

**Mendelova univerzita v Brně
Provozně ekonomická fakulta
Studijní obor: Manažersko-ekonomický**

Liberalizace osobní železniční dopravy v České republice

Diplomová práce

**Vedoucí práce:
doc. Ing. Lubor Lacina, Ph.D.**

Bc. Michaela Šarmírová

Brno 2015

Místo pro zadání

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu doc. Ing. Luborovi Lacinovi, Ph.D. za cenné rady, odborné vedení a připomínky poskytnuté během psaní mé diplomové práce. Zároveň bych také chtěla poděkovat paní doc. Ing. Janě Turčínkové, Ph.D. za náměty při tvorbě dotazníku a následné konzultace téhož. Taktéž děkuji všem, kteří mi poskytli důležité informace týkající se situace v železniční dopravě v ČR i všem respondentům, kteří si našli čas, aby vyplnili dotazník. Touto cestou bych také chtěla poděkovat své rodině, příteli a přátelům za inspiraci, trpělivost a psychickou podporu při psaní této práce.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci: **Liberalizace osobní železniční dopravy v České republice** vypracovala samostatně a veškeré použité prameny a informace jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací*.

Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne 5. ledna 2015

Abstract

Šarmírová, M. *The liberalization of the rail passenger transport in the Czech Republic*. Diploma thesis. Brno: Mendel University, 2015.

The aim of this thesis is to evaluate the impact of liberalization of rail passenger services in the Czech Republic, both in terms of competing companies, as well as from a consumer perspective. The tool for achieving is the objective analysis that focuses primarily on the importance of competition for the Czech Republic.

The first part is a literature review that includes a demarcation and definitions of basic concepts in the field of passenger transport. It will focus on the development and current state of liberalization of rail transport and competition, both within the field and between transport modes. Part of own work is a comparative analysis of the three largest railway operators in the Czech Republic – Czech Railways RegioJet and Leo Express. This will also include an evaluation questionnaire. The conclusion will then be evaluated and briefly described the overall results of the analysis and recommendations will be provided in passenger rail transport.

Keywords

transport: passenger rail transport, railway companies, Czech Railways, RegioJet, Leo Express, liberalization, competition in the rail, EU common transport policy.

Abstrakt

Šarmírová, M. *Liberalizace osobní železniční dopravy v České republice*. Diplomová práce. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2015.

Cílem této diplomové práce je vyhodnocení dopadů liberalizace osobní železniční dopravy v České republice jak z pohledu konkurujících si společností, tak i z pohledu spotřebitelů. Nástrojem k dosažení cíle je analýza, která se zaměří na význam konkurence primárně pro Českou republiku.

První částí práce je literární rešerše, která zahrnuje vymezení a definice základních pojmů v oblasti osobní dopravy. Zaměří se na vývoj a současný stav liberalizace železniční dopravy a konkurence jak uvnitř oboru, tak i mezi jednotlivými dopravními módy. Součástí tzv. vlastní práce je komparativní analýza tří největších železničních dopravců v ČR – Českých drah, RegioJetu a Leo Expressu. Zahrnuto bude také vyhodnocení dotazníkového šetření. V závěru práce budou následně zhodnoceny a stručně popsány celkové výsledky provedené analýzy a budou poskytnuta doporučení v oblasti osobní železniční dopravy.

Klíčová slova

doprava: osobní železniční doprava, železniční společnosti, České dráhy, RegioJet, Leo Express, liberalizace, konkurence na železnici, společná dopravní politika EU.

Obsah

1	Úvod	15
2	Cíl a metodika práce	17
2.1	Cíl práce.....	17
2.2	Metodika a použitá data	17
2.3	Marketingový průzkum prostřednictvím dotazníkového šetření.....	18
2.3.1	Základní a výběrový soubor.....	18
2.3.2	Sběr informací	19
2.3.3	Dotazník.....	19
2.4	Získávání dat	20
3	Liberalizace železniční dopravy v rámci evropské železnice	22
3.1	Definice pojmu liberalizace.....	22
3.2	Od liberalismu k liberalizaci.....	22
3.3	Evropská unie v procesu liberalizace železniční dopravy	23
3.3.1	Liberalizace jako jeden z hlavních předmětů evropské dopravní politiky	24
3.3.2	Legislativní činnost EU ve prospěch liberalizace evropské železniční dopravy	25
3.3.3	Postup liberalizace železničního trhu v Evropě.....	27
3.4	Případ Velké Británie a její experiment privatizace železnic	27
3.5	Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku	28
3.5.1	Státem nedotovaná dálková doprava.....	30
3.5.2	Postupující liberalizace českých tratí.....	31
4	Konkurence v osobní železniční dopravě na území České republiky	32
4.1	Oddělení železničního provozu od vlastnictví železniční infrastruktury....	33
4.2	Konkurenceschopnost osobní železniční dopravy vůči jiným druhům dopravy v kontextu České republiky	35
4.3	Současná situace na české železnici	37
4.4	Sociální rozměr železniční dopravy.....	39

4.4.1	Hodnota poskytované služby pro zákazníky v železniční dopravě	39
4.4.2	Důsledky otevřené konkurence na železnici pro cestující	40
4.5	Shrnutí.....	41
5	Analýza vlivu liberalizace železničního trhu na hospodaření Českých drah	42
5.1	Výkony a tržby železničních operátorů	44
5.2	Ziskovost.....	49
5.3	Investice a financování osobní železniční dopravy	52
5.4	Likvidita.....	55
5.5	Zadluženost	57
5.6	Zaměstnanost	59
6	Další vybrané ukazatele osobní železniční dopravy – srovnání železničních dopravců	62
6.1	Ukazatelé související s jízdním řádem.....	62
6.1.1	Počet vlakových spojů na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n.	62
6.1.2	Srovnání jízdních dob na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n.	63
6.1.3	Plnění jízdního řádu vlaků.....	63
6.2	Ukazatelé související s pohodlím a kvalitou poskytovaných služeb	64
6.2.1	Stáří vozového parku	65
6.2.2	Služby poskytované ve vlaku	66
	Zkrácení dlouhé chvíle a zpříjemnění cestování	67
	Palubní personál	68
	Přeprava zavazadel	68
	Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace	69
6.2.3	Služby poskytované před nástupem do vlaku nebo po výstupu z něj	70
6.3	Cenová politika	71
6.3.1	Obyčejné a akční jízdné.....	71
6.3.2	Zvláštní jízdné.....	74
6.3.3	Alternativní nabídka jízdného	74
6.3.4	Zpáteční a skupinová sleva.....	76
6.4	Shrnutí.....	76

7	Marketingový průzkum	79
7.1	Dotazníkové šetření.....	79
7.2	Interpretace provedeného dotazníkového šetření.....	80
7.2.1	Využívání dopravního prostředku při cestování po České republice.....	81
7.2.2	Cestování vlakem	81
7.2.3	Spokojenost cestujících se službami na železnici	82
7.2.4	Důležitost různých faktorů při zvyšování komfortu cestujících	83
7.2.5	Analýza cen jízdného a konkurence.....	84
7.3	Závěry z provedeného dotazníkového šetření	86
8	Závěr a diskuse	87
8.1	Doporučení pro vrcholové vedení železničních společností i pro tvůrce hospodářské politiky na území ČR.....	89
9	Použitá literatura	92
9.1	Monografické publikace, legislativa, odborné a novinové články	92
9.2	Internetové zdroje.....	95
	Seznam použitých zkratk	108
A	Mapa železniční sítě	110
B	Nejvyšší traťové rychlosti v ČR	111
C	Koncepce vedení linek dálkové dopravy v objednávce MD	112
D	Revitalizace a intermodalita	113
	Revitalizace železnic	113
	Intermodalita jako prvek železničního trhu.....	113
E	Časový plán otevírání železničního trhu	114
F	Železniční dopravci provozující osobní železniční dopravu na českých železnicích	116
	České dráhy, a. s.	116
	Činnost Českých drah	116
	Vozový park Českých drah.....	117
	SC Pendolino	118

ČD railjet.....	118
Služby poskytované Českými drahami	118
RegioJet, a. s.....	119
Vozový park a interiérové řešení vozů společnosti RegioJet	120
Služby poskytované společností RegioJet	121
Leo Express, a. s.....	121
Vozový park a interiérové řešení vozů společnosti Leo Express	122
Služby poskytované společností Leo Express	123
Další poskytovatelé služeb v oblasti osobní železniční dopravy.....	123
G Dceřiné společnosti a jiné společnosti spjaté s existencí Českých drah, a. s.	127
H Vlakové soupravy Českých drah, a. s.	129
I Vlakové soupravy RegioJetu	131
J Vlakové soupravy společnosti Leo Express	132
K Vybrané ukazatele osobní železniční dopravy	133
L Aktuální jízdní řády železničních společností na trase z Prahy hl. n. do Ostravy hl. n.	134
M Dotazník	137
N Vyhodnocení dotazníku	150

Seznam obrázků

Obr. 1	Model pěti hybných sil Michaela Portera	38
Obr. 2	Vývoj počtu dopravců na státní železniční síti 2003–2013	42
Obr. 3	Procentní podíl dopravců na výkonech osobní železniční dopravy za rok 2013	43
Obr. 4	Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (z ukazatele vlkm)	44
Obr. 5	Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (v tis. vlkm)	45
Obr. 6	Tržby za vlastní výkony a služby 2003–2013 (v tis. Kč, běžné ceny)	46
Obr. 7	Tržby za vlastní výkony a služby společností RegioJet a Leo Express (v tis. Kč)	47
Obr. 8	Výsledek hospodaření ČD v letech 2003–2013 (v tis. Kč, běžné ceny)	51
Obr. 9	Výsledky hospodaření společností RegioJet a Leo Express (v tis. Kč)	52
Obr. 10	Dotace do pravidelné veřejné železniční přepravy osob (mil. Kč)	54
Obr. 11	Ukazatel likvidity společnosti České dráhy, a. s. v letech 2003–2013	56
Obr. 12	Ukazatel likvidity společností RegioJet, a. s. a Leo Express, a. s.	57
Obr. 13	Cizí zdroje ČD v letech 2003–2013 (v tis. Kč)	58
Obr. 14	Cizí zdroje společností RegioJet a Leo Express (v tis. Kč)	59
Obr. 15	Průměrný evidenční počet zaměstnanců Českých drah přepočtený na plně zaměstnané	60
Obr. 16	Počet zaměstnanců společnosti RegioJet a Leo Express	61
Obr. 17	Mapa železničních tratí v roce 2014	110
Obr. 18	Nejvyšší traťové rychlosti v ČR	111
Obr. 19	Linky dálkové dopravy v objednávce MD	112

