zatiaľ dostupné. S nárastom počtu platiacich cestujúcich za rok 2016 je však možné očakávať ich mierny nárast oproti predchádzajúcemu roku. Naopak negatívne sa na výške tržieb môže prejaviť ukončenie prevádzky komerčných IC vlakov, ktoré prestali na železničiach premávať v januári 2016 (Výročná správa ZSSK 2015).

Graf na obrázku 3 zachytáva okrem vývoja tržieb i vývoj dotácií vyplývajúcich zo ZoDSVZ, ktoré obdržala ZSSK zo štátneho rozpočtu. Ich výška v priebehu rokov 2010 – 2015 striedavo klesala i rástla. Po zavedení bezplatnej prepravy v roku 2015 získala ZSSK na dotáciách o 13 474 tis. EUR viac než tomu bolo v predchádzajúcom roku 2014. Medziročný pokles tržieb oproti roku 2014 však činil 20 040 tis. EUR, takže prírastok dotácií nepokryl celý výpadok v tržbách.

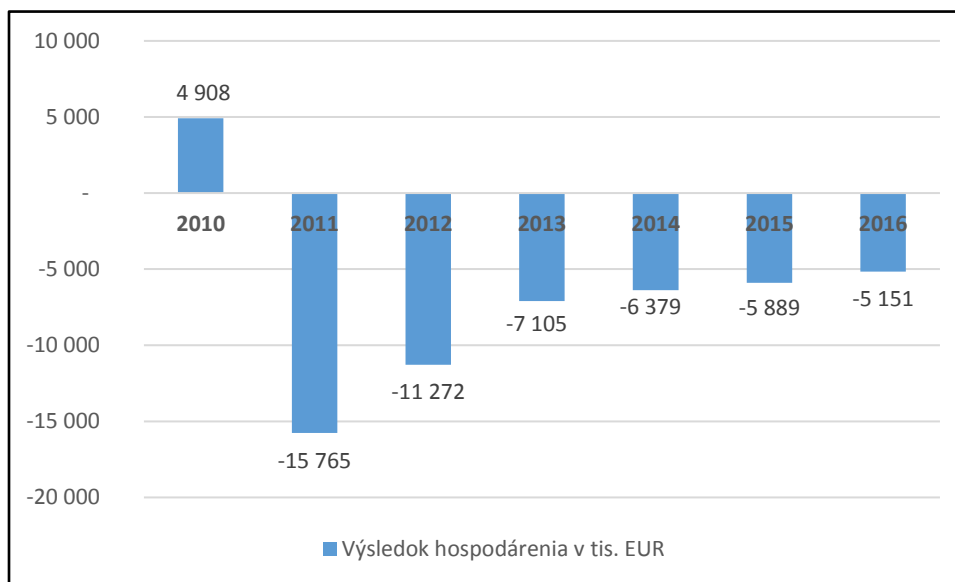


Obr. 3 Vývoj tržieb a dotácií spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2015
Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 - 2015

5.1.4 Hospodárske výsledky

V roku 2010 dosiahla spoločnosť ZSSK kladný hospodársky výsledok – účtovný zisk vo výške 4 908 tis. EUR, i keď pôvodne očakávala stratu. Výsledok hospodárenia pozitívne ovplyvnilo najmä vyrovnanie záväzku MDVRR SR za výkony zo ZoDSVZ za roky 2009 a 2010 (Výročná správa ZSSK 2010). Mimoriadna zmena nastala v roku 2011 kedy sa spoločnosť dostala do straty vo výške 15 765 tis. EUR. Hlavnou príčinou tohto výrazného prepadu hospodárskeho výsledku bolo neúspešné plnenie niektorých úloh *Programu revitalizácie železničných spoločností*, ktorý bol schválený vládou SR. I keď ZSSK v súvislosti s plnením Programu revitalizá-

cie očakávala záporný výsledok hospodárenia, reálna strata bola vyššia než očakávaná (Výročná správa ZSSK 2011). ZSSK sa však v priebehu nasledujúcich rokov darilo stratu systematicky znižovať (viď obrázok 4). V roku 2016 sa podarilo spoločnosti znížiť stratu na 5 151 tis. EUR⁷, čo je jej najlepší výsledok hospodárenia za posledných 6 rokov (ZSSK, 2017j).

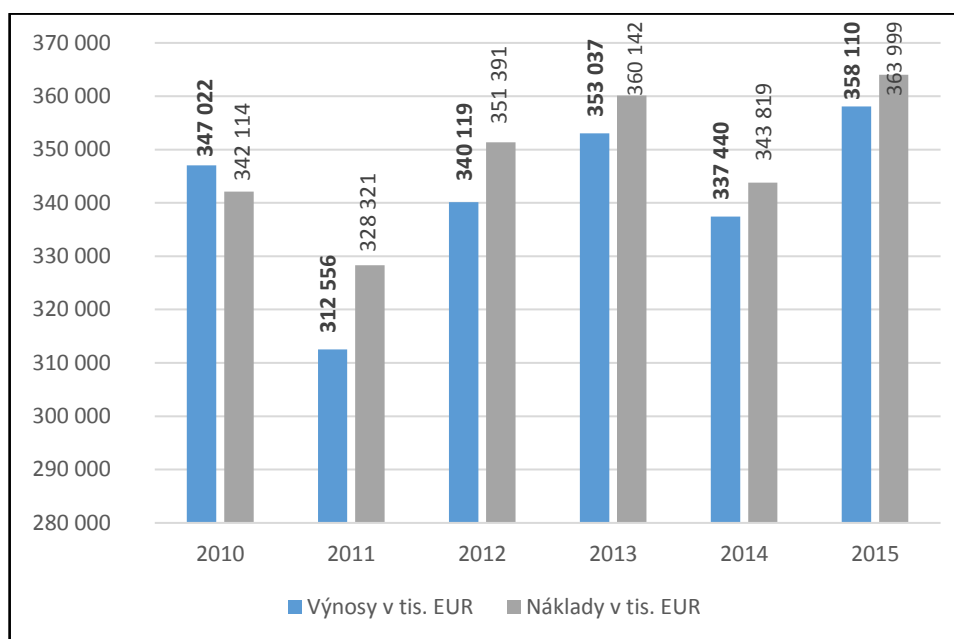


Obr. 4 Vývoj výsledku hospodárenia spoločnosti ZSSK za roky 2010-2016

Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 – 2015; ZSSK, 2017j

Pri analýze výsledku hospodárenia je však potrebné venovať pozornosť zmenám vo výnosoch a nákladoch, ktoré priamo ovplyvňujú jeho výšku. Vývoj výnosov a nákladov ZSSK v rokoch 2010 – 2015 je zachytený na obrázku 5. Celkové výnosy spoločnosti sú tvorené tržbami z prepravy osôb, štátnymi dotáciami vyplývajúcimi zo ZoDSVZ a ostatnými výnosmi (dotáciami). V posledných dvoch rokoch pred zavedením bezplatnej prepravy mali výnosy spoločnosti rastúci charakter, a to hlavne vďaka zvyšujúcim sa tržbám a dotáciám zo štátneho rozpočtu (Výročná správa ZSSK 2012, 2013). Ako bolo uvedené v podkapitole 5.1.3, po zavedení bezplatnej prepravy došlo k výraznému výpadku tržieb. Ten spôsobil pokles výnosov už v roku 2014, no významnejšie sa prejavil až vo výsledkoch za rok 2015. Napriek tomu výnosy ZSSK za rok 2015 celkovo vzrástli – príčinou bolo výraznejšie dotovanie národného prepravcu zo strany štátu oproti predchádzajúcemu roku, a to práve z titulu zavedenia bezplatnej prepravy. I keď bol pokles tržieb v tomto roku výraznejší než nárast dotácií vyplývajúcich zo ZoDSVZ (viď podkapitola 5.1.3), ZSSK sa prostredníctvom rastúcich ostatných výnosov a ostatných dotácií napokon podarilo celkové výnosy za rok 2015 zvýšiť. Práve položka ostatných dotácií vzrástla medziročne až o takmer 119 % (Výročná správa ZSSK 2015).

⁷ Jedná sa o predbežný neauditovaný výsledok hospodárenia za rok 2016



Obr. 5 Vývoj výnosov a nákladov spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2015

Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 – 2015

Napriek relatívne pozitívnemu vývoju vo výnosoch dosahovala ZSSK v posledných 6 rokoch účtovnú stratu. Pod záporný výsledok hospodárenia sa podpísala i dlhodobá stratovosť komerčných IC vlakov, ktorých prevádzku ZSSK napokon na začiatku roka 2016 ukončila (Výročná správa ZSSK 2015). Spoločnosti sa však dарило stratu z roka na rok znižovať. Dlhodobo klesajúci charakter mali najmä náklady na spotrebu a služby, ktoré zahŕňajú hlavne náklady na materiály, energie, opravy, udržiavanie a reprezentáciu. Naopak zvyšujúci sa charakter mali osobné náklady, ktoré reprezentujú mzdové náklady a zákonné poistenie. Výrazne vzrástli i náklady v podobe odpisov hmotného majetku (Výročné správy ZSSK 2010 – 2015). ZSSK musela vo vzťahu k prudko sa zvyšujúcemu sa počtu cestujúcich posilniť viaceré, najmä najvyťaženejšie trasy, pridaním dodatočných vlakových spojov či rozširovaním ich kapacít, čo si taktiež vyžiadalo dodatočné náklady (Výročná správa ZSSK 2015). Pokryť tieto náklady mali pravdepodobne práve ostatné dotácie, ktoré ako bolo vyššie uvedené, vzrástli oproti roku 2014 zhruba dvojnásobne.

Sociálne opatrenie vlády tak ovplyvnilo výsledok hospodárenia po výnosovej i po nákladovej stránke. I keď boli výnosy ZSSK negatívne ovplyvnené poklesom tržieb z prepravy cestujúcich, ich výpadok čiastočne pokryli štátne dotácie zo ZoDSVZ. Dopad mali bezplatné vlaky i na strane nákladov, no ten bol taktiež utlmený dotáciami. V konečnom dôsledku tak bezplatná preprava mala na výsledok hospodárenia negatívny vplyv, no ten bol kompenzovaný príjmami zo štátneho rozpočtu. V medziročnom porovnaní však dochádzalo k znižovaniu straty i po jej zavedení. Pod priaznivý vývoj výsledku hospodárenia za rok 2016 sa mohlo podpísať i zrušenie komerčných IC vlakov, ktoré počas svojej prevádzky generovali stratu (Výročná správa ZSSK 2014, 2015).

5.2 Dopady zavedenia bezplatnej prepravy na spoločnosť RegioJet

5.2.1 Prepravení cestujúci

Spoločnosť RegioJet prepravila na Slovensku od svojho vzniku viac než 12 mil. cestujúcich. Z toho približne 10,047 mil. osôb cestovalo štátom dotovanými vlakmi na trati Bratislava – Komárno (RegioJet, 2017). Na tejto trase mali vybrané skupiny zákazníkov zároveň možnosť od 17. novembra 2014 uplatniť si nárok na bezplatné cestovanie, rovnako ako vo vlakoch štátnej ZSSK.

Vývoj počtu cestujúcich zobrazuje graf na obrázku 6. Spoločnosť v prvom roku svojho pôsobenia na slovenských železničiach prepravila 1 252 tis. cestujúcich a ich počet v nasledujúcich rokoch postupne narastal. Štátna ZSSK prepravila na rovnakej trase za predchádzajúci rok 2011 približne 789 tis. osôb, čo je takmer o pól milióna cestujúcich menej než sa podarilo prepraviť nasledujúci rok súkromnému RegioJetu (RegioJet, 2017). Najväčší medziročný nárast zákazníkov nastal v roku 2013, kedy cestovalo na tejto trati o 41,85 % viac cestujúcich, než tomu bolo v bezprostredne predchádzajúcom roku (viď tabuľka 12). Prudký nárast počtu cestujúcich mohol byť predovšetkým odrazom vyššieho komfortu cestovania, ktorý so sebou priniesol privátny prepravca na slovenské železnice.