Obr. 20	Typický rychlík společnosti České dráhy	129
Obr. 21	Rychlovlaky SC Pendolino	129
Obr. 22	Nové vysokorychlostní jednotky Siemens Viaggio Comfort – ČD railjet	130
Obr. 23	Vlaková jednotka Bombardier Talent dopravce RegioJet	131
Obr. 24	Třída „Relax“ ve voze RegioJetu	131
Obr. 25	Křest prvního vlaku společnosti Leo Express majitelem společnosti Leošem Novotným	132
Obr. 26	Interiér vlaku Leo Express – business třída	132
Obr. 27	Využívání dopravních prostředků při cestování po České republice	150
Obr. 28	Účel využívání dopravních prostředků při cestování po ČR	150
Obr. 29	Cestujete alespoň jednou ročně vlakem?	151
Obr. 30	Jak často jezdíte vlakem?	151
Obr. 31	Frekvence využívání vlaku jako dopravního prostředku	151
Obr. 32	Železniční společnosti, se kterými respondenti již někdy cestovali	157
Obr. 33	Frekventovanost a oblíbenost železničních dopravců	157
Obr. 34	Názor respondentů na zvyšování konkurence na českých železnicích	157

Seznam tabulek

Tab. 1	Přeprava cestujících po železnici 2004–2008	19
Tab. 2	Přeprava cestujících po železnici 2009–2013	19
Tab. 3	Klíčové ukazatele výkonnosti Českých drah u osobní dopravy	48
Tab. 4	Dosažení prvního milionu cestujících na konkurenční lince z Prahy do Ostravy	49
Tab. 5	Plnění jízdního řádu ČD na trase Praha – Ostrava	64
Tab. 6	Množství vozů a stáří vozového parku ČD v roce 2010	65
Tab. 7	Srovnání cen taxislužeb dopravců působících na trase Praha – Ostrava (v Kč)	70
Tab. 8	Obyčejné jízdné společnosti České dráhy na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. (v Kč)	72
Tab. 9	Obyčejné jízdné společnosti RegioJet na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. (v Kč)	72
Tab. 10	Obyčejné jízdné společnosti Leo Express na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. (v Kč)	72
Tab. 11	Srovnání cen základního jízdného Českých drah na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. před příchodem prvního konkurenta na trh a současných cen v roce 2014 (v Kč)	73
Tab. 12	Zvláštní jízdné – placená částka z obyčejného jízdného (v %)	74
Tab. 13	Přehled základních aplikací na In Kartě a částky potřebné k jejich pořízení (v Kč)	75
Tab. 14	Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu 2018/2019	114
Tab. 15	Harmonogram otevírání trhu od období platnosti jízdního řádu 2019/2020	114
Tab. 16	Aktualizovaný a upravený harmonogram otevírání trhu osobní železniční dopravy	115

Tab. 17	Dopravci působící na síti SŽDC (Správa železniční dopravní cesty)	123
Tab. 18	Dceřiné společnosti Českých drah a společnosti s majetkovou účastí, nemovitostními projekty a s podíly v zahraničí	127
Tab. 19	Spotřeba energie v dopravě v roce 2013 (T)	133
Tab. 20	Celkové emise z dopravy v roce 2013 (v tis. t)	133
Tab. 21	Jízdní řád 2014 společnosti České dráhy na trase Praha – Olomouc – Ostrava – Třinec (D01)	134
Tab. 22	Nový jízdní řád společnosti RegioJet na trase Praha – Ostrava (platný od 14. 12. 2014)	135
Tab. 23	Jízdní řád LEO Express na trase Praha – Karviná (platný od 15. 6. 2014)	136
Tab. 24	Míra souhlasu respondentů s tvrzeními ohledně cestování po železnici (v %)	152
Tab. 25	Spokojenost respondentů se současnou situací týkající se cen v osobní železniční dopravě (relativní četnosti, v %)	152
Tab. 26	Spokojenost respondentů s chováním a vzhledem vlakového personálu (relativní četnosti, v %)	153
Tab. 27	Spokojenost respondentů se současnou kulturou cestování a úrovní poskytovaných služeb na české železnici (relativní četnosti, v %)	153
Tab. 28	Spokojenost respondentů se spolehlivostí cestování po železnici (relativní četnosti, v %)	153
Tab. 29	Spokojenost respondentů s ostatními faktory týkajícími se osobní železniční dopravy (relativní četnosti, v %)	154
Tab. 30	Důležitost poskytovaných doplňkových služeb před a v průběhu jízdy vlakem pro respondenty (relativní četnosti, v %)	154
Tab. 31	Důležitost časových a finančních úspor pro respondenty (relativní četnosti, v %)	155
Tab. 32	Důležitost služeb pro rodiny s dětmi a služeb pro osoby s handicapem pro respondenty (relativní četnosti, v %)	155
Tab. 33	Důležitost ostatních faktorů pro respondenty (relativní četnosti, v %)	156

Tab. 34	Ochota respondentů si připlatit za služby (relativní četnosti odpovědí dotázaných)	156
Tab. 35	Relativní četnosti odpovědí respondentů na efekty příchodu nových konkurentů na trh osobní železniční dopravy	158
Tab. 36	Tabulka relativních četností odpovědí respondentů týkající se špatného stavu vagónů v závislosti na tom, se kterým železničním dopravcem respondenti jezdí nejčastěji	158
Tab. 37	Posouzení železničních služeb v zahraničí dotázanými podle věkových kategorií (relativní vyjádření, v %)	158
Tab. 38	Důležitost zdarma poskytnutého parkovacího místa při nákupu jízdenky do vlaku pro respondenty, kteří osobní automobil využívají často (v relativním vyjádření)	159
Tab. 39	Vztah mezi železničními společnostmi, se kterými respondenti už někdy cestovali a krajem ČR, odkud dotázaný pochází (celkové počty respondentů)	159
Tab. 40	Vztah mezi frekvencí cestování vlakem a převažující ekonomickou aktivitou dotázaných (relativní vyjádření, v %)	160
Tab. 41	Vztah mezi frekvencí cestování vlakem a subjektivním vnímáním příjmu respondenta (relativní vyjádření, v %)	160
Tab. 42	Vztah mezi názorem, že cena železniční dopravy je vyšší než jaká odpovídá poskytovaným službám a vnímáním příjmu respondentů (relativní vyjádření, v %)	161
Tab. 43	Vztah mezi názorem, že cena železniční dopravy je vyšší než jaká odpovídá poskytovaným službám a dosaženým vzděláním respondentů (relativní vyjádření, v %)	161
Tab. 44	Vztah mezi ochotou respondentů si připlatit za lepší služby ve vlaku a subjektivním vnímáním příjmu domácnosti dotázaného (relativní vyjádření, v %)	162

1 Úvod

S interpretací starobylé filozofické otázky „kdo jsme, odkud přicházíme a kam jdeme“ přišel již ne jeden filozof. Avšak v dnešní době ve světle vědecko-technického pokroku a veškerých možných inovací může být stejně dobře interpretována jako „kdo jsme, odkud přijíždíme a kam jedeme“. Svět je totiž neustále v pohybu.

Říká se, že moderní doba je uspěchaná. Paradoxem veškerých vymožeností moderní doby, které šetří čas, je to, že v minulosti lidé nebyli tak zaneprázdnění a na všechno měli více času. Dnes každý, nebo přinejmenším alespoň populace z vyspělejších a více rozvinutých částí světa, někam spěchá, ať už do zaměstnání, za vzděláním nebo kamkoliv jinam podle subjektivních potřeb. Důležité je se co nejrychleji dostat z místa A na místo B. Možná i z tohoto hlediska je doprava na nejvíce vzdálenosti, od těch relativně krátkých v řádu několika stovek i desítek metrů přes objevné a dobrodružné cesty kolem světa až po moderní cestování do vesmíru objevující jiné světy, jistou nezbytností. Doprava se pro lidstvo stala již samozřejmostí, bez které se neobejde. V současné době je patrný celosvětový trend v podobě trvalého nárůstu dopravy.

Doprava jako taková se značí svou provázaností. Navzájem jsou provázané dopravní prostředky, dopravní cesty i ostatní dopravní zařízení potřebné k provozu. Prostřednictvím dopravních systémů jsou spojené malé vesničky, velká města, národní státy, jednotlivé kontinenty i naše planeta jako celek. Doprava se však v jednotlivých částech světa nevyvíjela rovnoměrně. Vlivem různých podmínek, ať už přírodních, ekonomických či politických, se dopravní systémy vyvíjely odlišně. Ještě dnes jsou patrné tyto rozdíly mezi různými světovými regiony, které se v rámci dopravy více či méně odlišují. Ani železniční doprava nebyla výjimkou.

Železnice vznikla pomocí využití páry a parního stroje na počátku 19. století. Na území České republiky má za sebou bez mála dvě století existence. Od jejího vzniku přes prudký rozvoj na přelomu století 19. a 20., který záhy dosáhl svého vrcholu, až do dnešních dnů, se pozice železniční dopravy na evropském kontinentu výrazně změnila. Může se jevit jako zřejmé, že osobní železniční doprava již ztratila svůj půvab pro cestující a tudíž nedokáže obstát v tvrdé konkurenci flexibilnějších, pohodlnějších, rychlejších či dostupnějších způsobů dopravy jakými jsou silniční či letecká doprava. V některých členských státech Evropské unie tomu tak dokonce doopravdy je. Nicméně ekologické, bezpečnostní či sociální aspekty staví železnici do popředí zájmu orgánů EU. I přes pokles významu železnice je její revitalizace vrcholovou prioritou politiky Evropské unie v oblasti dopravní infrastruktury.

Transformace a liberalizace železniční dopravy jsou v současné době v Evropské unii silně zdůrazňovanými tématy. Výsledkem zájmu Evropské unie o segment dopravy je řada směrnic a nařízení, které vydává Unie prostřednictvím Evropské komise, a které směřují k vytvoření společného dopravního prostoru, ke vzniku tržního prostředí a tudíž i rozvoje soutěže v oblasti poskytovaných služeb mezi železničními dopravci.

Dalo by se říci, že v českých zemích je proces zavádění konkurence na trh osobní železniční dopravy doposud v plenkách. Její budování, odrážející se v legislativě, započalo v polovině 90. let 20. století, avšak postupné kroky směrem k liberalizaci železničního trhu byly v osobní dopravě zpočátku velmi pozvolné. Skutečnou konkurenci provozovatelů osobní železniční dopravy je možné v nedotované dálkové dopravě vidět až od druhé poloviny roku 2011, kdy do odvětví vstoupila společnost Radima Jančury RegioJet. České dráhy (dále také ČD) tak získaly prvního soupeře na dnes značně vytížené trase z Prahy do Ostravy. Dalším soutěžitelem na této dopravní cestě se stala společnost Leo Express (LE), jejímž majitelem je ambiciózní podnikatel Leoš Novotný mladší. Konkurenční boj v plné síle tedy vypukl na této trase od listopadu 2012 s příchodem nového železničního dopravce. Důsledky konkurenčního boje je možné spatřovat v probíhajících změnách na české železnici.

První část práce tvoří rešerše literárních zdrojů, která objasní situaci spjatou s liberalizací osobní železniční dopravy v České republice. Zde vymezím pojem liberalizace, současně nastíním postoj Evropské unie k liberalizaci tohoto odvětví a v tomto ohledu se zmíním i o její legislativní činnosti. Následovat bude popis vývoje liberalizace v Česku. Dále podám obecnou informaci o pojmu konkurence, shrnu její vývoj i současný stav se zaměřením jak na samotnou Českou republiku, tak i v souvislosti s provázaností s Evropskou unií, jejímž jsme členem. V literární rešerši tedy nastíním pozici osobní železniční dopravy na území České republiky v oblasti pro moji práci charakteristickou, tedy jako liberalizované odvětví.