Tab. 12 Medziročné zmeny v počte cestujúcich spoločnosti RegioJet na trati Bratislava – Komárno v rokoch 2012 – 2016

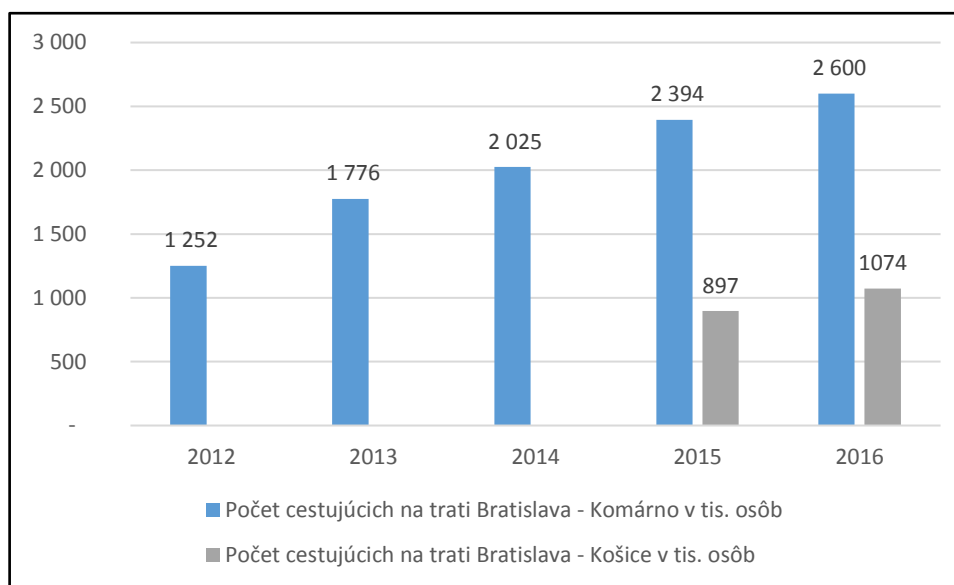
Rok	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Percentuálna zmena	+ 41,85 %	+ 14,02 %	+ 18,22 %	+ 8,60 %

Zdroj: RegioJet, 2017, vlastné výpočty

Rast počtu cestujúcich pokračoval aj v nasledujúcom roku 2014, avšak v medziročnom porovnaní bol oproti roku 2013 o 27,83 percentného bodu nižší. I keď bol rokom implementácie bezplatnej prepravy rok 2014, zavedenie vlakov zdarma sa výrazne prejavilo až v roku 2015, v dôsledku ktorého sa záujem cestujúcich oproti predchádzajúcemu roku zväčšil takmer o pätinu a vlaky na trase Bratislava – Komárno prepravili približne 2 394 tis. osôb. I rok 2016 bol z hľadiska záujmu cestujúcich priaznivý, nakoľko znova došlo k rastu počtu cestujúcich medziročne o 8,60 %. Medziročný nárast počtu cestujúcich však oproti roku 2015 poklesol o 9,62 percentného bodu. Príčinou tohoto poklesu bola najmä skutočnosť, že vysoký počet cestujúcich narazil na obmedzenú kapacitu vlakov. Tento problém nastal už v roku 2015, kedy vlaky nezvládali nápor cestujúcich najmä v ranných špičkách (Výročná správa RegioJet 2015). Dôsledkom ich následnej preplnenosti bol čiastočný odliv platiacich cestujúcich (viď podkapitola 5.3.2). Pri porovnaní roku 2016 s rokom 2012, ktorý bol prvým rokom pôsobenia RegioJetu na tejto trati, sa celkový počet zákazníkov viac než zdvojnásobil, čo môže byť dôsledkom jed-

nak zavedenia bezplatnej prepravy a jednak i vyššej celkovej spokojnosti cestujúcich so službami súkromného prepravcu.

Od decembra 2014 začal RegioJet premávať s vlakmi kategórie IC i na najdôležitejšej slovenskej trati spájajúcej dve najväčšie slovenské mestá Bratislava – Košice. Na vlaky súkromného prepravcu premávajúce na tejto trati sa však opatrenie o bezplatnom cestovnom pre vybrané skupiny nevzťahovalo. Vzhľadom k tomu, že RegioJet spustil prevádzku vlakov na trase Bratislava – Košice až v decembri 2014, čiže v čase kedy už bezplatná preprava fungovala, nedá sa priamo zhodnotiť dopad jej zavedenia na túto trať. Vývoj počtu cestujúcich na tejto trati zachytáva obrázok 6.

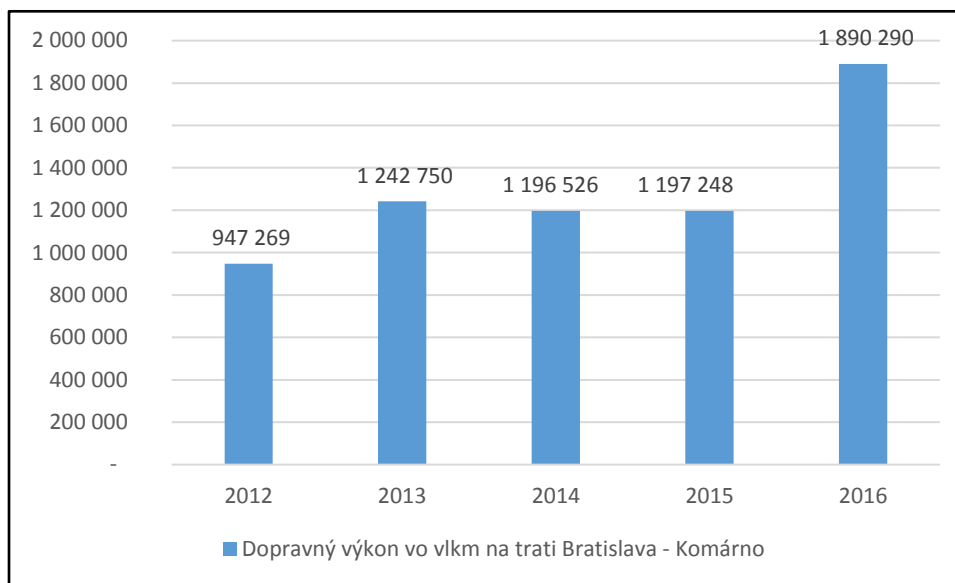


Obr. 6 Vývoj počtu cestujúcich prepravených spoločnosťou RegioJet v rokoch 2012 – 2016
Zdroj: RegioJet, 2017

V roku 2015 cestovalo medzi Bratislavou a Košicami 897 tis. cestujúcich. V roku 2016 sa ich počet zvýšil o približne 19,73 %. Príčinou medziročného nárastu počtu cestujúcich mohlo byť v tomto prípade i ukončenie prevádzky komerčných IC vlakov ZSSK začiatkom roku 2016, ktoré premávali na rovnakej trase. Po ukončení ich stratovej prevádzky tak získal súkromný RegioJet na najdôležitejšej slovenskej trati v kategórii IC vlakov monopolné postavenie. To trvalo do polovice decembra 2016, kedy bola prevádzka IC vlakov ZSSK opätovne prostredníctvom MDVRR SR obnovená. I keď vedenie RegioJetu požadovalo od MDVRR SR aby zaviedlo bezplatnú prepravu pre deti, študentov a dôchodcov aj vo vlakoch na tejto trati, vláda jeho požiadavke nevyhovela. Privátny prepravca napokon k 31. januáru 2017 prevádzku svojich vlakov na tejto trati ukončil s prehlásením, že po návrate IC vlakov štátnej ZSSK a súčasne i bezplatnej preprave nemá na tejto trase dostatok platiacich cestujúcich (Šnidl, 2017).

5.2.2 Dopravné výkony

Dopravné výkony spoločnosti RegioJet realizované v rokoch 2012 – 2016 sa týkajú trate Bratislava – Komárno. Jedná sa o výkony realizované na základe objednávky štátu, vyplývajúce zo *Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno*. Objednávateľom v mene štátu je i v tomto prípade MDVRR SR (MDVRR SR, 2010). Vývoj zrealizovaných dopravných výkonov zobrazuje graf na obrázku 7.



Obr. 7 Vývoj dopravných výkonov spoločnosti RegioJet v rokoch 2012 – 2016

Zdroj: MDVRR SR, ©2006

V prvom roku svojej prevádzky najazdil súkromný prepravca na objednávku štátu približne 947 tis. vlkm. Vzhľadom k rastúcemu záujmu zo strany zákazníkov o cestovanie vlakmi na tejto trase došlo v roku 2013 k výraznému nárastu rozsahu objednávaného výkonu o 31,19 %. V nasledujúcich dvoch rokoch MDVRR SR výrazne objem nakupovaných výkonov nemenilo (vid' tabuľka 13). Ako však bolo uvedené v predchádzajúcej podkapitole, zavedenie bezplatnej prepravy, ktoré vyvolalo zvýšený záujem zákazníkov, so sebou prinieslo i negatívny efekt v podobe nadmernej obsadenosti vlakových súprav. Tento problém nastal už v roku 2015, kedy preplnené vlakové spoje nezvládali nápor cestujúcich. Príčinou bolo i pochybenie zo strany MDVRR SR, ktoré na zvýšený dopyt cestujúcich nereagovalo dostatočným navýšením objednávaných kapacít tak, aby RegioJet mohol posilniť kapacitu vlakových spojov (Výročná správa RegioJet 2015). Zmena nastala až v roku 2016, kedy MDVRR SR zvýšilo rozsah nákupu dopravných výkonov až o 57,89 % oproti predchádzajúcemu roku 2015 (vid' tabuľka 13).

Tab. 13 Medziročné zmeny v dopravných výkonoch realizovaných spoločnosťou RegioJet na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno v rokoch 2012 – 2016

Rok	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016
Percentuálna zmena	+ 31,19 %	- 3,72 %	+ 0,06 %	+ 57,89 %

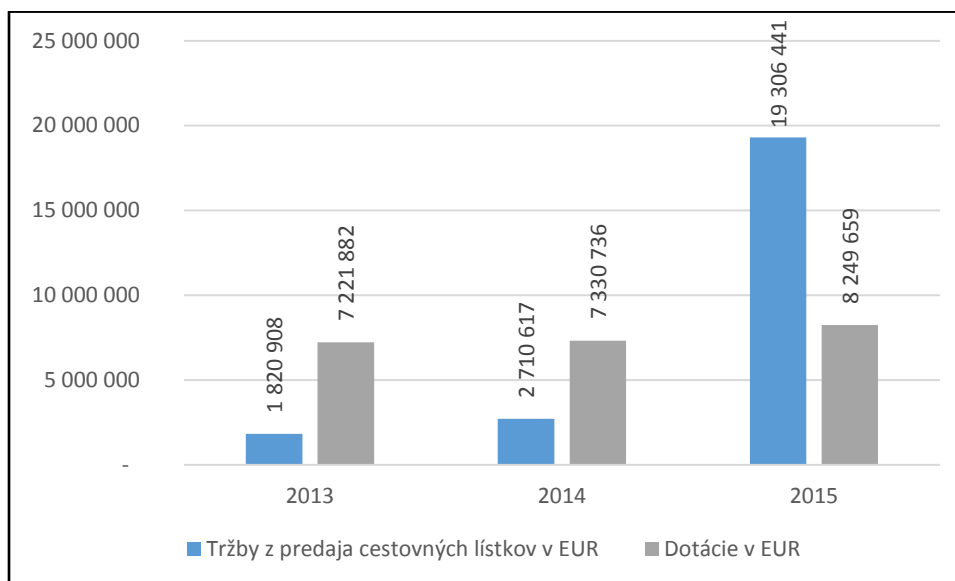
Zdroj: MDVRR SR, ©2006, vlastné výpočty

5.2.3 Tržby

V tejto podkapitole sú u spoločnosti RegioJet sledované zmeny v tržbách za roky 2013 - 2015. Údaje za rok 2016 nie sú momentálne v čase písania tejto bakalárskej práce k dispozícii a údaj o sume získanej z predaja cestovných lístkov za rok 2012 spoločnosť neposkytla.