Z literární rešerše následně vychází část praktická, kde se zaměřím na vyhodnocení dotazníkového šetření v souvislosti se spokojeností zákazníků železničních dopravců s jejich službami a s postojem zákazníků skutečných i potenciálních k liberalizaci osobní železniční dopravy a k příchodu nových konkurentů do odvětví. Dále předložím analýzu situace na české železnici. Zaměřím se na komparaci jednotlivých konkurentů na trhu osobní železniční dopravy na trase mezi Prahou a Ostravou, kde působí tři největší české železniční společnosti. Všechna zjištěná data zpracuji do přehledných tabulek a grafů. Následně se pokusím svoje postoje a stanoviska odůvodnit a v závěru práce shrnu všechny mnou dosažené výsledky, provedu zhodnocení současné situace na trhu a navrhnu příslušná doporučení nejen pro management dotčených společností, ale i tvůrcům hospodářské politiky v České republice.

Pevně věřím, že tato práce pomůže představit osobní železniční dopravu a průběh její liberalizace, vývoj ve světě i na úrovni našeho státu všem, kteří se o tuto oblast zajímají a že z ní vyplynou přínosné a přehledné informace na poli liberalizované osobní železniční dopravy v České republice.

2 Cíl a metodika práce

2.1 Cíl práce

Stěžejním cílem práce je na podkladě dostupných údajů ze sekundárního i zjištěných informací z primárního výzkumu především vyhodnotit dopady liberalizace osobní železniční dopravy v České republice z pohledu konkurujících si podniků i spotřebitelů. Tento cíl bude splněn prostřednictvím analýzy vývoje a současného stavu liberalizace na českém železničním trhu. Diplomová práce vychází ze všeobecně uznávaných závěrů v oblasti železnice coby dopravního odvětví, na jejichž základě je vyhodnocena aktuální situace v řešené problematice.

Metodicky je v práci postupováno následovně: literární rešerše, která je přípravou pro vlastní práci, má za úkol vyjasnit vývoj liberalizace a konkurence na území České republiky i Evropské unie. Zformulovány jsou postoje Evropské unie k liberalizaci osobní železniční dopravy i ke společné dopravní politice obecně. Popsána je její legislativní činnost v tomto směru i reakce českých zákonodárných i výkonných orgánů státní moci na konání Unie. V závěru literární rešerše jsou také charakterizovány jednotlivé konkurující si společnosti. Literární rešerše je podložena dostupnou literaturou, vycházející z odborných pramenů autorů zabývajících se zkoumanou problematikou a elektronickými zdroji. V rešerši jsou popsány nejdůležitější informace související s minulým i se současným stavem železnice a konkurence na ní.

V praktické části diplomové práce je provedena analýza nejdůležitějších ukazatelů v daném směru a je provedeno srovnání tří největších současných dopravců provozujících přepravu osob po železnici. V téže části práce je taktéž vyhodnoceno dotazníkové šetření a je identifikována spokojenost zákazníků se službami na železnici, případně oblasti, které by mohly být vylepšeny k větší spokojenosti klientů přepravních společností. V závěru práce jsou získané výsledky interpretovány a vyhodnoceny. Předloženy jsou získané závěry a doporučení.

2.2 Metodika a použítá data

Analýza liberalizace je zaměřena na komparaci akciových společností České dráhy, RegioJet a Leo Express na nejkonkurenčnější trase v Česku, na v současnosti přehlacené trase mezi Prahou a Ostravou. Metoda institucionální komparace je, dle Kvizdy, Pospíšila et al. (2007), jednou z metodických přístupů, které jsou nejčastěji aplikovány v souvislosti s analýzou železniční dopravy z národohospodářského pohledu. Této metody, společně s metodou historickou, bude využito i v předložené práci, zejména v její praktické části.

Metoda institucionální komparace, která je například popsána u Kvizdy, Tomeše et al. (2007), se v oblasti železniční dopravy uplatňuje ve formě kvantitativní i kvalitativní analýzy. V rozboru situace na české železnici jsou srovnávány takové charakteristiky železniční dopravy, jako je intenzita a kapacita přepravy, velikost

nákladů, množství přepravovaných osob, kvalita přepravních služeb, environmentální aspekty a mnohé další. Výstupem metody je požadované vzájemné srovnání osobních dopravců na poli železniční dopravy, jejich vstupních podmínek a vyplývajících výsledků. Metoda institucionální komparace tudíž slouží jako cenný a důležitý zdroj informací pro analýzu železniční dopravy.

Mimo metody institucionální komparace bude v práci využito i metody historické, která vychází z předpokladu, že ekonomické jevy jsou historicky a časově podmíněné a že se v čase postupně mění a vyvíjejí. (Kvizda, Tomeš et al., 2007) Neboť železniční doprava současnosti je silně ovlivňována svojí minulostí, této metody bude využito především v kapitole s názvem „Analýza vlivu liberalizace železničního trhu na hospodaření Českých drah“.

2.3 Marketingový průzkum prostřednictvím dotazníkového šetření

Podle Foreta (2008) „*marketingový výzkum poskytuje empirické informace o situaci na trhu, především o našich zákaznících*“. McDaniel a Gates (2002, s. 6) tvrdí, že „*marketingový výzkum zahrnuje plánování, sběr a analýzu dat, která jsou relevantní pro marketingové rozhodování a komunikaci výsledků této analýzy řídicím pracovníkům*“. Marketingový výzkum se od marketingového průzkumu liší. Tato odlišnost pramení především z délky probíhajícího šetření. Zatímco marketingový výzkum je dlouhodobější prací, průzkum trhu je jednorázovou záležitostí, zjišťující zvolenou výzkumnou technikou aktuální situaci na trhu. Jisté ale je, že marketingový výzkum i průzkum poskytují empiricky zjištěné informace o situaci na trhu, především o zákaznících jednotlivých firem, zde o cestujících, kteří využívají drážních služeb. (Foret, 2008)

2.3.1 Základní a výběrový soubor

Foret (2008) člení primární marketingový výzkum prováděný v terénu na kvantitativní a kvalitativní. Záměrem kvantitativního výzkumu je postihnout dostatečně velký, reprezentativní vzorek, proto zkoumá rozsáhlejší soubor respondentů. To byl také úkol dotazníku vypracovaného jako podklad k této práci.

Základní soubor neboli populaci tvoří v případě tohoto dotazníku počet přepravených cestujících po železnici. Podmínkou pro využitelnost informací je co nejvyšší účast dotazovaných účastníků (respondentů), proto podle Kreislové (2008) při populaci větší než milion je statisticky věrohodný soubor přibližně 1 000 respondentů. Zkoumaným vzorkem jsou osoby, které využívají služeb jak Českých drah, tak i podniků RegioJet a Leo Express. Dotazovanými jsou lidé bydlící v různých krajích České republiky, rozličného věku a vzdělání, kteří mají zkušenosti se zkoumanými dopravci.

Tab. 1 Přeprava cestujících po železnici 2004–2008

	2004	2005	2006	2007	2008
Přeprava cestujících celkem (tis.)	180 949	180 266,2	183 027	184 234	177 424
Přepavní výkon celkem (mil. oskm)	6 590,0	6 667,0	6 921,9	6 899,8	6 803,3

Zdroj: Ročenka dopravy ČR, 2008

Tab. 2 Přeprava cestujících po železnici 2009–2013

	2009	2010	2011	2012	2013
Přeprava cestujících celkem (tis.)	164 957,9	164 801,7	167 932,4	172 800,6	174 486,3
Přepavní výkon celkem (mil. oskm)	6 503,2	6 590,7	6 714,0	7 264,7	7 600,6

Zdroj: Ročenka dopravy ČR, 2013

2.3.2 Sběr informací

Marketingový průzkum k této diplomové práci je postaven na zjišťování na účelovém vzorku respondentů z řad obyvatel České republiky. Technikou sběru informací je dotazování. Primární data byla získána z dotazníkového šetření, které probíhalo 40 dní v říjnu i listopadu 2014. Vzorky byly shromážděny prostřednictvím sítě internet i v „terénu“. Elektronický dotazník byl rozeslán prostřednictvím sociální sítě, především byl zveřejněn na stránkách veřejných i uzavřených skupin týkajících se železnice a železniční dopravy. Dále také bylo využito diskusních fór. Terénní průzkum byl proveden na hlavním nádraží v Brně, dále také v průběhu jízdy z Ostravy do Prahy ve voze společnosti RegioJet a na trase z Prahy do Ostravy, kde se respondenty stali zákazníci společnosti Leo Express.

2.3.3 Dotazník

Mezi techniky kvantitativního výzkumu se řadí i písemné dotazování, jehož bylo pro účely této práce využito prostřednictvím dotazníku. Z pohledu Rajchla (2009) dotazník lze definovat jako jistou formu dotazování, která přináší soubor primárních dat. Škoda (2012) charakterizuje dotazník jako „*formulář v písemné či elektronické podobě, který slouží k zaznamenávání zkoumaných informací*“.

Důležitým znakem co nejvyšší návratnosti je také pořadí otázek v dotazníku. Při vlastním zpracování dotazníku by na začátku měly být otázky jednodušší, ale takové, které se snaží respondenta zaujmout. Meritorní otázky, bezprostředně související s problémem průzkumu, by měly být zařazeny uprostřed. Na jejich vyplnění mimořádné záleží, a proto vyžadují soustředění dotazovaných. Závěrečné

otázky jsou otázkami méně závažnými, jsou většinou identifikačního charakteru. (Foret, 2008)

Dotazník týkající se železniční dopravy byl vypracován v elektronické podobě jako e-výzkum prostřednictvím virtuální laboratoře pro sběr a vyhodnocení primárních dat Umbrela. Dotazník byl sestaven z třiceti výzkumných otázek, jejichž cílem bylo sumarizovat postoje respondentů k železničním službám, případně identifikovat oblasti, ve kterých by bylo možné služby zlepšit. Dotazník obsahuje všechny základní typy otázek: otevřené, uzavřené i polootevřené. Často se vyskytujícími otázkami jsou matice s jednou či více povolenými možnostmi na řádku. Volné vyjádření názoru v tomto dotazníku je zajištěno pomocí závěrečného komentáře.

Marketingový průzkum, který slouží jako podklad ke zpracování této práce, je zajištěný tedy prostřednictvím dotazníkového šetření. Nashromážděná data jsou následně statisticky analyzována pomocí softwaru Statistica, příp. Microsoft Excelu. Vytvořený dotazník (jehož kompletní znění je uvedeno v příloze M) si klade za cíl objasnit postoje veřejnosti k železničním službám.

Dotazníkového šetření bude v této práci využito zejména z důvodu zjištění spokojenosti zákazníků železničních společností nabízejících služby v dopravě osob a zjištění možností zlepšení současného stavu. Názory a potřeby dotazovaných budou následně zahrnuty do formulace doporučení, které bude poskytnuto jak managementu firem, tak i tvůrcům hospodářské politiky. Dotazník dále vyhodnocuje postoje respondentů k liberalizaci osobní železniční dopravy (zda s ní dotazovaní souhlasí či nikoliv) a zjišťuje, co by podle skutečných i potenciálních zákazníků železniční dopravy přinesl vstup nových konkurentů do odvětví.

2.4 Získávání dat

Data k této diplomové práci jsou čerpána z mnoha zdrojů. Zahrnuty jsou jak zdroje tištěné, tak i elektronické, které jsou dostupné v síti internet, a které jsou pro aktuální posouzení vývoje i stavu liberalizace osobní železniční dopravy na území České republiky nezbytné. Pro účely diplomové práce byla konkrétně získána a použita data primárního i sekundárního rázu.

Zdrojem primárních dat bylo dotazníkové šetření. Zjištěné informace z průzkumu trhu byly dále zpracovány a byly z nich vyvozeny příslušné závěry a doporučení. Jak uvádí Přibová et al. (1998) pojem „sekundární data“ je vžitý název pro údaje shromážděné pro široký okruh uživatelů, kdy poskytovatel údajů nesoustřeďuje data pro řešení konkrétního projektu, ale pro různé účely. V této práci byly použity sekundární údaje především o konkurenčních společnostech na železničním trhu a o vývoji trhu samotného. Analýza konkurenční pozice směřuje k pochopení toho, co tvoří podstatu konkurence a jak se mění v čase. Zkoumány byly hlavní charakteristiky odvětví, klíčové prvky konkurenční pozice sledovaných firem a jejich vývoj v čase.

Záběr použitých okruhů literatury je široký, od knih o konkurenci na železnici a železniční dopravě, přes díla autorů zabývající se privatizací a restrukturalizací

železnic až po literaturu týkající se marketingového výzkumu. Čerpáno bylo z monografických publikací, sborníků příspěvků, odborných článků i legislativy EU. Služeb internetu, které umožňují snadný přístup k veřejným zdrojům informací, bylo využito především k účelům analýzy konkurence. Použity byly zdroje české i cizojazyčné.

3 Liberalizace železniční dopravy v rámci evropské železnice

3.1 Definice pojmu liberalizace

Slovo liberalizace pochází z latinského „liberare“, což znamená osvobodovat či uvolňovat. Obecně liberalizace znamená omezení zásahů správních orgánů, například vlády či centrální banky (CB), do vývoje ekonomiky. (Liberalizace, ©1998-2014) Jde v podstatě o pokles vlivu a zásahů státu, v tomto případě do železniční dopravy. Jedná se nejen o omezení státní moci, ale i o uznání soukromého vlastnictví a uvolnění podmínek pro podnikání v daném oboru. (Zahradníček et al., 2013)

Busche (2004) liberalizaci trhu se službami vnímá jako metodu směřující k vytvoření jednotného vnitřního trhu. S koncepcí liberalismu i s liberalizací jako takovou souvisí nutnost stanovení přísných pravidel hospodářské soutěže.

V souvislosti s Evropskou unií je liberalizace železniční dopravy chápána jako uvolnění trhu s železničními dopravními službami vedoucí k odstranění omezení volného pohybu těchto služeb. Jiný pohled na problematiku liberalizace předkládá Brodecki et al. (2005), který se zabývá výčtem možných překážek liberalizace dopravního trhu. Autoři pojmají liberalizaci jako omezení nebo celkové odstranění právních a správních překážek v podobě pevně stanoveného množství udělovaných povolení, rozdělení dopravců působících na stejných trasách dle jejich přepravních kapacit, povinného tarifu nebo ochrany tuzemských dopravců formou vymezení konkrétních druhů přepravy, která může být realizována pouze vnitrostátními subjekty. Brodecki tedy rozlišuje mezi překážkami, které mají obecně diskriminační charakter a těmi, které diskriminují dopravce na základě jeho státní příslušnosti. Liberalizace železničních dopravních služeb na komunitární úrovni směřuje k odstranění uvedené diskriminace na základě státní příslušnosti poskytovatele služby. (Brodecki et al., 2005)

S liberalizací začínají i do oblasti železniční dopravy pronikat soukromé společnosti, nabízející nesrovnatelně kvalitnější služby za často stejně výhodné ceny jako dominantní provozovatel drah. Kvalita služeb je spojena především s použitými vlakovými soupravami, kdy soukromí dopravci nabízejí modernější vlakové jednotky s širším sortimentem služeb, lepší úroveň cateringu ve vlakových soupravách nebo výrazně snazší přístup a lepší cestovní komfort pro handicapované pasažéry. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

3.2 Od liberalismu k liberalizaci

Liberalismus jako ekonomický proud vznikl v 17. století v Anglii a má kořeny v evropském osvícenství, kde vznikl svobodný pohled na svět. (Liberalismus, ©2014) Ideologie liberalismu patří mezi tři demokratické směry ekonomického myšlení, které se postupně vyvinuly v 19. století, a kterými jsou vedle liberalismu i konzervatismus a socialismus. Základní hodnotou liberalismu je svoboda, proto

klade důraz na vlastní odpovědnost a z ní vyplývající práva každého jednotlivce. Tento směr vhodně vystihuje výrok Johna Stuarta Milla, který prohlásil, že „*svoboda jednoho jednotlivce končí tam, kde začíná svoboda druhého jednotlivce*“. (Liberální Evropa, [b.r.])

Kalínská a kol. (2010) považuje liberalismus za ideový proud, kterým se v ekonomických či obchodních vztazích rozumí mimo jiné i maximální otevření sektorů vnitřního trhu konkurencí a uplatňování principů volné konkurence. Tohoto se také snaží dosáhnout evropští liberálové. (Liberální Evropa, [b.r.])

Klíčovou roli v liberálním pojetí hospodářské politiky hraje trh, ve kterém působí samoregulační mechanismy, a který prostřednictvím svobodného obchodu neefektivněji alokuje vzácné zdroje, kterými společnost disponuje. Mezi probíhající liberalizační procesy ve světové ekonomice patří i rostoucí konkurence. Liberalismus jako takový se zaměřuje i na deregulaci odvětví a cenovou liberalizaci, což zahrnuje odstátnění, následné otevření odvětví konkurencí a odstranění cenové regulace. V převážné většině odvětví není zapotřebí žádná regulace, neboť odvětví je stimulováno konkurencí. (Schwarz, 1998)

Podle Misese (1998) je liberalismus proveditelný, pouze pokud by v odvětví vzájemně soutěžilo mnoho středně velkých podniků. Avšak v dřívějších dobách, ale i nyní, kdy trhy ovládají monopolní podniky, liberalismus zaniká. Cílem orgánů Evropské unie, která se snaží o vytvoření tržnějšího přístupu na evropských železničních sítích, je zabránění zániku liberalismu především v oblasti osobní železniční dopravy.

3.3 Evropská unie v procesu liberalizace železniční dopravy

Jak zdůrazňuje Kvizda: „*odvětví železniční dopravy prochází v současné době v zemích Evropské unie výraznými reformami, jejichž cílem je celková liberalizace trhu železničních dopravních služeb, odstranění národních dopravních monopolů a otevření volného přístupu navzájem si konkurujících dopravců na dopravní cestu.*“ (Kvizda, Tomeš et al., 2011, s. 49). Tyto reformy a integrační tendence jsou podmíněny legislativní úpravou i činy Evropské unie, pro niž je železnice předmětem značného zájmu a jejímž cílem je vytvoření jednotného dopravního prostoru na celém svém území. Aby se tak mohlo stát a zároveň aby mohla železnice splňovat podmínky moderního evropského dopravního systému, co se týče rychlosti, spolehlivosti a především efektivního fungování, musí být učiněny příslušné kroky směrem k liberalizaci železniční dopravy a jasnému a transparentnímu rozdělení odpovědnosti. Tato odpovědnost by měla být rozdělena mezi stát a železnici takovým způsobem, aby stát byl schopen uspokojit závazek veřejné služby a aby železnice byla vystavena většímu působení tržních sil prostřednictvím soukromého sektoru a tím došlo k vytvoření většího prostoru pro konkurenci jak v národním, tak i nadnárodním měřítku. (Zelený, 2007)

3.3.1 Liberalizace jako jeden z hlavních předmětů evropské dopravní politiky

Dlouhodobý trend ve vývoji evropského dopravního trhu, který je charakteristický v pozemní dopravě zejména relativním růstem výkonů silniční dopravy a poklesem přepravních výkonů dopravy železniční, vedl představitele evropské politické scény k formulaci společné dopravní politiky. (Kvizda, Pospíšil et al., 2007)

Společná dopravní politika se tak stala jedním z hlavních předmětů Evropské unie, která se na železničním trhu aktivně angažuje především prostřednictvím Evropské komise. Mezi prioritní oblasti v železniční dopravě, na které se Evropská komise, jakožto orgán EU zaměřuje, patří mimo jiné i liberalizace trhu železniční dopravy. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

Záměr vytvoření společné dopravní politiky pro státy Evropské unie se, podle dokumentu European Commission (2001), objevuje již v Římských smlouvách podepsaných roku 1958, avšak až do 90. let minulého století v podstatě nebyly k uskutečnění záměru realizace této politiky podniknuty téměř žádné praktické kroky. Až podpisem Maastrichtské smlouvy v roce 1992 byly dotvořeny základy společné dopravní politiky a na významu též získaly otázky udržitelné mobility a otevření dopravních trhů hospodářské soutěži. (Evropská komise, ©2014) Důsledkem vzniku Smlouvy o Evropské unii (dále jen Smlouvy) byla i publikace „*Bílá kniha o budoucím rozvoji společné dopravní politiky*“ v prosinci téhož roku (European Commission, 1993), která sloužila jako základ pro všechny následující kroky Unie v oblasti dopravy.

Jedním z prioritních cílů Bílé knihy, vydané Evropskou komisí (1993), bylo otevření a vytvoření jednotného dopravního trhu, což se s výjimkou železniční dopravy také podařilo. V Bílé knize je patrná snaha o „trvale udržitelnou mobilitu“. Kniha dále zdůrazňuje, že rozvoj společné dopravní politiky bude řízen principy proporcionality a subsidiarity, kdy Evropská unie bude přijímat opatření jen v míře, ve které to vyžaduje Smlouva a zároveň rozhodování bude v co největší míře ponecháno členským státům.

Společná dopravní politika byla v roce 2001 přehodnocena. Byla modifikována tak, aby byla schopna reflektovat tehdejší situaci na dopravním trhu. Jejím hlavním záměrem bylo dosažení tzv. udržitelného rozvoje, k němuž vedla cesta prostřednictvím rovnovážného rozvoje jednotlivých druhů dopravy. Zmíněný rozvoj byl dokonce považován za klíčový prvek strategie udržitelného rozvoje. (Kvizda, Pospíšil et al., 2007)

Společná evropská dopravní politika z roku 2001 obsahuje kolem šedesáti specifických opatření, která je možné seskupit do třinácti skupin dle specifického cíle. V oblasti železnice se jedná o *revitalizaci železnic, podporu intermodální dopravy a výstavbu transevropských dopravních sítí (TEN-T)*, které by posloužily k eliminaci problémových míst. (European Commission, 2001) Revitalizace a intermodalita jsou podrobněji přiblíženy v příloze D.