Pozornosť je zameraná predovšetkým na tržby inkasované z prepravy na trati Bratislava – Komárno. V roku 2013 získala spoločnosť z prepravy osôb celkovo 1 820 908 EUR (viď obrázok 8). V nasledujúcom roku došlo k výraznému nárastu tržieb o približne 48,86 %, ktoré boli výsledkom zvyšujúceho sa záujmu o cestovanie vlakom. Vzhľadom k tomu, že bezplatné vlaky začali premávať až koncom novembra 2014, ich dopady na tržby spoločnosti za tento rok nie sú veľmi výrazné. Tržby za rok 2014 už súčasne zahŕňajú i tržby získané z predaja cestovných lístkov na trati Bratislava – Košice. Ani ich dopad však nie je vysoký, keďže k zahájeniu prepravy na tejto trase došlo až v polovici decembra roku 2014. K významnému rastu tržieb došlo v roku 2015, kedy činili spolu 19 306 441 EUR. Prudké zvýšenie tržieb bolo v tomto prípade dôsledkom zahájenia prepravy na trati Bratislava – Košice, preto nie je možné prostredníctvom tohto ukazovateľa zhodnotiť dopad zavedenia bezplatných vlakov. Vierohodnejším ukazovateľom budú v tomto prípade informácie o tržbách (na trase Bratislava – Komárno), ktoré poskytla spoločnosť RegioJet za prvých deväť mesiacov za roky 2014 a 2015. Za január až september 2014 utržila spoločnosť 1 802 090 EUR. V rovnakom období za rok 2015 získala z predaja cestovných lístkov len 1 413 970 EUR (RegioJet, 2017). Medziročne tak tržby poklesli o 21,54 %. Medziročný nárast počtu cestujúcich a súčasný pokles tržieb oproti predchádzajúcemu roku svedčia o tom, že i v tomto prípade došlo vplyvom zavedenia bezplatnej prepravy k výpadku tržieb. Pod jeho pokles sa podpísal i znížený počet zákazníkov cestujúcich na základe spoplatneného cestovného lístka (viď podkapitola 5.3.2).

Graf na obrázku 8 zároveň znázorňuje i vývoj dotácií, ktoré súkromný prepravca získal v rámci výkonov na trati Bratislava – Komárno za roky 2013 - 2015. Zatiaľ čo v rokoch 2013 a 2014 bola ich výška na približne rovnakej úrovni, v roku 2015 obdržal RegioJet zo štátneho rozpočtu dotáciu vo výške 8 249 659 EUR, čo bolo o približne 12,54 % viac než v predchádzajúcom roku. Vyššie dotovanie zo strany MDVRR SR bolo dôsledkom bezplatných vlakov a malo pokryť výpadok tržieb, ktorý opatrenie vlády spôsobilo (Výročná správa RegioJet 2015).



Obr. 8 Vývoj tržieb a dotácií spoločnosti RegioJet v rokoch 2013 – 2015

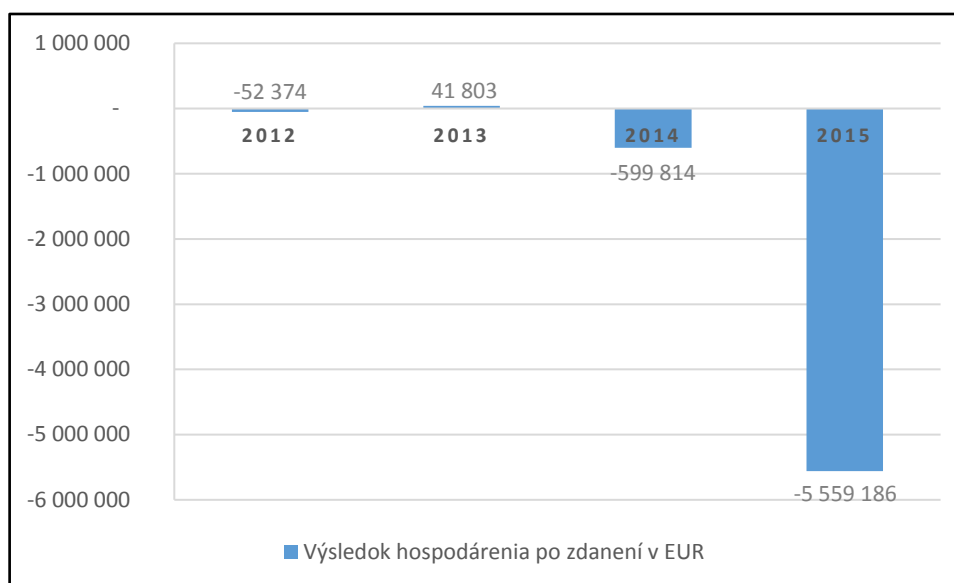
Zdroj: Poznámky k účtovným závierkam spoločnosti RegioJet 2014, 2015

5.2.4 Hospodárske výsledky

Posledným ukazovateľom na základe ktorého je zhodnotený vplyv zavedenia bezplatnej prepravy na spoločnosť RegioJet je výsledok hospodárenia. Tak, ako aj u spoločnosti ZSSK, i v tomto prípade je potrebné v sledovanom období bližšie skúmať vývoj výnosov a nákladov, ktoré určujú výšku hospodárskeho výsledku. Najvýznamnejšími položkami výnosov sú v prípade tejto spoločnosti tržby z prepravy osôb a dotácie od MDVRR SR, ktoré boli uvedené v predchádzajúcej podkapitole. V roku 2015, teda po implementácii sociálneho opatrenia, došlo na trase Bratislava – Komárno k medziročnému výpadku tržieb vo výške 388 120 EUR, no zároveň i k medziročnému navýšeniu štátnych dotácií o 918 923 EUR oproti roku 2014 (viď predchádzajúca podkapitola, obrázok 8), ktoré mali túto medzeru spôsobenú zavedením nulového cestovného vyplniť. Výnosy tak vzhľadom k výraznejšiemu dotovaniu zo strany štátu medziročne nepoklesli. Príčinou ich výrazného rastu boli však najmä tržby z prepravy na trati Bratislava – Košice. Vývoj výnosov je zobrazený na obrázku 10.

Na nákladovej strane sú významné predovšetkým náklady vyplývajúce z nájmu vlakov, náklady na opravy a udržiavanie a náklady súvisiace s využívaním železničnej infraštruktúry. Práve ich výška ovplyvňovala v sledovanom období výsledok hospodárenia najvýraznejšie (Poznámky k účtovným závierkam RegioJet 2014, 2015). V prvom roku svojho pôsobenia na slovenských železničiach hospodárila spoločnosť RegioJet so stratou vo výške 52 374 EUR (viď obrázok 9). Záporný výsledok hospodárenia bol v tomto prípade pravdepodobne dôsledkom vysokých počiatočných nákladov, spojených so vstupom prepravcu na slovenské železnice. Spoločnosť však už po roku pôsobenia na slovenskom trhu dokázala dostať

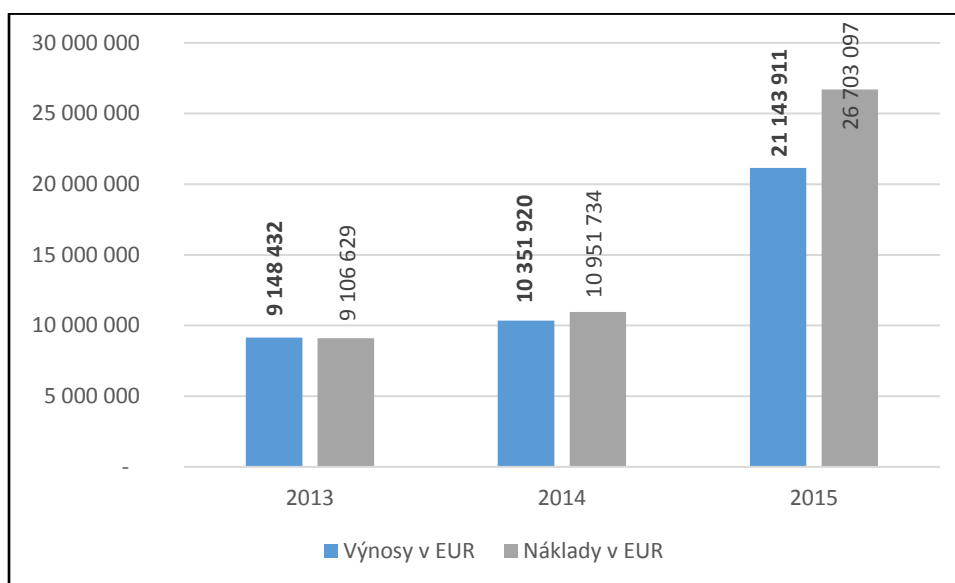
svoj hospodársky výsledok do kladných čísel, a to najmä vďaka rýchlo rastúcemu počtu cestujúcich.



Obr. 9 Vývoj výsledku hospodárenia spoločnosti RegioJet v rokoch 2012 – 2015

Zdroj: Účtovná závierka spoločnosti RegioJet 2014, 2015, Poznámky k účtovným závierkam RegioJet 2014

V rokoch 2014 a 2015 následne spoločnosť znova hospodárila s účtovnou stratou, a to i napriek rastúcej tendencii výnosov (viď obrázok 10). V roku 2014 vykázal RegioJet stratu vo výške 599 814 EUR, ktorá bola dôsledkom rastu celkových nákladov. Jednalo sa predovšetkým o zvýšenie nákladov spojených s nájmom vlakov a využívaním železničnej infraštruktúry, a to jednak z titulu zavedenia bezplatnej prepravy, ktorá si vyžiadala navýšenie kapacít vlakových spojov, ale i plánovaného zahájenia prepravy na trati Bratislava – Košice (Poznámky k účtovnej závierke RegioJet 2014). Nasledujúci rok sa strata prehĺbila až do výšky 5 559 186 EUR. Príčinou tohto výrazného poklesu hospodárskeho výsledku bol najmä prudký nárast nákladov spojených s expanziou privátneho prepravcu na trati Bratislava – Košice (Výročná správa RegioJet 2015). Vzhľadom k tomu, že výsledok hospodárenia za rok 2015 výrazne skresľujú vysoké náklady na zahájenie prevádzky nedotovanej prepravy na trati Bratislava – Košice, nie je možné z neho presne určiť dopad zavedenia bezplatnej prepravy na túto spoločnosť. Je však možné skonštatovať, že rovnako ako i v prípade štátnej ZSSK i u tohto prepravcu bezplatná preprava nepriaznivo ovplyvnila rovnako náklady i výnosy. Rast nákladov i pokles výnosov v dôsledku zavedenia nulového cestovného bol opäť zmiernený dotáciami od MDVRR SR.



Obr. 10 Vývoj výnosov a nákladov spoločnosti RegioJet v rokoch 2013 – 2015

Zdroj: Účtovná závierka spoločnosti RegioJet 2014, 2015

5.3 Zmeny v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich

Obsahom nasledujúcej podkapitoly je identifikácia zmien v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich. Sledovaný je vývoj počtu cestujúcich na základe ich príslušnosti do jednotlivých tarifných tried. Sú nimi cestujúci s nárokom na bezplatnú prepravu (deti do 15 rokov, študenti a dôchodcovia) a cestujúci prepravovaní na základe obyčajného cestovného⁸. Prvá časť podkapitoly je zameraná na vývoj počtu registrácií k bezplatnej preprave u spoločnosti ZSSK. V druhej časti je sledovaný vývoj počtu cestujúcich v jednotlivých skupinách u spoločností ZSSK a RegioJet.

5.3.1 Registrácie k bezplatnej preprave

Prvou zo základných podmienok využívania cestovných lístkov zdarma je zaregistrovanie sa do systému bezplatnej prepravy spoločnosti ZSSK. Možnosť zaregistrovať sa k bezplatnej preprave majú všetky deti do 15 rokov, študenti a dôchodcovia, ktorí splnia všetky náležitosti potrebné k registrácii uvedené v podkapitole 3.3.3. V tabuľke 14 sú uvedené počty platných registrácií v jednotlivých tarifných skupinách v rokoch 2014 – 2016.