Další modifikace evropské dopravní politiky přišla v roce 2006 s rozšířením EU o nové členské státy, změnou v organizaci dopravy, rychlým technologickým rozvojem, globalizací apod. Pět let po publikaci Bílé knihy s názvem Evropská do-

právní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout z roku 2001 úpravu evropské dopravní politiky přináší dokument s názvem „Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent“ (European Commission, 2006). Jedná se o přezkum v polovině období, který představuje hodnocení evropské dopravní politiky. (Zpráva o Evropě v pohybu, ©2007)

3.3.2 Legislativní činnost EU ve prospěch liberalizace evropské železniční dopravy

Evropská unie přijala celou řadu směrnic a nařízení o železniční dopravě, jejichž cílem je urychlení postupu k vytvoření integrovaného evropského železničního prostoru. Jak podotýkají Kvizda, Tomeš et al. (2011) propojením železnic protínajících státy Evropské unie vzniká specifický trh železničních dopravních služeb, který již není formálně rozdělen národními hranicemi, ale tvoří součást jednotného evropského systému. Přehled o legislativní činnosti Evropské unie v oblasti železniční dopravy je poskytnut v dalších odstavcích.

Prvním dokumentem, který zmiňuje potřebu provedení liberalizace a zároveň i základním dokumentem drážních reforem, které měly za úkol zvýšení konkurenceschopnosti železnice, stabilizace celého evropského dopravního systému a především otevření přístupu na dopravní cestu, je Bílá kniha s názvem „*Strategie k oživení železnic ve Společenství*“ z roku 1996. (Peltrám, Kořínková, 1996) Podle Jelínkové (2012) však mnohem důkladněji byla otázka liberalizace evropských železnic projednána v souvislosti s přijetím tří tzv. železničních balíčků, vycházejících z Bílé knihy z roku 2001 s podtitulem *Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Prostřednictvím postupné realizace těchto tří železničních balíčků mělo být dosaženo plné liberalizace železničního trhu, předpokládající tzv. „železnici bez hranic“ neboli vznik tzv. „Integrated European Railway Area“. (Kvizda, Pospíšil et al., 2007)

Jako železniční balíček je označován souhrn návrhů nové, resp. novelizace dosavadní legislativy Evropské unie, popřípadě i další opatření. Je iniciovaný Evropskou komisí v rámci její pravomoci s vlivem na evropský železniční trh. (Kadeřávková, ©2006-2014) První železniční balíček, známý též jako infrastrukturní balíček se začal formovat již na počátku 90. let 20. století. Ve Směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, později novelizované Směrnicí 2001/12/ES, rozpracovává myšlenku potřeby oddělit správu drážní infrastruktury od zabezpečení drážního provozu, včetně oddělení jejich účtů. (Jelínková, 2012) Původní směrnice byla prvním krokem k vytvoření železnic nezávislých na státu, efektivně zabezpečujících požadavky na ně kladené vnitřním trhem. (Council directive, ©1991, Stevens, 2004) Cílem směrnic, které zahrnoval první železniční balíček, mělo být oživení celého sektoru včetně umožnění přístupu provozovatelů železniční dopravy k transevropské železniční síti na nediskriminačním základě a restrukturalizace dosud dominantních národních dopravců. (Rail, ©2012)

Návrh druhého železničního balíčku byl přijat v lednu 2002. V platnost vstoupil o dva roky později, v roce 2004. (II. železniční balíček, ©2006) Pod společným označením „*k integrovanému evropskému železničnímu prostoru*“ byl přijat souhrn

návrhů především v oblasti liberalizace nákladní dopravy, ale kalkulovalo se i se zlepšením bezpečnosti železnic, prosazovala se provozní propojitelnost na území celé EU či vytvoření Evropské železniční agentury (ERA). (Zelený, 2007)

Počátkem března 2004 opět předložila Evropská komise návrhy právních předpisů EU. Tzv. třetí balíček, jehož cílem je revitalizace evropské železnice, se stal dalším stupněm k vytvoření integrovaného železničního prostoru. V jeho rámci se sledují podmínky pro liberalizaci trhu mezinárodní železniční přepravy osob, ke které má dojít po předcházející liberalizaci železnic jednotlivých členských států. Pozornost je věnována i otázkám práv cestujících a problematice certifikace strojvedoucích a vlakového personálu na železniční síti Společenství. (III. železniční balíček, ©2006)

Na konci roku 2005 na setkání v Bruselu členové evropských vlád přijali rozhodnutí o otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy od roku 2010 na principu tzv. *regulované konkurence*. Stát tak má právo na omezení přístupu ostatních dopravců na železniční cestu v případě, že by jejich podnikatelská činnost měla negativní důsledky na organizaci a financování osobní dopravy po železnici poskytované na základě veřejné zakázky na železniční služby. (Zelený, 2007)

V březnu 2011 představila Evropská komise „*Bílou knihu Evropské dopravní politiky 2011: Plán jednotného evropského dopravního prostoru*“ s podtitulem „*vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“. (European Commission, 2011) „*Evropská komise v tomto dokumentu hodnotí posun liberalizace v železniční dopravě jako ne příliš výrazný, přestože došlo k dalšímu otevření trhu. Nadále totiž přetrvávají právní, technické a administrativní překážky pro vstup do odvětví, které je nutno odstranit a otevřít tak trh železniční dopravy hospodářské soutěži, zahrnující vyhlášení výběrových řízení, což by napomohlo nediskriminačnímu přístupu k železniční infrastruktuře*“. (Jelínková, 2012, 20–21 s.) Dokument dále reaguje na hlavní výzvy v dopravní oblasti, kterými jsou mimo jiné omezenost energetických zdrojů a závislost Evropy na těchto zdrojích, emise skleníkových plynů nebo dopravní zácpy a hluk z dopravy. Snahou je také odstranění bariér v klíčových oblastech, jako je spotřeba pohonných hmot či zaměstnanost. (Bílá kniha o dopravě, ©2013)

Návrh 4. a doposud posledního železničního balíčku Evropské komise byl zveřejněn na počátku roku 2013. Dokument počítá s tím, že by v prosinci 2019 mělo dojít k plnému otevření železničního trhu v oblasti vnitrostátní dálkové a regionální dopravy ve všech členských státech EU. Projednávaný balík má legislativně upravit více než 90 % vnitrostátního železničního trhu osobní dopravy. Komise si od návrhu slibuje zvýšení zájmu o cestování po železnici a zlepšení služeb dopravců, avšak cesta, po které se evropští dopravci mají vydat, je značně kontroverzní. Opatření EK totiž nenastavují shodné podmínky pro všechny státy EU. Nejvíce je to patrné u povinnosti oddělení správců železniční infrastruktury od dopravců. Disproporce v tomto směru spočívá v tom, že balíček sice zakazuje vznik nových holdingů mezi dopravci a správcem infrastruktury, ale povoluje fungování holdingů stávajících. (Rubeš, 2013)

3.3.3 Postup liberalizace železničního trhu v Evropě

Postup liberalizace železničního trhu v Evropě posuzuje například i původní studie Ch. Kirchnera (2004), která na základě výpočtu několika indexů rozdělila 25 členských zemí Evropské unie do tří skupin. Tyto Indexy zkoumají právní aspekty pro vstup na železniční trh jednotlivých zemí, hodnotí, jakou podobu mají v praxi příležitosti a překážky vstupu na trh a odrážejí i dynamiku hospodářské soutěže na trhu železniční dopravy. Kirchnerova studie potvrzuje, že liberalizace evropských vnitrostátních železničních trhů je v různých zemích v rozdílných fázích a Evropa tak není v tomto ohledu jednotná.

- V první skupině jsou zařazeny nejpokročilejší státy, které v oblasti liberalizace postupují podle stanoveného harmonogramu. Sem spadá Velká Británie, Švédsko, Německo, Nizozemí, Dánsko, Itálie a Portugalsko.
- Druhá skupina obsahuje skupiny států s určitým zpožděním vůči stanovenému harmonogramu. Patří sem státy jako Norsko, Finsko, Belgie, Francie, Lotyšsko, Lucembursko, Slovinsko, Rakousko, Polsko, Slovensko, Maďarsko, ale také *Česká republika*.
- Do třetí a poslední skupiny pak patří státy, které stály teprve na počátku cesty k liberalizaci železnice, jde o Estonsko, Litvu, Řecko, Irsko a Španělsko.

Nejnovější, v pořadí již čtvrtá studie Kirchnera (2011) na stejné téma poukazuje na to, že proces liberalizace na trhu osobní železniční dopravy učinil mnohem menší pokrok než je tomu v nákladní dopravě. Z výzkumu plyne, že do horní skupiny přibylo Rakousko. Naopak Itálie a Portugalsko si pohoršily a nově se nacházejí ve skupině s jistým zpožděním liberalizace. Ve druhé skupině jsou zařazeny i „nově“ příchozí státy do EU, Rumunsko a Bulharsko. Lotyšsko společně s Lucemburskem se naopak přesunuly do třetí, opožděné skupiny. Z této skupiny pak vykazovalo vyšší hodnoty indexů při výpočtu liberalizace Estonsko, které se přemístilo na vyšší úroveň. Česká republika i nadále spadá do států, které se vyznačují určitým zpožděním vůči stanovenému harmonogramu liberalizace železniční dopravy.

3.4 Případ Velké Británie a její experiment privatizace železnic

Stejně jako železnice v mnoha zemích, tak i železnice ve Velké Británii (také UK) prodělala od dob svého vzniku řadu změn. I když dříve v Británii operovalo na 120 soukromých společností, které se po první světové válce sloučily do čtyř velkých regionálních seskupení¹, obrat v prospěch fungující konkurence v zemi označované též jako „kolébka železnic“, podle Jelínkové (2012) nastal až v 90. letech s vládou podporovanou privatizací. Privatizace doposud státní železniční společnosti British Railways započala roku 1994 a byla dokončena o tři roky později. Jak zmiňuje Thompson (2004), celý železniční systém byl radikálně restrukturalizován a ná-

¹ Jedná se o tzv. „Velkou čtyřku“ tvořenou železničními společnostmi: London, Midland & Scottish Railway Southern Railway, Great Western Railway a London North Eastern Railway. (History of British Rail, ©2013)

sledně privatizován během pěti let, a to od roku 1992, kdy vláda začala o radikální reformě uvažovat.

Nash (2002) hovoří o tom, že do té doby železniční průmysl v Británii, stejně jako ve většině Evropy, byl integrován do jediného státního podniku, který poskytoval přepravu osob i nákladu a současně také provozoval železniční infrastrukturu. Stejným tématem se zabývá i Nash společně s Fawkesem (2004). Od započetí privatizace britských železnic přešla Anglie na vysoce moderní tratě, které jsou právě od roku 1994 napojeny i na evropskou dopravní síť (Eurotunel pod Doverskou úžinou, který je dlouhý 50,5 km). (Velká Británie, ©2014)

Proces privatizace British Railways se lišil od toho českého, ovšem cíl byl totožný – přinést na železnici konkurenci a docílit tak jejího zefektivnění. Podstatou privatizace v UK bylo rozdělení státního dopravce na více než 70 společností. (Jelínková, 2012) Jak uvádí Glaister (2004), v Anglii, stejně jako u nás, došlo k oddělení společností, které provozují služby na železnici od společnosti odpovědné za správu tratí a stanic. V současné době tuto funkci v UK vykonává nezisková organizace Network Rail (NetworkRail, [b.r.]).

Chtěným a podstatným důsledkem reformy provedené v UK je skutečnost, že se podařilo vytvořit rovné podmínky pro všechny dopravce, aniž by některý z nich byl státem privilegován. O dopravci, který bude provozovat osobní železniční dopravu, rozhoduje výběrové řízení, jehož vítězi je udělena licence. (Jelínková, 2012)

Tvrzení o rovnosti podmínek pro dopravce se bohužel nedá zcela převést na podmínky České republiky, i když státní orgány odpovědné za železniční dopravu a železnice již plánují nápravu, tedy chystají výběrová řízení na regionální i celostátní tratě a plánují další otevírání železničního trhu soukromým společnostem.

3.5 Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku

Po rozdělení Československa a vzniku samostatné České republiky v roce 1993 vznikla rozdělením tehdejších Československých státních drah státní organizace České dráhy, která působila v letech 1993–2002. (Historie v datech, ©2008) Jednalo se o unitární železniční podnik, který spravoval a provozoval železniční dráhy vlastněné státem a byl též dominantním, zpočátku monopolním dopravcem v osobní i nákladní železniční dopravě na území České republiky. (Historie, ©2008)

Od 1. ledna 1995 vstoupil v platnost nový zákon o drahách č. 266/1994 Sb., který mimo jiné rozdělil českou železniční síť na celostátní dráhu, do níž byly zahrnuty tratě mezinárodního a celostátního významu a na regionální dráhy, jež pojímaly tratě regionálního významu. (Předpis č. 266/1994 Sb., ©2010-2014) Smyslem rozdělení tratí byly úvahy o tom, že celostátní dráhy zůstanou trvale ve vlastnictví státu a pod správou ČD, kdežto regionální dráhy mohou být postupně privatizovány, převáděny do majetku obcí, případně rušeny. (Štefek, [2011])

Revolučním se stalo zavedení možnosti vstupu jakéhokoliv dopravce s platnou licencí na libovolnou celostátní nebo regionální trať bez ohledu na to, komu tato železniční cesta patří nebo kdo ji spravuje. Nová legislativa z roku 1995 umožňova-

la konkurenci železničních dopravců na státní železniční síti ve správě ČD. Nástup konkurence však byl velmi pomalý a týkal se prakticky jen nákladní dopravy, ve většině případů jen v dopravě na kratší vzdálenosti. V osobní dopravě se pak možnost vstupu firem konkurujících Českým drahám neprojevila vůbec. (Štefek, [2011])

Důvodem neprojevení konkurence v osobní dopravě byly především dotace na provozování železnice, které stát poskytoval přímo ČD. V úvahu sice připadalo dotování ze strany místních samospráv, avšak toto jednání by samosprávám přineslo navýšení nákladů a bylo by tak pro ně nevýhodné. Provoz Českých drah nebyl samosprávami dotován a ČD tak pro ně jezdily v podstatě „zdarma“ (na rozdíl od případného vstupu soukromých dopravců). Dalším problémem, se kterým by se alternativní dopravce musel potýkat, by byl nedostatek vhodných vozidel. Prakticky všechna vozidla pro osobní dopravu po železnici byla majetkem státu a ve správě Českých drah. (Štefek, [2011])

V druhé polovině 90. let již přešlo několik tratí od ČD do rukou jiných organizací. Vůbec historicky první tratí, jejíž provoz převzala jiná organizace, v tomto případě Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD), se stala úzkorozchodná trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, jejíž technická nekompatibilita se zbytkem sítě se vyčleněním provozu mimo ČD přímo nabízela. Prvním soukromým provozovatelem kolejí s normálním rozchodem se stala v roce 1997 společnost Viamont. Ta si pronajala trať Trutnov – Svoboda nad Úpou od Českých drah. První regionální trať v Česku, která přešla z rukou státu do majetku nestátního subjektu, se stala trať Šumperk – Kouty nad Desnou. Ta byla díky červencovým povodním z roku 1997 výrazně poškozena a Ministerstvo dopravy (MD) rozhodlo, že již nebude opravena. S tímto stavem se však nesmířilo osm přilehlých obcí a založily Svazek obcí údolí Desné. Tato organizace začala pracovat na převodu poničené trati z majetku státu a shromažďovat finance na její opravu. Opravu trati prováděla společnost Stavební obnova železnic, která se po obnovení provozu na trati stala v roce 1998 provozovatelem této dráhy i osobním a nákladním dopravcem na trati. (Štefek, [2011])

Počáteční pokusy o prolomení monopolu Českých drah v osobní dopravě na české železnici v 90. letech se bez výraznějších změn dochovaly do dnešních dnů. Je pro ně typické, že se jedná o jednotlivé nepříliš dlouhé tratě lokálního charakteru, přesto je dnes i na některých z těchto tratí zvolen model spolupráce několika subjektů a často je na nich zvolen model oddělení infrastruktury od provozu. Od konce 90. let se převádění jednotlivých tratí do rukou nestátních provozovatelů zcela zastavilo a o pokračování trendu se znovu začíná mluvit až v roce 2010. (Štefek, [2011])

Státní organizace České dráhy zanikla rozdělením na státní organizaci SŽDC a akciovou společnost České dráhy k lednu 2003. To, společně se zřízením krajů k lednu 2001, se stalo předzvěstí pozvolné liberalizace osobní železniční dopravy v Česku. Zřízení krajů znamenalo především převedení odpovědnosti za objednávání regionální železniční dopravy z MD na jednotlivé kraje. Od 1. července 2008 se SŽDC mimo správce vykonávajícího dohled nad svěřeným majetkem stala i provozovatelem dráhy. (Štefek, [2011])

Možnosti provozování osobní dopravy na vlastní podnikatelské riziko bez dofinancování jsou v České republice omezené. Dopravci se shodují, že zřejmě jedinou linkou, kterou je možno financovat pouze z jízdného vybraného od cestujících je Praha – Ostrava. Řešením je vypisování výběrových řízení na provozování jednotlivých dotovaných linek ze strany odpovědných orgánů státní správy a samosprávy. Vůbec první výběrová řízení takového typu se uskutečnila v roce 2005 a 2006, jehož vyhlášovatelem se stalo v dálkové dopravě Ministerstvo dopravy, v regionální dopravě Karlovarský a Liberecký kraj. Během těchto i několika následujících let vstoupilo několik nestátních dopravců na trh osobní železniční dopravy. (Štefek, [2011])

Dalším milníkem v objednávání regionální železniční dopravy se v roce 2009 stalo tzv. „*Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou*“. Dokument má charakter smlouvy mezi státem, kraji a hlavním městem. Memorandum garantuje krajům pravidelný příspěvek státu na financování osobní železniční dopravy v letech 2010–2019 za podmínky, že kraje uzavřou na toto období dohody o provozování dopravy. (Memorandum, ©2014) V regionální dopravě to s ohledem na dlouhodobé smlouvy s ČD tedy vypadá, že příští 4 roky se nic zásadního nestane. Přesto se občas objevují zprávy o úvahách některých krajů o částečném vyvázání z těchto dlouhodobých smluv a vyhlášení výběrových řízení na provoz některých vlaků. (Štefek, [2011])

3.5.1 Státem nedotovaná dálková doprava

Ještě na počátku roku 2011 byly ČD jedinou společností, která provozovala dálkovou dopravu v Česku, avšak to se mělo již brzy změnit. Za dálkovou železniční dopravu se v českých podmínkách považuje síť vlaků v kategorii rychlík (R), expres (Ex), které jsou objednané a dotované ministerstvem dopravy, dále vlaky typu EuroCity, InterCity, nedotované vlakové soupravy SuperCity a specifická kategorie nočních vlaků EuroNight. (Štefek, [2011])

V roce 2006 přišla s myšlenkou provozování nedotované osobní dopravy společnost Student Agency podnikatele Radima Jančury, která se v té době soustředila na prodej letenek a provozování dálkové autobusové dopravy. V téže době již Jančura médiím oznámil svůj úmysl proniknout do tří let na pole železniční dopravy a zahájit tak provoz vlastních elektrických jednotek vlaků na trase Praha – Ostrava. (Student Agency, ©1999-2014) Zahájení provozu RegioJetu, dceřiné společnosti Student Agency však započalo o několik let později, ve druhé polovině roku 2011. (Příběh, který inspiruje, ©2014)

O rok později se na trase Praha – Ostrava objevila ještě jedna firma konkurující Českým drahám nejen cenou, ale i komfortem. Společnost Leo Express, v jejímž čele stojí Leoš Novotný mladší. Konkurenční boj, který je znatelný dodnes, vypukl na této trase v plné síle od listopadu 2012, kdy se i Leo Express stal jedním z provozovatelů osobní dopravy na této trase. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

3.5.2 Postupující liberalizace českých tratí

Jak konstatoval dnes již bývalý ministr dopravy Antonín Prachař: „*postupné a regulované otevírání trhu v dálkové dopravě přinese vyšší kvalitu poskytovaných služeb, efektivní vynakládání prostředků a vyšší kvalitu pro cestující*“. (Materiál k otevírání trhu, ©2014)

Neboť s liberalizací přichází výrazné zlepšení kvality poskytovaných služeb a současně je na těchto tratích dosahována i vyšší obsazenost vlakových souprav, trasa Praha, hl. n. – Ostrava, hl. n. podle plánů Ministerstva dopravy nezůstane jedinou liberalizovanou tratí v České republice. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

V minulých letech byly veřejné služby objednávané Ministerstvem dopravy zadávány výhradně Českým drahám, zpravidla přímo bez vypsání nabídkového řízení a to pro jejich dosavadní unitární povahu národního železničního podniku. Tento způsob je v kontextu současné právní úpravy komunitárního a národního práva sice možný, nicméně se jeví jako ne příliš vhodný. Návrh postupného otevírání trhu v České republice byl představen v červnu 2009, kdy se předpokládalo každoroční provedení výběrového řízení na 5 až 15 % výkonů železniční dopravy, a to až do výše 75 % objednávaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě. (Harmonogram otevírání trhu, ©2013)

V červnu 2011 byl vládou schválen časový plán otevírání českého železničního trhu, který je nastaven tak, aby bylo možné na veřejné služby čerpat prostředky z Operačního programu doprava 2014–2020 a umožnit tak dopravcům, aby v soutěžích mohli využít evropské peníze na pořízení kolejových vozidel. Seznam dálkových železničních tratí s časovým harmonogramem je umístěn v příloze E. (Materiál k otevírání trhu, ©2014)

Ministerstvo dopravy na základě schváleného časového plánu v roce 2012 uskutečnilo pilotní tendr na linku R27 v relaci Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. (Zpráva o postupu otevírání trhu, ©2014) Následně však musel zadavatel soutěž zrušit, protože České dráhy se odmítly zúčastnit, společnost Arriva byla vyřazena kvůli formálním nedostatkům a k hodnocení by tak zůstala pouze jediná nabídka společnosti RegioJet Radima Jančury. (Kaláb, 2014)

Po přezkoumání aktuálního stavu nástupu konkurence na dráhu bylo zjištěno, že harmonogram nemůže být z časových a procesních důvodů plně dodržen. Z tohoto důvodu tedy musel být plán liberalizace veřejných služeb na železnici, který mohl přinést levnější jízdné, lepší služby a úspory pro stát, aktualizován a časový plán soutěží dotovaných služeb upraven. (Materiál k otevírání trhu, ©2014) Ministerstvu dopravy je vládou doporučeno pokračovat v procesu liberalizace. S ohledem na dosavadní vývoj a prognózu budoucího vývoje se navrhuje uskutečnit nabídková řízení u železničních tratí v termínech, které jsou uvedené v příloze E.