⁸ Za obyčajné cestovné sú v tejto súvislosti považované všetky druhy spoplatneného cestovného, t. j. základné cestovné a všetky ostatné druhy zľavneného cestovného okrem bezplatného cestovného

Tab. 14 Vývoj počtu registrovaných osôb k bezplatnej preprave v rokoch 2014 - 2016

Tarifná trieda	K 23.11.2014	K 8.11.2015	K 31.10.2016	Medziročná zmena 2015/2016
Deti do 15 rokov	9 122	138 792	180 127	+ 29,78 %
Študenti	104 704	258 710	290 372	+ 12,27 %
Dôchodcovia	133 774	449 902	520 082	+ 15,60 %
Celkom	247 600	847 404	990 581	+ 16,90 %

Zdroj: ZSSK, 2014a, 2015b, 2016e

K 23.11.2014, teda týždeň po zavedení opatrenia o bezplatnom cestovnom, bolo do systému ZSSK zaregistrovaných celkom 247 600 osôb. Z toho bolo zaregistrovaných 3,68 % detí do 15 rokov, 42,29 % študentov a 54,03 % dôchodcov. Približne o rok, k 8.11.2015, evidovala ZSSK 847 404 platných registrácií. Najvyšší záujem znova prejavili dôchodcovia, ktorých podiel na celkovom počte registrovaných avšak poklesol na 53,09 %, u detí do 15 rokov tento podiel predstavoval 16,38 % a u študentov taktiež nastal pokles na 30,53 %. Do 31.10.2016 sa oproti predchádzajúcemu roku celkový počet registrovaných osôb zvýšil o 16,90 % na 990 581 registrovaných. Zatiaľ, čo podiel študentov (29,31 %) a dôchodcov (52,50 %) na celkovom počte registrovaných poklesol, u detí sa zvýšil na 18,19 %. Celkovo najvyšší podiel na registráciách tak majú od zavedenia bezplatnej prepravy dôchodcovia (viď tabuľka 14).

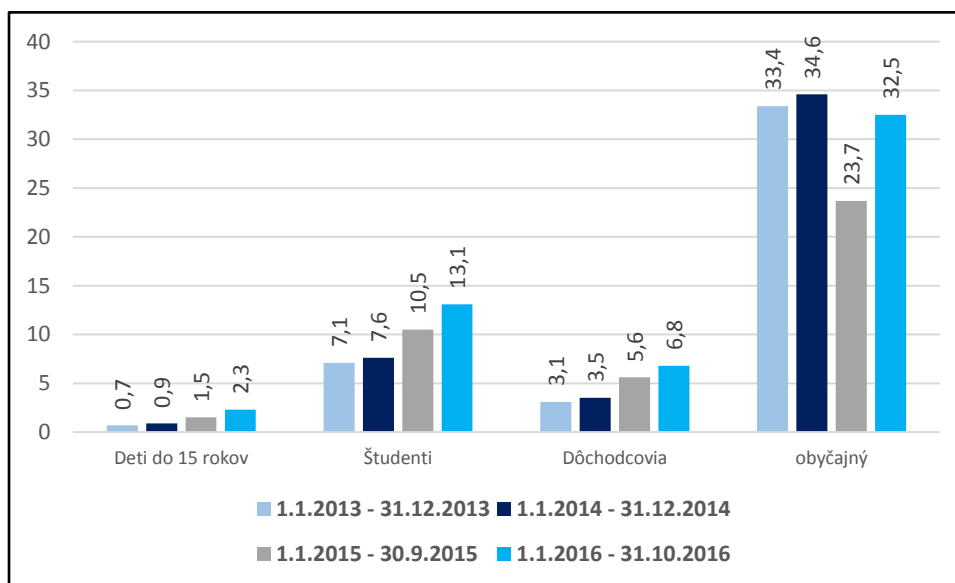
5.3.2 Prepravení cestujúci v jednotlivých kategóriách

Ako už bolo podotknuté v predchádzajúcich častiach piatej kapitoly, bezplatná preprava vyvolala celkový rast počtu prepravených cestujúcich, a to u oboch sledovaných spoločností. Následne sú v tejto časti práce sledované zmeny v počtoch cestujúcich u jednotlivých tarifných tried – deti do 15 rokov, študenti, dôchodcovia a osoby cestujúce prostredníctvom obyčajného cestovného – a na základe nich sú identifikované zmeny v dopyte u týchto skupín. Vývoj správania cestujúcich je sledovaný u oboch spoločností v rozmedzí rokov 2013 – 2016. V tejto súvislosti sa budú obdobím pred zavedením bezplatnej prepravy rozumieť roky 2013 a 2014⁹ a obdobím po zavedení bezplatnej prepravy roky 2015 a 2016.

⁹ Obdobie v rozmedzí od 17.11.2014 do 31.12.2014 je (pre zjednodušenie) považované za obdobie pred zavedením bezplatnej prepravy

Zmeny v dopyte u cestujúcich spoločnosti ZSSK

Pred zavedením opatrenia bezplatného cestovného využilo na cestovanie vlaky ZSSK v roku 2013 približne 10,9 mil. cestujúcich, ktorí spadali do tarifných tried detí do 15 rokov, študentov a dôchodcov (viď obrázok 11). V roku 2014 sa tento počet zvýšil na 12 mil. osôb. V tomto období mohli tieto tri cieľové skupiny využívať pri preprave vlakom základné zľavy z cestovného, ktorými sa bližšie zaoberala podkapitola 3.4.1. Po zavedení bezplatnej prepravy v roku 2015 využilo cestovanie zdarma 17,6 mil. osôb a v roku 2016 to bolo 19,9 mil. osôb spadajúcich do týchto cieľových skupín.



Obr. 11 Vývoj počtu cestujúcich v jednotlivých tarifných triedach u spoločnosti ZSSK v mil. osôb
Zdroj: ZSSK, 2015a, 2016e, 2017c

Pri skúmaní zmien v dopyte u jednotlivých tarifných skupín sú sledované medzi-ročné zmeny v počtoch cestujúcich, spadajúcich do týchto skupín. Medziročné zmeny týkajúce sa spoločnosti ZSSK sú prehľadne zhrnuté v tabuľke 16. U všetkých troch cieľových skupín s nárokom na bezplatnú prepravu došlo v porovnaní rokov 2013 a 2016 k celkovému rastu dopytu po cestovaní vlakmi ZSSK. Údaje z tabuľky 16 zároveň svedčia o tom, že po zavedení bezplatnej prepravy dochádzalo k rastu počtu týchto cestujúcich rýchlejšie, než tomu bolo v období pred jej zavedením. U skupiny „Obyčajný“, ktorá reprezentuje osoby cestujúce na základe spoplatneného cestovného lístka, došlo po zavedení bezplatnej prepravy k celkovému poklesu záujmu o cestovanie vlakom štátneho prepravcu. V tejto skupine cestujúcich dochádzalo pred zavedením predmetného opatrenia k medziročnému nárastu počtu cestujúcich. Hneď rok po jeho zavedení však došlo k medziročnému poklesu ich počtu o 31,5 % a vzápätí v nasledujúcom roku 2016 došlo opäť k medziročnému rastu o 37,13 %. Pokles počtu cestujúcich mohol byť zapríčinený najmä zlou organizáciou zo strany ZSSK, ktorej preplnené vlaky ne-

zvládali nápor bezplatne cestujúcich a „vytlačili“ tak z vlakov platiacich cestujúcich. Ďalšou príčinou poklesu počtu platiacich cestujúcich mohlo byť i celkové zhoršenie podmienok pri cestovaní v súvislosti s nadmernou vyťaženosťou vlakov. O zhoršenom komforte cestovania svedčia i výrazne vyššie počty sťažností, ktoré prijala ZSSK v roku 2015 (vid' tabuľka 15). Prudko vzrástol najmä počet sťažností spojených s predajom cestovných lístkov a bezplatnou prepravou.

Tab. 15 Počet sťažností prijatých spoločnosťou ZSSK v rokoch 2011 – 2015

Typ sťažnosti	2011	2012	2013	2014	2015
Meškania a hygiena	76	84	127	103	97
Predaj cestovných dokladov a bezplatná preprava	225	210	255	273	706
Bezpečnosť pri cestovaní	48	72	73	106	105
Celkom	2 617	2 807	2 919	3 269	4 143

Zdroj: Výročná správa ZSSK 2015

Následný opätovný rast počtu platiacich cestujúcich za rok 2016 mohol byť spôsobený zvýšením kapacít vlakov v dôsledku zavádzania nových vlakových spojov, ale i zvýšeným záujmom o cestovanie do práce prostredníctvom predplatných traťových lístkov s polovičnou zľavou. Pod tento nárast sa takisto mohla podpísať i skutočnosť, že ZSSK v snahe neobmedzovať pri cestovaní platiacich zákazníkov, nastavila v diaľkových vlakoch limity, ktorými stanovila maximálnu hranicu predaných bezplatných lístkov v jednotlivých spojoch (vid' podkapitola 3.3.3).

U všetkých tarifných skupín sa potvrdilo, že k najvýraznejšej zmene v dopyte došlo v roku 2015, čiže rok po zavedení sociálneho opatrenia. V rámci skupín s nárokom na bezplatnú prepravu nastala najvýraznejšia zmena v správaní u detí do 15 rokov, následne u dôchodcov a najmenej výrazná bola u študentov. Napriek tomu však prostredníctvom nulového cestovného lístka cestovalo najviac cestujúcich patriacich do tarifnej triedy študentov (vid' obrázok 11).

Tab. 16 Zmeny v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich spoločnosti ZSSK

Tarifná trieda	Medziročná zmena 2013/2014	Medziročná zmena 2014/2015	Medziročná zmena 2015/2016	Celková zmena 2013/2016
Deti do 15 rokov	+ 28,57 %	+ 66,67 %	+ 53,33 %	+ 228,57 %
Študenti	+ 7,04 %	+ 38,16 %	+ 24,76 %	+ 84,51 %
Dôchodcovia	+ 12,90 %	+ 60,00 %	+ 21,43 %	+ 119,35 %
Obyčajný	+ 3,59 %	- 31,5 %	+ 37,13 %	- 2,69 %

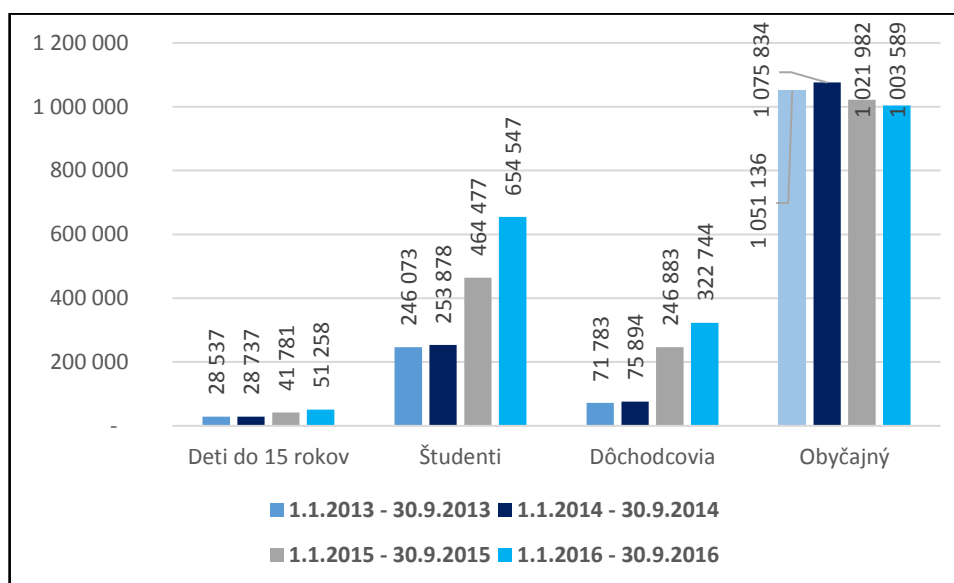
Zdroj: ZSSK 2015a, 2016e, 2017c, vlastné výpočty

Zmena v dopyte u cestujúcich spoločnosti RegioJet

U spoločnosti RegioJet sú zmeny v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich sledované len na trati Bratislava – Komárno. Pred zavedením bezplatnej prepravy cestovalo na tejto trase v roku 2013 približne 346 tis. a v roku 2014 358 tis. cestujúcich spadajúcich do tarifných tried s nárokom na cestovanie zdarma (viď obrázok 12). Po zavedení opatrenia bezplatného cestovného, využilo prepravu vlakom zdarma za rok 2015 753 tis. osôb a za rok 2016 to bolo spolu 1 028 tis. osôb, ktoré mali nárok na cestovanie prostredníctvom nulového cestovného lístka.