4 Konkurence v osobní železniční dopravě na území České republiky

Pojem konkurence se nejčastěji využívá ve smyslu soutěžení či soupeření. Totéž platí i v oblasti železniční dopravy, kde hospodářská soutěž probíhá. Magretta (2012, 18 s.) se ve své práci zabývá konkurencí i její charakteristikou. Dle autorky „*konkurenční rivalita je vytrvalý proces, jenž neustále působí na schopnost firmy nacházet a udržovat si výhodu*“. Goyder (2003, 8 s.) se na konkurenci v podstatě dívá jako na „*vztah mezi počtem podniků, které ve stejnou dobu prodávají zboží nebo poskytují služby stejného druhu identifikovatelným skupinám zákazníků*“.

Podle Kvizdy, Tomeše et al. (2011) železniční doprava společně s dopravou silniční tvoří na území České republiky páteř vnitrostátního dopravního systému i tranzitní dopravy, z tohoto důvodu je jí přikládán nezastupitelný význam. V rámci dopravy je nutné problematiku konkurenčního prostředí vnímat ze dvou hledisek. Zaprvé se jedná o mezioborové porovnání různých druhů dopravy. Typickým příkladem je srovnání železniční a silniční dopravy. Příkladem z Evropy je Německo vyznačující se hustou a moderní dopravní sítí, kde se střetává železniční a silniční doprava ve vytrvalém konkurenčním boji, což značně ovlivňuje dopravní trh. (Doprava v Německu, ©2013) Německo je rovněž zemí, která byla průkopníkem v zavádění IDS založených na propojení silniční a železniční dopravy. (Jareš, 2008) Za druhé se jedná o konkurenci v rámci jednoho dopravního oboru. Jde o konkurenci v dopravě železniční. (Kvizda, Tomeš et al., 2011) Tento druh konkurence lze taktéž zpodobnit se situací v Německu, kde mimo hlavního železničního dopravce Deutsche Bahn operuje dalších přibližně 280 soukromých železničních společností. (Doprava v Německu, ©2013)

Primárním úkolem nejen této části práce, ale i části práce s praktickými východisky a doporučeními, je analyzovat a zkoumat vnitrooborovou konkurenci na české železniční síti. Za největší a co do počtu přepravených osob také nejvyužívanější provozovatele osobní železniční dopravy v České republice lze považovat akciové společnosti: České dráhy, RegioJet a Leo Express.

Kvizda (2006) dále rozlišuje mezi konkurencí na trhu a o trh. Pokud železnici jako dopravní odvětví posuzujeme jako síťový monopol, kdy infrastruktura je institucionální součástí železničního provozu, jedná se o konkurenci na trhu. Ta spočívá v existenci privátních dopravců, kteří používají svoji vlastní dopravní cestu. Předmětem takové konkurence je poskytování přepravních služeb po této cestě v soutěži s přepravou jiného železničního dopravce po jeho vlastní železniční trati. Naopak konkurence o trh vzniká v situaci, kdy jsou dopravci vlastnický oddělení od dopravní cesty. V takovém případě soutěží o možnost poskytovat přepravní službu v určitém segmentu sítě. Zároveň soutěží i o státní dotace, které hradí ztrátu vzniklou z plnění požadavku veřejné dopravní obslužnosti. Předchází i další text je vystavěn primárně na konkurenci o trh.

4.1 Oddělení železničního provozu od vlastnictví železniční infrastruktury

Jak podotýkají Bartošová, Bieliková et al. (2002), první názory, že by se železnice měly řídit trhem, pokud chtějí prosperovat, se začínají objevovat již na konci 80. let minulého století, kdy se železniční doprava (stejně jako ostatní dopravní módy) musela přizpůsobit vzniku vnitřního evropského trhu. (Evropská komise, 2014) Tyto názory se o několik let později přetavily až do otevření železničního odvětví hospodářské soutěži, které bylo zahájeno v roce 1991 a plně tak propukla politika liberalizace železničního trhu. (Soave, 2014) Tento jev vedl k rozsáhlé vlně zaměřené na eliminaci byrokracie, snížení počtu pracovníků a zavedení komerčních marketingových přístupů. Nastal tak proces všeobecné restrukturalizace a transformace železnic. (Bartošová, Bieliková et al., 2002)

Na základě rozdílného počtu konkurentů, různé míry diferenciací výrobků a ostatních parametrů nabídky lze, dle Lošťákové (2005) rozlišit několik specifických typů konkurenčního prostředí, mezi které patří i monopol. Dalo by se říci, že v minulosti byla železniční doprava v České republice přirozeným monopolem, kterým se zabývají i Tomeš a Pospíšil (2006). Železnice se jako dopravní odvětví vyznačuje vysokými fixními náklady, které jsou vyvolány výstavbou nákladné infrastruktury, a které logicky musí být rozloženy na velký objem produkce. Proto České dráhy jako jediné uspokojovaly tržní poptávku a celý trh byl tudíž obsluhován pouze touto firmou. Součástí hospodářské politiky v moderním pojetí je podpora konkurence na těch trzích, kde je uskutečnitelná. V případě přirozených monopolů se preferovala a nadále také preferuje jejich regulace a to z toho důvodu, aby nezneužívaly svého dominantního postavení, především pomocí regulace ceny. V současnosti v tomto směru tedy převažuje snaha o co největší míru deregulace a demonopolizace. Obecnou snahou je akceptovat monopol u infrastruktury, ale zavést konkurenci při jejím využívání. Tento vývoj nastal mimo jiné i u české železnice.

V mnoha rozvinutých zemích světa se v několika posledních dekadách odehrávají reformy železniční dopravy, které jsou vždy spojeny se změnami institucionálního rámce konkurenčního prostředí. Zmíněné reformy mají původ v několika směrnicích vypracovaných Evropskou unií. Smyslem směrnic, dle záměru reformátorů, je vyzdvihnout železniční dopravu na trhu dopravních služeb, zvýšení provozní efektivity dopravy po železnici a zvýšení její konkurenceschopnosti vzhledem k ostatním druhům dopravy. Toho chce Unie dosáhnout mimo jiné i prostřednictvím volné konkurence mezi producenty v železničním odvětví, tedy uvnitř odvětví. Z této podmínky pak vychází i Společná dopravní politika EU, jejímž základem je rozbití národních železničních monopolů a otevření soutěže jednotlivých železničních dopravců na kolejích. Jako nástroj pro dosažení otevření intramodální konkurence dopravní politika EU volí vertikální separaci, tzn. formální i faktické oddělení železničního provozu od vlastnictví a správy železniční infrastruktury – tzv. unbundling. Hlavním aktérem, regulátorem a plánovačem v železniční dopravě je v případě unbundlingu stát. (Kvizda, Tomeš et al., 2008)

Vývoj situace směrem k otevření konkurence na železnici, zvýšení efektivity železniční dopravy a tím pádem i dosažení vyšší rentability by české železnici umožnil alespoň částečně snížit požadavky železnic na veřejné finance. Na území České republiky byla idea separace železniční infrastruktury od provozu na železnici implementována v roce 2003 oddělením Správy železniční dopravní cesty (dále také SŽDC) od Českých drah. (Tomeš, Pospíšil, 2006)

Otázkou však zůstává, zda se unbundling stává pro železnici výhodou či značným omezením? Zda převažují pozitivní efekty či úskalí unbundlingu? Odpověď je dle Kvizdy nesnadná, jelikož vertikální separace musí být posuzována v kontextu konkrétního prostředí konkurence. Z technického hlediska se železniční doprava poměrně významně odlišuje od jiných síťových odvětví i od jiných druhů dopravy, není proto možné správně vysvětlit a odhadnout reálné dopady odtržení rozhodování o infrastruktuře od dopravců v železniční dopravě, aniž bychom nevzali v potaz technická specifika železnice. (Kvizda, Tomeš et al., 2008)

U železnice se na první pohled zdá být správné a logické oddělit vlastnictví a provoz dopravní cesty od poskytování dopravních služeb, tzn. od provozu vlaků na ní. V tom však spočívá problém, jehož podstata je technická, důsledky však ekonomické. Pro hospodárnost a bezpečnost provozu i pro technologickou optimalizaci investic do oblasti drah má nezpochybnitelný význam technologie styku železničního kola s kolejnicí. Optimalizace nákladů na údržbu a dodržování standardů kol a kolejnic probíhá zcela odlišně ve vertikálně integrované firmě a zcela jinak v případě vertikální separace. Provozovatelé dopravních služeb pak mají snahu přesouvat část nákladů na správce dopravní infrastruktury. Příkladem může být nedostatečná údržba kol, která sice šetří náklady dopravce, ale na druhou stranu zvyšuje náklady na údržbu železničního svršku neboli kolejnic správce sítě. Nedostatečná údržba kol poškozující kolejnice následně vede ke snížení bezpečnosti dopravy, k poruchám a haváriím. (Kvizda, Tomeš et al., 2008)

Většina železničních tratí byla v Evropě postavena v druhé polovině 19. století. Významným problémem, který souvisí s technologií dopravní cesty dle Kvizdy, je skutečnost, že velké části železniční sítě dnes nemají ekonomické ani společenské opodstatnění. Jde například o bývalé velké průmyslové aglomerace spojené s těžbou nerostných surovin. Jinde zase vznikají místa se zcela nedostatečnou kapacitou v případě velkých metropolitních regionů, páteřních dopravních cest a uzlů. Výsledkem těchto jevů a zákonitostí je železniční infrastruktura, která svými parametry neodpovídá potřebám dopravního trhu a žádná reforma tak nezvýší intermodální konkurenceschopnost železniční dopravy. Z toho vyplývají požadavky na modernizaci a změnu infrastruktury nevyhovující nově kodifikovaným tržním podmínkám. (Kvizda, Tomeš et al., 2008)

Z hlediska antimonopolní politiky státu představuje unbundling možný nástroj při řešení konkurenčního prostředí s přirozeným monopolem založeným na existenci sítě dopravních cest. Kvizda však zdůrazňuje, že bez silné administrativní regulace není dlouhodobě možné udržet intramodální konkurenci. Roli regulátora obstarává de facto vždy stát, neboť i v případě vertikální integrace v železniční dopravě, kdy monopolní dopravce obecně zvyšuje náklady a omezuje produkci, je

třeba, aby byl státem regulován. Z tohoto důvodu musí být úloha státu coby regulátora posílena. (Kvizda, Tomeš et al., 2008)

Tomeš a Pospíšil (2006), kteří se zaměřili na případ železnice v českých zemích, došli k závěru, že pro kladné efekty nastolení konkurence ekonomická teorie vyžaduje splnění několika předpokladů, které v českých podmínkách nebyly zcela dodrženy:

- *Konkurence musí probíhat na trhu*, avšak na českém železničním trhu je významná část tržeb představována veřejnými dotacemi. Jde tedy o peníze státu, nikoliv o komerční tržby z podnikatelské činnosti dopravců.
- Další podmínkou je *stejné postavení subjektů na trhu*. To však v podmínkách České republiky není dodrženo kvůli dominantnímu postavení Českých drah, které je s ostatními dopravci zcela nesouměřitelné. Skutečně reálné zavedení konkurence by muselo mít podobu vstupu silných zahraničních národních dopravců anebo rozdělení ČD na několik menších navzájem si konkurujících regionálních společností.
- V českých zemích není splněna ani *neexistence bariér vstupu do odvětví*. Potenciální zájemce o provozování železniční dopravy musí při vstupu do odvětví vynaložit mimořádně vysoké náklady při pořízení základní provozní výbavy.
- *Subjekty fungují za účelem zisku*. Zde může být nastolena otázka, zda hlavním motivem fungování dominantních Českých drah je opravdu zisk, nebo zda ve firemní strategii existují stejně důležité cíle společnosti, jako je celková zaměstnanost či ambice odborářů.
- *Firmy nesou úplné náklady podnikání*, což v ČR rovněž neplatí. Značnou část nákladů železničního podnikání nese Správa železniční dopravní cesty.
- Pro konkurenci rovněž platí *neexistence přirozeného monopolu*, avšak právě takovýmto monopolem jsou České dráhy díky úsporám z rozsahu a síťovému efektu.