Medziročné zmeny v počtoch cestujúcich sú zachytené v tabuľke 17. Podobne, ako i v prípade národného prepravcu aj pre spoločnosť RegioJet platí, že u všetkých cieľových skupín s nárokom na bezplatné cestovanie došlo k celkovému rastu dopytu po cestovaní vlakom na trase Bratislava – Komárno. Opačný efekt malo toto sociálne opatrenie na cestujúcich v tarifnej triede „Obyčajný“, u ktorej došlo k celkovému poklesu počtu cestujúcich o približne 4,52 %. K medziročnému poklesu došlo v roku 2015 i 2016, no výraznejšie zníženie počtu platiacich cestujúcich nastalo hneď rok po zavedení bezplatnej prepravy, a to konkrétne o 5,01 %. Príčiny odlivu cestujúcich môžu byť v tomto prípade zhodné s príčinami uvedenými u ZSSK. Na trase Bratislava – Komárno registrovala spoločnosť RegioJet za rok 2015 síce menší celkový počet sťažností, no väčšina z nich sa týkala predovšetkým preplnenosti vlakových spojov, a to najmä v čase dopravných špičiek v ranných hodinách (RegioJet, 2016). Podobne i z toho je možné usudzovať, že v dôsledku bezplatnej prepravy došlo k zhoršeniu kvality cestovania. Na rozdiel od štátneho prepravcu však u RegioJetu nedošlo v skupine platiacich cestujúcich k opätovnému medziročnému rastu ich počtu.

Na záver je možné skonštatovať, že najvýraznejšia zmena v správaní cestujúcich nastala i v tomto prípade v roku 2015. Najväčší záujem o cestovanie vlakom zdarma prejavili opäť študenti. Celkovo však najvýraznejšia zmena v dopyte nastala u dôchodcov, ktorých počet sa oproti roku 2013 zvýšil o takmer 350 % (viď tabuľka 17). Najmenšia zmena nastala v správaní u detí do 15 rokov.



Obr. 12 Vývoj počtu cestujúcich v jednotlivých tarifných triedach u spoločnosti RegioJet
Zdroj: RegioJet, 2017

Tab. 17 Zmeny v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich spoločnosti RegioJet

Tarifná trieda	Medziročná zmena 2013/2014	Medziročná zmena 2014/2015	Medziročná zmena 2015/2016	Celková zmena 2013/2016
Deti do 15 rokov	+ 0,7 %	+ 45,39 %	+ 22,68 %	+ 79,62 %
Študenti	+ 3,17 %	+ 82,95 %	+ 40,92 %	+ 166,00 %
Dôchodcovia	+ 5,73 %	+ 225,3 %	+ 30,73 %	+ 349,61 %
Obyčajný	+ 2,35 %	- 5,01 %	- 1,80 %	- 4,52 %

Zdroj: RegioJet, 2017, vlastné výpočty

5.4 Zhrnutie dopadov zavedenia bezplatnej prepravy

Implementácia sociálneho opatrenia vlády zo 17. novembra 2014 o bezplatnej preprave určenej pre deti, študentov a dôchodcov mala na vybrané spoločnosti – národného prepravcu ZSSK i privátneho prepravcu RegioJet pozitívne i negatívne dopady. Tie boli skúmané v predchádzajúcich častiach tejto kapitoly prostredníctvom analýzy štyroch vybraných ukazovateľov, medzi ktoré patrí počet prepravených cestujúcich, dopravné výkony, tržby a výsledky hospodárenia.

Zavedenie nulového cestovného vyvolalo takmer okamžitú zmenu v správaní cestujúcich u oboch spoločností. V oboch prípadoch sa potvrdilo, že celkový záujem cestujúcich o cestovanie vlakmi v dôsledku tohto opatrenia vzrástol. Pod rast počtu

cestujúcich sa však podpísalo i zavedenie polovičného cestovného pre osoby dochádzajúce do zamestnania, ktoré bolo popri bezplatnej preprave taktiež súčasťou prvého sociálneho balíčka vlády SR. Bezplatné vlaky vyvolali i zmeny v správaní u jednotlivých tarifných skupín cestujúcich. U štátneho prepravcu nastala najvýraznejšia zmena v dopyte po cestovaní vlakom u detí, zatiaľ čo u súkromného prepravcu u dôchodcov, i keď z pomedzi troch cieľových skupín mali pri cestovaní vo vlakoch najväčšie zastúpenie v oboch prípadoch študenti. V dôsledku zavedenia bezplatných vlakov však došlo k poklesu počtu platiacich cestujúcich, nakoľko pod náporom bezplatne cestujúcich dochádzalo k preplnenosti vlakov. Platiaci cestujúci tak mohli byť odradení jednak nedostatočnými kapacitami vlakov a jednak i následným poklesom komfortu cestovania. V tomto prípade tak malo zavedenie bezplatného cestovného priaznivý vplyv na vývoj počtu zákazníkov u oboch prepravcov, avšak negatívne sa podpísalo na znížení kvality cestovania vlakom.

Druhým z ukazovateľov, ktorý bol analyzovaný, bol dopravný výkon. Zatiaľ čo pred zavedením bezplatnej prepravy sa dopravné výkony realizované štátnou ZSSK vyznačovali medziročným poklesom, po jej zavedení nadobudol ich vývoj rastúci trend. Rast dopravného výkonu bol v tomto prípade odrazom zvyšujúceho sa záujmu o cestovanie vlakmi zo strany zákazníkov, na ktorý MDVRR SR zareagovalo zvýšením rozsahu objednávaných výkonov. Podobne rastúci charakter mali i výkony súkromného RegioJetu. Rast počtu cestujúcich na trase Bratislava – Komárno však hneď v ďalšom roku po zavedení bezplatnej prepravy narazil na nedostatočné kapacity vlakov, nakoľko zo strany MDVRR SR nedošlo počas roka 2015 k dostatočnému navýšeniu rozsahu objednávaného výkonu. Zmena situácie nastala až v roku 2016, kedy dopravné výkony spoločnosti na tejto trase vzrástli o takmer 58 %.

Negatívne dopady zanechala implementácia sociálneho opatrenia predovšetkým na tržbách oboch spoločností. U štátnej ZSSK, ktorej sa do zavedenia nulového cestovného darilo tržby z roka na rok navyšovať, sa vplyv tohto opatrenia výraznejšie prejavil v roku 2015. V medziročnom porovnaní s rokom 2014 jej tržby poklesli o takmer pätinu. I keď u súkromného RegioJetu došlo k celkovému rastu tržieb, u tržieb vzťahujúcim sa k trati Bratislava – Komárno došlo takisto hneď po roku uplatňovania bezplatnej prepravy k poklesu o vyše 21 %. Negatívny vplyv malo zavedenie nulového cestovného i na hospodárske výsledky oboch spoločností, a to po výnosovej i nákladovej stránke. Výpadok tržieb, ktorý znížil výnosy bol u oboch prepravcov čiastočne pokrytý dotáciami od MDVRR SR. Nakoľko obaja prepravcovia museli na zvýšený dopyt po vlakovej preprave reagovať posilnením vlakových spojov a ich kapacít, došlo i k rastu nákladov spojených s využívaním železničnej infraštruktúry či s nájmom dodatočných vlakových súprav. I tie však boli kompenzované dotáciami od štátu. Obe prepravné spoločnosti sa tak v dôsledku zavedenia sociálneho opatrenia o bezplatnom cestovnom pre deti, študentov a dôchodcov stali výraznejšie závislými na dotáciách zo štátneho rozpočtu.

6 Diskusia

V predchádzajúcich kapitolách bakalárskej práce boli skúmané dopady cenovej diskriminácie v podobe bezplatného cestovného, určeného pre vybrané skupiny osôb, na dve najväčšie vlakové spoločnosti na Slovensku. Vplyv tohto sociálneho opatrenia vlády z novembra 2014 bol sledovaný na základe vývoja ekonomických i neekonomických ukazovateľov.

Toto diskriminačné opatrenie so sebou prinieslo rad pozitívnych i negatívnych efektov. Na jednej strane u oboch spoločností markantne vzrástol záujem o cestovanie po železnici, o čom svedčia i počty prepravených cestujúcich a tomu zodpovedajúce dopravné výkony. Na strane druhej však „pod nátlakom“ bezplatne cestujúcich prišli obe spoločnosti o klasicky platiacich zákazníkov, ktorí sú hlavným zdrojom príjmov z prepravy. Práve v tom spočíva ďalšie negatívum bezplatnej prepravy, ktoré sa prejavilo v podobe nadmerne obsadených vlakov, a tak i na celkovom znížení komfortu cestovania. Bezplatná preprava sa tak stala akýmsi umelým lákadlom, ktoré síce pritiahlo masu cestujúcich, no v tejto súvislosti ostáva otázkou, či by si prepravcovia po prípadnom zrušení tohto opatrenia dokázali týchto „neplatiacich“ cestujúcich udržať alebo by počty cestujúcich vo vlakoch ihneď poklesli.

Negatívny efekt zanechala bezplatná preprava najmä na tržbách a nákladoch oboch spoločností. Medzery v tržbách a prípadné náklady na posilňovanie najvyťaženejších spojov sčasti pokryl štát svojimi dotáciami. No obe spoločnosti a najmä národný prepravca sa v súvislosti s bezplatnými vlakmi stali ešte viac závislými na financovaní od štátu. A práve v tom spočíva najväčšie negatívum prijatia tohto sociálneho opatrenia. Tieto dotácie, a teda v konečnom dôsledku samotnú bezplatnú prepravu tak zaplatia daňoví poplatníci, t. j. majoritne práve tá skupina populácie, ktorá sa na bezplatnej preprave podieľať nemôže. Otázne sú v tomto prípade i dopady tohto sociálneho opatrenia na štátny rozpočet, čo by mohlo byť námetom na spracovanie pre iné práce.

Ďalej je ale potrebné podotknúť, že pri skúmaní dopadov zavedenia bezplatného cestovného u privátneho prepravcu, bola pozornosť v práci upriamená primárne na trať Bratislava – Komárno, a to predovšetkým z dôvodu lepšej prístupnosti údajov o vyššie uvedených ukazovateľoch. Vzhľadom k tomu, že na trati Bratislava – Košice nemohli cestujúci využívať dané zvýhodnenie, mohlo mať toto opatrenie úplne iný dopad než na dotovanej trati Bratislava – Komárno. Avšak vzhľadom k neúplnosti údajov o ukazovateľoch vzťahujúcich sa k tejto trati a zároveň k pomerne krátkemu pôsobeniu prepravcu na tejto linke by nebolo možné v dostatočnej miere vyhodnotiť vplyv zavedenia sociálneho opatrenia i na túto trať. K 31. januáru 2017 sa však privátny prepravca rozhodol túto trať opustiť s prehlásením, že kvôli návratu komerčných IC vlakov ZSSK a bezplatnej preprave, nedokáže svoje vlaky na tejto trase dostať ani po dvoch rokoch prevádzky do zisku. Z toho je možné dedukovať, že vplyv bezplatnej prepravy na túto trať nebol priaznivý. Od roku 2017 tak slovenská spoločnosť RegioJet premáva vlakmi opäť len na dotovanej linke Bratislava – Komárno.

I keď sa bezplatná preprava zdá byť pomerne netradičným, ba možno až kontroverzným opatrením, Slovensko nie je prvou krajinou, ktorá pristúpila k takémuto kroku. Vo svete existuje už niekoľko prípadov bezplatného cestovného. Tie sa však na rozdiel od slovenského modelu, ktorý funguje celonárodne, týkajú najmä mestskej hromadnej dopravy. Niekoľko takýchto prípadov bolo uvedených v kapitole 2.3.

Fenomén bezplatnej prepravy sa tak za posledné roky stal predmetom viacerých odborných štúdií. Názory odborníkov skúmajúcich problematiku bezplatného cestovného a jej ekonomických i neekonomických dopadov nie sú úplne jednoznačné, i keď väčšina z nich sa prikláňa k názoru, že jej uplatňovanie je neefektívne. Cats et al. (2016), ktorý sa zaoberal výskumom bezplatného cestovného v estónskom Tallinne uvádza, že jedno z najväčších negatív nulového cestovného spočíva v následnom nadmernom využívaní verejnej dopravy, ktoré vedie k celkovému znižovaniu úrovne cestovania. To podľa neho môže viesť k upusteniu od tohto druhu dopravy, a teda v konečnom dôsledku k strate zákazníkov. V tomto smere vyvolalo čiastočne podobný efekt i bezplatné cestovanie na Slovensku, v dôsledku ktorého poklesli počty platiacich cestujúcich a medziročný nárast bezplatne cestujúcich sa spomalil. Naproti tomu však existujú i prípady, kde zavedenie bezplatného cestovného tento efekt nevyvolalo, ba naopak, došlo k nárastu počtu cestujúcich bez nároku na toto zvýhodnenie. Príkladom je belgická metropola, ktorá zaviedla bezplatné cestovanie pre časť študentov. De Witte et al. (2005), ktorý sa týmto prípadom vo svojej štúdii zaoberal uvádza, že hlavnou príčinou tohto „opačného efektu“ sú predovšetkým zaužívané vzory chovania cestujúcich či relatívna nedostupnosť daného prepravcu, no zároveň i skutočnosť, že cena nie je jediným faktorom, ktorý ovplyvňuje cestujúcich pri voľbe druhu prepravy či prepravcu. Z výskumu od The Danish Board of Technology (2006), ktorý sa zaoberal štúdiou bezplatného cestovania v Dánsku vyplýva, že výrazne lepší efekt než zavedenie samotného nulového cestovania by malo zníženie cien cestovného v kombinácii s vylepšením úrovne dopravných služieb. Podľa niektorých odborníkov však existujú i prípady, kedy môže byť takéto opatrenie efektívne. Podľa TCRP (2004) by sa prepravné spoločnosti mohli vyhnúť návalom cestujúcich, ak by túto cenovú stratégiu využívali iba v časoch mimo špičiek. Nárast bezplatne cestujúcich by tak bol kompenzovaný voľnými kapacitami miest v dopravných prostriedkoch. Fearnley (2013) ďalej uvádza, že bezplatná preprava môže byť účelná napríklad v prípade, že sú ceny lístkov už aj tak na dosť nízkej úrovni, a ako príklad uvádza dva pomerne úspešné prípady bezplatného cestovného vo Švédsku či Dánsku.

Hlavný problém bezplatného cestovného však podľa Gogolu (2010) spočíva vo vysokej nákladovosti tohto opatrenia a v tom, že tieto zvyšujúce sa prevádzkové náklady hradia spoločnosti z príjmov zo štátnych dotácií. Nadmerne sa tak zvyšuje závislosť prepravcov na financovaní z verejných rozpočtov, na čo bolo poukázané i v prípade tejto bakalárskej práce. Podobný problém vidí i Mezghani (2006) a podľa jeho názoru by mali byť radšej tieto finančné prostriedky alokované do oblastí zlepšenia kvality dopravných služieb. Podľa Fearnleyho (2013), následne toto nadmerné zaťaženie verejných rozpočtov v konečnom dôsledku smeruje takmer

vždy k upusteniu od uplatňovania takéhoto opatrenia. V súvislosti s tým tak zostáva otázkou, ako dlho budú schopné vlakové spoločnosti na Slovensku pri rastúcich nákladoch a zvyšujúcej sa závislosti na dotáciách fungovať pri uplatňovaní tejto formy cenovej diskriminácie.

7 Záver

Od 17. novembra 2014 bolo umožnené deťom, študentom a dôchodcom využívať na území Slovenskej republiky vlakovú prepravu zdarma. Toto vládne opatrenie, ktoré bolo súčasťou prvého sociálneho balíčka slovenského premiéra, sa vzťahovalo na vlaky národnej spoločnosti ZSSK a zároveň i na štátom dotované vlaky na trati Bratislava – Komárno, ktoré prevádzkuje súkromná spoločnosť RegioJet. Toto neštandardné opatrenie vlády po svojom zavedení ovplyvnilo nielen správanie cestujúcich ale aj samotné vlakové spoločnosti.

Ústredným cieľom tejto bakalárskej práce bolo vyhodnotiť dopady zavedenia spomínaného sociálneho opatrenia na vlakové spoločnosti ZSSK a RegioJet a následne identifikovať zmeny v dopyte po vlakovej preprave u jednotlivých tarifných tried cestujúcich. V teoretickej časti práce boli najprv objasnené základné pojmy týkajúce sa konkurencie a cenovej diskriminácie a následne bola analyzovaná súčasná situácia na trhu osobnej železničnej prepravy na Slovensku. V rámci nej boli predstavené vlakové spoločnosti, ktoré momentálne pôsobia na slovenskom železničnom trhu a boli objasnené základné body týkajúce sa sociálneho opatrenia o bezplatnej preprave. Vplyv zavedenia bezplatných vlakov bol sledovaný na základe analýzy počtu prepravených osôb, dopravných výkonov, tržieb a výsledkov hospodárenia.

Bezplatné vlaky bezpochyby vzbudili u cestujúcich zvýšený záujem o koľajovú prepravu a sprístupnili ju sociálne citlivejším skupinám populácie. Väčší záujem vyvolali u každej z troch cieľových skupín, no najpočetnejšie zastúpenie mali vo vlakoch študenti. Rastúci dopyt po železničnej preprave však so sebou priniesol i negatívny efekt v podobe nadmernej obsadenosti vlakových súprav, čo významne prispelo k nižšej kvalite cestovania. U oboch spoločností tak poklesol počet platiacich cestujúcich, ktorí si buď kvôli preplnenosti vlakov alebo nepohodliu vybrali na cestovanie iný druh dopravy. Obom sledovaným spoločnostiam ihneď po implementovaní sociálneho opatrenia poklesli tržby z predaja cestovných lístkov a stúpli náklady na prevádzku vlakov, nakoľko museli na rýchlo sa zvyšujúci dopyt zo strany cestujúcich reagovať pridaním dodatočných spojov, najmä v špičkách, kedy vlaky nezvládali návaly cestujúcich. Pokles tržieb a nárast nákladov sa spoločnosti snažili pokryť zvyšujúcimi sa dotáciami, ktoré k nim plynuli zo štátneho rozpočtu, a tým pádom výrazne vzrástla ich závislosť na dotovaní.

Na záver je tak možné skonštatovať, že bezplatná preprava so sebou priniesla viac negatív než pozitív. Pokiaľ bolo jedným z úmyslov vlády prilákať do vlakov väčší počet cestujúcich a zatraktívniť ju širšiemu spektru obyvateľstva (najmä čo sa týka národného prepravcu), mohla to dosiahnuť i inými nástrojmi, napríklad v podobe väčších investícií do modernizácie vozových parkov či skvalitnením dopravných služieb. Bezplatná preprava sa v tejto súvislosti môže javiť skôr ako umeľý zásah do tržného konkurenčného prostredia. Záujem o vlakovú prepravu celkovo síce vzrástol, ale je diskutabilné, ako dlho sa toto opatrenie udrží, a či by po jeho prípadnom zrušení neprišli spoločnosti o značnú časť cestujúcich.

8 Literatúra

- CATS, ODED ET AL. *The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn* [online]. Springer, 2016. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: <http://bit.ly/2qbpLSd>
- ČURDOVÁ, ANNA. *Anti-diskriminační zákon: pomoc slabším, nebo převrácení práva?: sborník textů*. 1. vyd. Praha: CEP Centrum pro ekonomiku a politiku, 2006. ISBN 80-86547-55-8.
- DE WITTE, ASTRID ET AL. *The impact of "free" public transport: The case of Brussels* [online]. Transportation research, 2005. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: <http://bit.ly/2qdvICg>
- DOLINAYOVÁ, ANNA, JOZEF GAŠPARÍK A JAROSLAV MAŠEK. *Konkurencia na železničnom dopravnom trhu SR a jej vplyv na del'bu prepravnej práce*. In KVIZDA, MARTIN A ZDENĚK TOMEŠ. *Konkurence na železnici – budoucnost pro 21. století nebo destrukce sítě?* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita - MuniPress, 2012. od s. 6-14, ISBN 978-80-210-6002-9.
- EUR-LEX. *Smernica Rady z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva* [online]. [cit. 2017-03-12]. Dostupné na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:31991L0440&from=EN>
- FARE FREE PUBLIC TRANSPORT [online]. 2017. [cit. 2017-05-14]. Dostupné na: <https://farefreepublictransport.com/city/>
- FEARNLEY, NILS. *Free fare policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals* [online]. International Journal of Transportation, Vol. 1, No.1, 2013, pp. 75-90. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: http://www.sersc.org/journals/IJT/vol1_no1/5.pdf
- FRANK, ROBERT H. *Mikroekonomie a chování*. 1. vyd. Praha: Svoboda, 1995. ISBN 80-205-0438-9.
- FRANK, ROBERT H. A BEN BERNANKE. *Ekonomie*. 1. vyd. Praha: Grada, 2003. ISBN 80-247-0471-4.
- FUNTA, RASTISLAV, ŠTEFAN NEBESKÝ A FILIP JURÍŠ. *Právo Európskej únie*. 1. vyd. Brno: Tribun EU, 2014. ISBN 978-80-263-0565-1.
- GIFFORD, DANIEL J. A ROBERT T. KUDRLE. *The Law and Economics of Price discrimination in Modern Economies: Time for Reconciliation?* [online]. Minnesota Legal Studies Research Paper No. 08-21, 2008 [cit. 2017-02-17]. Dostupné na: https://lawreview.law.ucdavis.edu/issues/43/4/articles/43-4_Gifford-Kudrle.pdf
- GOGOLA, MARIÁN. *Bezplatná mestská hromadná doprava – skúsenosti zo sveta* [online]. Železničná doprava a logistika, č. 2, 2010. ISSN 1336-7943. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: https://fpedas.utc.sk/zdal/images/zdal/archiv/zdal_2010_02.pdf#page=17

- HOLMAN, ROBERT. *Ekonomie*. 5. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN: 978-80-7400-006-5
- HOŘEJŠÍ, BRONISLAVA A KOL. *Mikroekonomie*. 4., rozš. vyd. Praha: Management Press, 2006. ISBN 80-7261-150-8.
- HOSPODÁRSKE NOVINY. *RegioJet možno zruší vlaky medzi Bratislavou a Košicami* [online]. 16. 4. 2015 [cit. 2017-03-13]. Dostupné na: <http://strategie.hnonline.sk/media/781873-regiojet-mozno-zrusi-vlaky-medzi-bratislavou-a-kosicami>
- Konsolidované znenie Zmluvy o Európskej únii a Zmluvy o fungovaní Európskej únie z dňa 26. 10. 2012* [online]. 2012 [cit. 2017-02-16]. ISSN 1977-1037. Dostupné na: https://www.ecb.europa.eu/ecb/legal/pdf/c_32620121026sk.pdf
- KOTLER, PHILIP A KEVIN LANE KELLER. *Marketing management*. 1.vyd. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1359-5.
- KRIŽAN, FRANTIŠEK A HORŇÁK, MICHAL: *Vplyv súkromného prepravcu na verejnú železničnú dopravu: prípadová štúdia spoločnosti Regio JET na Slovensku*. In: KVIŽDA, MARTIN A ZDENĚK TOMEŠ. *Konkurencia na železnici – budúcnosť pro 21. stololetí alebo destrukcia sítě?* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita - MuniPress, 2012. od s. 22-31, ISBN 978-80-210-6002-9.
- LEO EXPRESS. *O nás* [online]. ©2017 [cit. 2017-02-20]. Dostupné na: <http://www.le.cz/cms/o-firme-211.htm>
- MACHLUP, FRITZ. *Characteristics and types of price discrimination; in Business concentration and Price Policy* [online]. Princeton University Press, 1955. [cit. 15. 2. 2017]. ISBN 0-87014-196-1. Dostupné na <http://www.nber.org/chapters/c0971.pdf>.
- MAJERNÍČEK, MARTIN, 2015. *Miest zadarmo je v rýchlikoch málo*. In: *Správy.Pravda.sk* [online]. 12.10.2015 [cit. 2017-02-22]. Dostupné na: <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/370391-miest-zadarmo-je-v-rychlikoch-malo/>
- MANKIW, N. GREGORY. *Zásady ekonomie*. 1. vyd. Praha: Grada, 1998. ISBN 80-7169-891-1.
- MEZGHANI, MOHAMED. *Free services: an illusion and threat to public transport* [online]. Public transport international, 2006. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: <http://mohamedmezghani.com/images/stories/site/ArticlesPTI/8FreePT-2006-ENG.pdf>
- MILGROM, PAUL. *An Essay on Price Discrimination*. In: FEIWEL R. GEORGE. *The Economics of Imperfect Competition and Employment: Joan Robinson and Beyond* [online]. Palgrave Macmillan UK, 1989. [cit. 2017-02-26]. ISBN 978-1-349-08630-6. Dostupné na: <http://web.stanford.edu/~milgrom/publishedarticles/Essay%20On%20Price%20Discrimination.pdf>.
- MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Dopravné výkony na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno*

- (Prílohy a dodatky) [online]. ©2006. [cit. 2017-04-12]. Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=89055>
- MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020* [online]. 2014. [cit. 2017-04-12]. Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=1>
- MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno* [online]. 2010. [cit. 2017-04-12]. Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=89055>
- PHILIPS, LOUIS. *The Economics of Price Discrimination*. New York: Cambridge University Press, 1983. ISBN 0-521-28394-9.
- Poznámky k účtovnej závierke RegioJet k 31.12.2014* [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné na: <http://www.registeruz.sk/cruz-public/domain/financialreport/show/4859030>
- Poznámky k účtovnej závierke RegioJet k 31.12.2015* [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné na: <http://www.registeruz.sk/cruz-public/domain/financialreport/show/5392185>
- REGIOJET. *Cenník a tarify* [online]. ©2017a [cit. 2017-2-20]. Dostupné na: <https://www.regiojet.sk/nase-trasy/bratislava-komarno/ceny/>
- REGIOJET. *Cenníky* [online]. ©2017b [cit. 2017-2-20]. Dostupné na: <https://cestovnelistky.regiojet.sk/web/cenniky/?1>
- REGIOJET. *Informácie poskytnuté spoločnosťou RegioJet* [osobná komunikácia]. 2017
- REGIOJET. *Náš príbeh* [online]. ©2017c [cit. 2017-02-19]. Dostupné na: <https://www.regiojet.sk/o-nas/nas-pribeh/>
- REGIOJET. *Naša flotila* [online]. ©2017d [cit. 2017-02-19]. Dostupné na: <https://www.regiojet.sk/o-nas/nasa-flotila/>
- REGIOJET. *Správa o činnosti spoločnosti RegioJet a. s. z hľadiska kvality služieb za rok 2012* [online]. 2013 [cit. 2017-02-19]. Dostupné na: https://www.regiojet.sk/opencms/export/sites/regiojet.sk/dokumenty/pdf-sk/Sprava-o-kvalite-RJSK_2012.pdf
- REGIOJET. *Správa o činnosti spoločnosti RegioJet a. s. z hľadiska kvality služieb za rok 2015* [online]. 2016 [cit. 2017-04-16]. Dostupné na: <https://www.regiojet.sk/opencms/export/sites/regiojet.sk/dokumenty/pdf-sk/sprava-o-kvalite-2015.pdf>
- REGIOJET. *Tarify a zľavy* [online]. ©2017e [cit. 2017-01-27]. Dostupné na: <https://www.regiojet.sk/ceny-a-listky/tarify-a-zlavy-z-cestovneho/>
- SAMUELSON, PAUL A. A WILLIAM D. NORDHAUS. *Ekonomie: 18. vydání*. 1. vyd. Praha: NS Svoboda, 2007. ISBN 978-80-205-0590-3.

- SOAVE, PIERO, 2016. *Dopravná politika: všeobecné informácie*. In: EURÓPSKY PARLAMENT [online]. 2016. [cit. 2017-02-18]. Dostupné na: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/sk/displayFtu.html?ftuId=FT_U_5.6.1.html
- STEHMANN, OLIVER A IAN MACKAY. *Liberalisation and competition policy in railways* [online]. Competition policy newsletter, 2003. č. 3, s. 21-25 [cit. 19. 2. 2017]. Dostupné na: http://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/2003_3_21.pdf.
- ŠNÍDL, VLADIMÍR, 2017. *RegioJet oznámil koniec na linke do Košíc, ministerstvo s ním chce ešte rokovať*. In: DenníkN.sk [online]. 3.1.2017 [cit. 2017-4-18]. Dostupné na: <https://dennikn.sk/647641/regiojet-necakane-oznamil-ze-konci-na-linke-do-kosic-kvoli-ficovym-zlavam-a-ic-vlakom/>
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Vekové zloženie – SR, oblasti, kraje, okresy, mesto, vidiek* [online]. ©2017 [cit. 2017-2-23]. Dostupné na: <http://bit.ly/2qafHJM>
- TCRP. *Transit Pricing and Fares: Traveler Response to Transportation System Changes* [online]. Transportation Research Board of the National Academies, 2004. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_95c12.pdf
- THE DANISH BOARD OF TECHNOLOGY. *Perspectives on implementation of free public transport – assessments and recommendations from a working group under the Danish Board of Technology* [online]. 2006. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: http://www.tekno.dk/pdf/projekter/gratis_offentlig_transport/p06_free_public_transport_summary.pdf
- TOMEŠ, ZDENĚK. *Konkurence a výkonnost na evropských železnicích*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita - MuniPress, 2014. ISBN 978-80-210-7141-4
- Účtovná závierka RegioJet k 31.12.2014 [online]. [cit. 2017-04-16] Dostupné na: <http://www.registeruz.sk/cruz-public/domain/financialreport/show/4859030>
- Účtovná závierka RegioJet k 31.12.2015 [online]. [cit. 2017-04-16] Dostupné na: <http://www.registeruz.sk/cruz-public/domain/financialreport/show/5392185>
- ÚRAD VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Prvý sociálny balík je splnený* [online]. ©2017. 29.7.2015 [cit. 2017-02-18]. Dostupné na: <http://www.vlada.gov.sk/prvy-socialny-balik-je-splneny/>
- VAN GOEVERDEN, CEES ET AL. *Subsidies in public transport* [online]. Transporti Europei n. 32, 2006. [cit. 2017-05-12]. Dostupné na: https://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/5892/1/vanGoeverden_et_al_ET32.pdf
- VARIAN, HAL R. *Mikroekonomie: moderní přístup*. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-25-4.

- Výročná správa RegioJet za rok 2015 [online]. [cit. 2017-4-18]. Dostupné na: <https://www.studentagency.cz/data/vyrocnizprava/2015-rj-sk/mobile/index.html#p=1>
- Výročná správa ZSSK za rok 2010 [online]. [cit. 2017-4-16]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/dokumenty/2011_pdf/vs_zssk_2010.pdf
- Výročná správa ZSSK za rok 2011 [online]. [cit. 2017-4-17]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2013_pdf/vs_zssk_2011.pdf
- Výročná správa ZSSK za rok 2012 [online]. [cit. 2017-4-16]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2013_pdf/vs_zssk_2012_01.pdf
- Výročná správa ZSSK za rok 2013 [online]. [cit. 2017-4-16]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/dokumenty/2014_pdf/Vs_ZSSK_SK_2013.pdf
- Výročná správa ZSSK za rok 2014 [online]. [cit. 2017-4-17]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/dokumenty/2015_pdf/Vs_ZSSK_2014_schv.akc..pdf
- Výročná správa ZSSK za rok 2015 [online]. [cit. 2017-4-17]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2016_pdf/Vs_2015_SK.PDF
- ZSSK. *Bezplatné cestovanie vo vlakoch ZSSK* [online]. ©2013 [cit. 2017-02-17]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/bezplatna-preprava.html>
- ZSSK. *Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí* [online]. 2015a [cit. 2017-04-15]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/bezplatnu-prepravu-za-rok-vyuzilo-24-milionov-ludi.html>
- ZSSK. *Cenník č. 12 Rezervácie* [online]. 2017a. Posledná zmena: 1. 2. 2017. [cit. 2017-02-22]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/dokumenty/2016_pdf/Cenniky_pdf/od_1_marca/Cennik_12_-_Rezervacie_od_2016-03-01_na_web.pdf
- ZSSK. *Diaľkové a regionálne vlaky* [online]. 2017b. Posledná zmena: 24. 2. 2017. [cit. 2017-02-20]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/grafikon/kategorie-vlakov.html>
- ZSSK. *Informácie poskytnuté spoločnosťou ZSSK* [osobná komunikácia]. 2017c
- ZSSK. *JUNIOR RAILPLUS* [online]. 2017d. Posledná zmena: 15. 2. 2017 [cit. 2017-2-20]. Dostupný na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/zssk-junior-railplus.html>
- ZSSK. *KLASIC RAILPLUS* [online]. 2017e. Posledná zmena: 15. 2. 2017 [cit. 2017-2-20]. Dostupný na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/zssk-klasik-railplus.html>

- ZSSK. *MAXI KLASIK* [online]. 2017f. Posledná zmena: 15. 2. 2017 [cit. 2017-2-20]. Dostupný na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/zssk-maxi-klasik.html>
- ZSSK. *Prehľad vnútroštátneho cestovného Železničnej spoločnosti Slovensko* [online]. 2016a. Posledná zmena: 1. 7. 2016 [cit. 2017-2-20]. Dostupný na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/cenniky-sr/prehľad-cestovneho-sr.html>
- ZSSK. *Prehľad zaregistrovaných cestujúcich podľa jednotlivých kategórií a počet predaných lístkov na bezplatnú prepravu* [online]. 2014a. Posledná zmena: 24.11.2014 [cit. 2017-4-16]. Dostupný na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2014_pdf/bp_tabulka.pdf
- ZSSK. *Prepravný poriadok* [online]. 2016b. Posledná zmena: 11. 11. 2016 [cit. 2017-2-20]. Dostupný na: <http://www.slovakrail.sk/sk/prepravny-poriadok-zssk.html>
- ZSSK. *Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. pre IC vlaky* [online]. 2016c [cit. 2017-02-22]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/uploads/tx_main/2017/01/26/PP_ZSSK_IC_1_so_zaprac_Zmenou_1_od_2017-02-01_final.pdf
- ZSSK. *Profil Železničná spoločnosť Slovensko* [online]. 2017g. Posledná zmena: 24. 2. 2017 [cit. 2017-2-18]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ospolocnosti/profil.html>
- ZSSK. *REGIONAL* [online]. 2016d. Posledná zmena: 14. 7. 2016 [cit. 2017-2-20]. Dostupný na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/zlava-regional.html>
- ZSSK. *Registrácie do systému bezplatnej prepravy k 8. novembru 2015* [online]. 2015b. Posledná zmena: 13.11.2015 [cit. 2017-4-19]. Dostupné na: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2015_pdf/bp_fakty_tab.pdf
- ZSSK. *SENIOR RAILPLUS* [online]. 2017h. Posledná zmena: 15. 2. 2017 [cit. 2017-2-20]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/zssk-senior-railplus.html>
- ZSSK. *SuperCity Pendolino: Najrýchlejšie spojenie Slovenska a Čiech, Košíc a Prahy* [online]. 2014b. Posledná zmena: 9. 12. 2014 [cit. 2017-02-21]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/supercity-pendolino-najrychlejsie-spojenie-slovenska-a-ceska-kosic-a-prahy.html>
- ZSSK. *Traťové predplatné cestovné lístky* [online]. 2017i. Posledná zmena: 16.2.2017 [cit. 2016-12-31]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/tratove-listky.html>
- ZSSK. *V tomto roku bezplatnú prepravu využilo vyše 22 miliónov cestujúcich* [online]. 2016e. Posledná zmena: 17.11.2016 [cit. 2017-04-15]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/v-tomto-roku-bezplatnu-prepravu-vyuzilo-vyse-22-milionov-cestujucich.html>

- ZSSK. *Zľavy pre občanov nad 70 rokov* [online]. 2016f. Posledná zmena: 18. 11. 2016 [cit. 2017-2-20]. Dostupný na: <http://www.slovakrail.sk/sk/ceny-zlavy-sr/nad-70-rokov.html>
- ZSSK. *ZSSK dosiahla najlepší hospodársky výsledok za posledných 6 rokov a prepravila viac cestujúcich* [online]. 2017j. Posledná zmena: 7.3.2017 [cit. 2017-04-15]. Dostupné na: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/zssk-dosiahla-najlepsi-hospodarsky-vysledok-za-poslednych-6-rokov-a-prepravila-viac-cestujucich.html>
- ŽGRAVČÁKOVÁ, EVA, 2014. *Prilákajú k nám bezplatné lístky turistov z cudziny?* In: Správy.Pravda.sk [online]. 24.11.2014 [cit. 2017-2-22]. Dostupné na: <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/337329-prilakaju-k-nam-bezplatne-vlak-y-turistov-z-cudziny/>

9 Zoznam obrázkov

Obr. 1	Vývoj počtu cestujúcich prepravených spoločnosťou ZSSK v rokoch 2010 – 2016 Zdroj: ZSSK, 2017c	38
Obr. 2	Vývoj dopravných výkonov spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2016 Zdroj: ZSSK, 2017c	40
Obr. 3	Vývoj tržieb a dotácií spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2015 Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 - 2015	41
Obr. 4	Vývoj výsledku hospodárenia spoločnosti ZSSK za roky 2010-2016 Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 – 2015; ZSSK, 2017j	42
Obr. 5	Vývoj výnosov a nákladov spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2015 Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 – 2015	43
Obr. 6	Vývoj počtu cestujúcich prepravených spoločnosťou RegioJet v rokoch 2012 – 2016 Zdroj: RegioJet, 2017	45
Obr. 7	Vývoj dopravných výkonov spoločnosti RegioJet v rokoch 2012 – 2016 Zdroj: MDVRR SR, ©2006	46
Obr. 8	Vývoj tržieb a dotácií spoločnosti RegioJet v rokoch 2013 – 2015 Zdroj: Poznámky k účtovným závierkam spoločnosti RegioJet 2014, 2015	48
Obr. 9	Vývoj výsledku hospodárenia spoločnosti RegioJet v rokoch 2012 – 2015 Zdroj: Účtovná závierka spoločnosti RegioJet 2014, 2015, Poznámky k účtovným závierkam RegioJet 2014	49
Obr. 10	Vývoj výnosov a nákladov spoločnosti RegioJet v rokoch 2013 – 2015 Zdroj: Účtovná závierka spoločnosti RegioJet 2014, 2015 50	
Obr. 11	Vývoj počtu cestujúcich v jednotlivých tarifných triedach u spoločnosti ZSSK v mil. osôb Zdroj: ZSSK, 2015a, 2016e, 2017c	52
Obr. 12	Vývoj počtu cestujúcich v jednotlivých tarifných triedach u spoločnosti RegioJet Zdroj: RegioJet, 2017	55

10 Zoznam tabuliek

Tab. 1	Bezplatné cestovanie vo svete	20
Tab. 2	Výhody a nevýhody bezplatného cestovania	22
Tab. 3	Veková štruktúra obyvateľstva na Slovensku k 31. 12. 2014	28
Tab. 4	Náležitosti nutné k registrácii k bezplatnej preprave	29
Tab. 5	Cenová politika spoločnosti ZSSK	32
Tab. 6	Cenník rezervácií ZSSK	33
Tab. 7	Cenová politika spoločnosti RegioJet	34
Tab. 8	Cenová politika spoločnosti RegioJet na trati Bratislava – Komárno	35
Tab. 9	Medziročné zmeny v počte cestujúcich spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2016	37
Tab. 10	Medziročné zmeny dopravných výkonov spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2016	39
Tab. 11	Medziročné zmeny tržieb spoločnosti ZSSK v rokoch 2010 – 2015	40
Tab. 12	Medziročné zmeny v počte cestujúcich spoločnosti RegioJet na trati Bratislava – Komárno v rokoch 2012 – 2016	44
Tab. 13	Medziročné zmeny v dopravných výkonoch realizovaných spoločnosťou RegioJet na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno v rokoch 2012 – 2016	47
Tab. 14	Vývoj počtu registrovaných osôb k bezplatnej preprave v rokoch 2014 - 2016	51
Tab. 15	Počet sťažností prijatých spoločnosťou ZSSK v rokoch 2011 – 2015	53
Tab. 16	Zmeny v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich spoločnosti ZSSK	54
Tab. 17	Zmeny v dopyte u jednotlivých skupín cestujúcich spoločnosti RegioJet	55

Tab. 18	Celkový dopravný výkon v rámci Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme platnej (ZoDSVZ) vo vlakových kilometroch (vlkm)	72
Tab. 19	Počty prepravených osôb spoločnosťou ZSSK v mil. osôb v rokoch 2010 - 2016	72
Tab. 20	Počty prepravených osôb v jednotlivých kategóriách spoločnosťou ZSSK v mil. osôb v rokoch 2013 a 2014	72
Tab. 21	Ekonomické ukazovatele spoločnosti ZSSK v tis. EUR v rokoch 2010 - 2016	73
Tab. 22	Počty prepravených cestujúcich spoločnosťou RegioJet v tis. osôb v rokoch 2012 - 2016	74
Tab. 23	Počty prepravených cestujúcich v jednotlivých kategóriách spoločnosťou RegioJet na trati Bratislava - Komárno v rokoch 2013 - 2016	74
Tab. 24	Dopravné výkony spoločnosti RegioJet na trati Bratislava - Komárno v rokoch 2012 - 2016	75
Tab. 25	Ekonomické ukazovatele spoločnosti RegioJet v EUR v rokoch 2012 - 2015	75

Prílohy

A Informácie o vybraných ukazovateľoch spoločnosti ZSSK

Tab. 18 Celkový dopravný výkon v rámci Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme platnej (ZoDSVZ) vo vlakových kilometroch (vlkm)

Rok	Dopravný výkon
2010	31 948 mil. vlkm
2011	31 252 mil. vlkm
2012	29 358 mil. vlkm
2013	29 121 mil. vlkm
2014	29 595 mil. vlkm
2015	31 169 mil. vlkm
2016	31 418 mil. vlkm

Zdroj: ZSSK, 2017c

Tab. 19 Počty prepravených osôb spoločnosťou ZSSK v mil. osôb v rokoch 2010 - 2016

Rok	Prepravené osoby celkom	Z toho bezplatne
2010	45,003 mil.	-
2011	45,958 mil.	-
2012	43,445 mil.	-
2013	44,287 mil.	-
2014	46,641 mil.	2,714 mil.
2015	57,275 mil.	24,617 mil.
2016	65,606 mil.	26,682 mil.

Zdroj: ZSSK, 2017c

Tab. 20 Počty prepravených osôb v jednotlivých kategóriách spoločnosťou ZSSK v mil. osôb v rokoch 2013 a 2014

Obdobie	Deti do 15 rokov	Študenti	Dôchodcovia	Obyčajný	Celkom
01.01.2013 – 31.12.2013	0,7	7,1	3,1	33,4	44,3
01.01.2014 – 31.12.2014	0,9	7,6	3,5	34,6	46,6
01.01.2015 – 30.09.2015	1,5	10,5	5,6	23,7	41,3
01.01.2016 – 31.10.2016	2,3	13,1	6,8	32,5	54,7

Zdroj: ZSSK, 2015a, 2016e, 2017c

Tab. 21 Ekonomické ukazovatele spoločnosti ZSSK v tis. EUR v rokoch 2010 – 2016

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tržby	85 301	101 778	111 880	112 544	110 043	90 003
Dotácie	228 114	204 999	217 508	226 856	212 632	226 106
Výnosy	347 022	312 556	340 119	353 037	337 440	358 110
Náklady	342 114	328 321	351 391	360 142	343 819	363 999
Výsledky hospodárenia	4 908	- 15 765	- 11 272	- 7 105	- 6 379	- 5 889

Zdroj: Výročné správy ZSSK 2010 – 2015

B Informácie o vybraných ukazovateľoch spoločnosti RegioJet

Tab. 22 Počty prepravených cestujúcich spoločnosťou RegioJet v tis. osôb v rokoch 2012 – 2016

Rok	Trat' Bratislava – Komárno	Trat' Bratislava – Košice
2011	789 ¹⁰	-
2012	1 252	-
2013	1 776	-
2014	2 025	-
2015	2 394	897
2016	2 600	1 074 ¹¹

Zdroj: RegioJet, 2017

Tab. 23 Počty prepravených cestujúcich v jednotlivých kategóriách spoločnosťou RegioJet na trati Bratislava – Komárno v rokoch 2013 - 2016

Tarifná trieda	1.1.2013 – 30.9.2013	1.1.2014 – 30.9.2014	1.1.2015 – 30.9.2015	1.1.2016 – 30.9.2016
Deti do 15 rokov	28 537	28 737	41 781	51 258
Študenti	246 073	253 878	464 477	654 547
Dôchodcovia	71 783	75 894	246 883	322 744
Obyčajný	1 051 136	1 075 834	1 021 982	1 003 589
Celkom	1 397 529	1 434 343	1 775 123	2 032 138
Tržby v EUR	-	1 802 090	1 413 970	-

Zdroj: RegioJet, 2017

¹⁰ Počet cestujúcich, ktorých v roku 2011 prepravila na trati Bratislava – Komárno spoločnosť ZSSK

¹¹ Jedná sa len o predbežný údaj

Tab. 24 Dopravné výkony spoločnosti RegioJet na trati Bratislava – Komárno v rokoch 2012 – 2016

Obdobie	Dopravné výkony vo vlkm
04.03.2012 - 08.12.2012	947 269
09.12.2012 - 14.12.2013	1 196 422
15.12.2013 - 31.12.2013	46 328
01.01.2014 - 31.12.2014	1 196 526
01.01.2015 - 31.12.2015	1 197 248
01.01.2016 - 31.05.2016	1 197 236
01.06.2016 - 31.12.2016	693 054

Zdroj: MDVRR SR, ©2006

Tab. 25 Ekonomické ukazovatele spoločnosti RegioJet v EUR v rokoch 2012 – 2015

Rok	2012	2013	2014	2015
Tržby	-	1 820 908	2 710 617	19 306 441
Dotácie	-	7 221 882	7 330 736	8 249 659
Výnosy	-	9 148 432	10 351 920	21 143 911
Náklady	-	9 106 629	10 951 734	26 703 097
Výsledky hospodárenia	- 52 374	41 803	- 599 814	- 5 559 186

Zdroj: Účtovné závierky RegioJet 2014 – 2015, Poznámky k účtovným závierkam RegioJet 2014 – 2015