Podmínky českého železničního trhu tedy v řadě parametrů neodpovídají teoretickým předpokladům, za kterých je účinnost konkurence nejsilnější a možnost účinného působení konkurence se stává být spornou. Lze tedy vznést otázku, zda oddělení SŽDC od ČD byl krok správným směrem. (Tomeš, Pospíšil, 2006)

4.2 Konkurenceschopnost osobní železniční dopravy vůči jiným druhům dopravy v kontextu České republiky

Intenzivní rozvoj železniční dopravy a její využívání na území dnešní České republiky má své počátky v první třetině 19. století, přesněji v roce 1828, kdy naše území poprvé protknula koněspřežná dráha. (Železnice ČR, ©2009-2012) Přes jistou nedůvěru společnosti k tomuto způsobu dopravy v jejích počátcích, tedy v první polovině 19. století, se o několik dekád později stal vlak postupně nejrychlejším a nejnadnějším prostředkem pro spojení s okolním světem a místa, kam vedly koleje, zaznamenávala rychlý hospodářský růst a rozvoj. Železniční doprava výrazně ovlivnila kvalitu života lidí, přinášela s sebou práci pro nespočet z nich, podněcovala technický rozvoj, umožňovala značné rozšíření mezinárodního obchodu a

v neposlední řadě hrála i významnou roli ve vojenské oblasti. Do značné míry tak určovala charakter i směr vývoje světové dopravní soustavy. (Zelený, 2007)

Současná železnice, podle Zeleného (2007), patří mezi tradiční dopravní obory. V Evropě však prochází složitým vývojovým obdobím. Dle Tomeše (2012) je železnice, jako jedno z průmyslových odvětví, výrazně ovlivněna její vlastní minulostí. Dnešní evropská železniční síť je určena ekonomickými a politickými vazbami 19. století. Mnohé z těchto železničních cest se dochovaly až do současnosti, jiné prošly dramatickými změnami. Železnice se dále vyznačuje vysokým podílem fixních nákladů a to společně s jejich historicky podmíněnou sítí způsobuje velmi slabé konkurenční postavení současných železnic. Železnice byly efektivní a ziskové v 19. a na počátku 20. století, ale krok za krokem se dostávaly do stále větších finančních problémů. Hlavním důvodem potíží byl nárůst provozu na pozemních komunikacích, který omezuje schopnost železnice generovat zisky a podílet se na rostoucím trhu dopravy, ze kterého silniční doprava získává čím dál větší podíl. Zejména v dopravě osob působí konkurence ostatních druhů dopravy velice silně. Tradiční železnice intenzivně soupeří se silniční dopravou v přepravě osob i nákladu, silným konkurentem vysokorychlostních železnic je doprava letecká (Unbundling a konkurence na železnici, ©2008) Částečný odklon uživatelů od tohoto tradičního dopravního oboru je tedy způsoben především prudkým rozmachem silniční a letecké dopravy. Tyto novodobé strukturální změny v dopravě se odrážejí i ve finančních výsledcích železničních podniků. (Tomeš, 2012)

Železnice se stala oproti silniční dopravě méně konkurenceschopnou, neboť osobní automobily a autobusy mohou na rozdíl od vlaků nabídnout daleko pružnější a rychlejší reakce na změny v poptávce po přepravě osob, což je dáno především větší hustotou silniční sítě a v případě individuálního motorismu i nezávislostí na jízdních řádech hromadné dopravy. (Zelený, Peřina, 2000) Produkty automobilového průmyslu za předpokladu relativního dostatku kapacit silniční infrastruktury zajišťující plynulý provoz, odpovídají větší svobodě rozhodování cestujících. (Kvizda, Tomeš et al., 2011)

Konkurenceschopností železniční a letecké dopravy se ve svém článku věnuje Seidenglanz, který je přesvědčený o schopnosti vysokorychlostní železnice konkurovat letecké dopravě alespoň na středně dlouhých trasách. (Kvizda, Tomeš et al., 2009) Za limitní vzdálenost pro potenciální úspěšnost vysokorychlostních vlaků vůči letadlům Seidenglanz (2009) považuje hranici 500–600 km, která by se dala považovat za mezník mezi krátkou a dlouhou tratí. Seidenglanzova analýza si všimla, že vysokorychlostní železnice disponuje poměrně vysokou konkurenceschopností vůči létajícím dopravním prostředkům i přesto, že železnice je prostorově omezená na vybrané koridory, na nichž leží populačně největší města. Naproti tomu konvenční železnice je ve srovnání se vzdušnými prostředky méně konkurenceschopná. Příčinou je pravděpodobně deregulace letecké dopravy, která mimo jiné přinesla i její zefektivnění, přiblížení se cenovým požadavkům zákazníků či prostorovou expanzi nabízených destinací. (Kvizda, Tomeš et al., 2009)

Na území České republiky ale doposud žádné vysokorychlostní tratě (VRT), které by mohly relativně konkurovat letecké dopravě, nejsou vybudovány a ani se

prozatím nestaví. Ministerstvo dopravy a SŽDC jsou pouze ve stádiu studií a plánů snažících se prolomit rychlostní limit 160 km/h, který je na českých železnicích zaveden. Chtějí začít budovat první úseky pro dvousetkilometrovou rychlost již v nejbližších letech. Zatímco téměř všechny evropské státy mají VRT v provozu nebo ve fázi výstavby, ČR pouze modernizuje starší železniční koridory na maximální rychlost 160 km/h a i takováto rychlost je dosažitelná jen v některých úsecích. (Kaplan, [b.r.]) Nejvyšší traťové rychlosti na území naší republiky jsou znázorněny v příloze B.

Výsledkem těchto zákonitostí je výrazné zúžení trhu dopravy osob, na kterém může železnice efektivně provozovat svou činnost a poskytovat své služby. Rušení nerentabilních tratí a významné škrty v oblasti pracovních sil a lidského kapitálu jsou důsledkem značných problémů, do kterých se dostaly železniční správy mnohých zemí na evropském kontinentu v rámci daného vývoje situace na železnici. (Zelený, 2007)

I přes nepříznivé trendy a mnoho dalších obtíží má železnice stále velkou perspektivu do budoucna, její provoz je rychlý a pravidelný, pouze málo závisí na vlivech počasí a provoz moderních vlakových souprav je šetrný k životnímu prostředí oproti ostatním druhům dopravy. Přesto, že železnice není v některých oblastech konkurenceschopná z důvodu omezené železniční infrastruktury, hraje nezastupitelnou roli především v regionech s velkou koncentrací obyvatelstva, kde se kapacity stávajících dopravních systémů blíží hranici udržitelnosti, za níž rostou náklady na dopravu, rychlost a bezpečnost se snižuje a poškozování životního prostředí neúměrně stoupá. (Wickens, 1985)

V tabulkách 19 a 20 v příloze K je srovnána železniční doprava s ostatními dopravními módy z ekologického hlediska. Co se týče spotřeby energie v dopravě, která je za rok 2013 zaznamenána v tabulce 19 (příloha K), nejméně ji téměř ve všech ohledech spotřebuje vnitrozemská vodní doprava. Na druhém místě co do množství spotřebovaných paliv, látek a dalších forem energie je jen těsně letecká doprava, která je nejvíce náročná na letecký petrolej. Hned za ní se nachází doprava železniční, která nejvíce spotřebovává elektrickou energii, motorovou naftu i ostatní formy energie. Nejhuře je pak na tom doprava silniční.

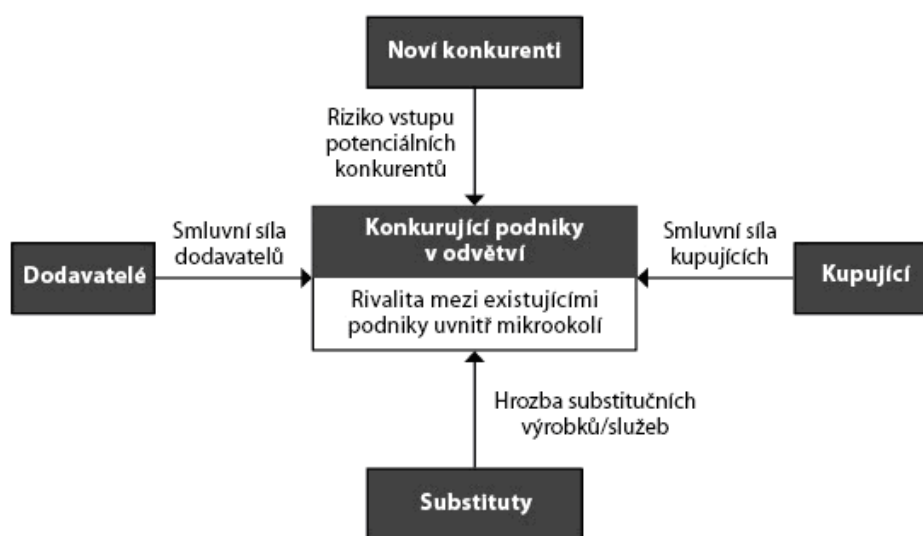
V tabulce 20 jsou zaznamenány emise z různých druhů dopravy v roce 2013. Nejnižšími emisemi se vyznačuje vodní doprava, která je k životnímu prostředí nejšetrnější. Vzápětí za ní se nalézá železniční doprava, která téměř ve všech emisních látkách předčila ostatní druhy dopravy. Pouze letecká doprava vyrábí nepatrně méně zplodin oxidu uhelnatého a těkavých organických látek.

4.3 Současná situace na české železnici

Koncept, se kterým pracuje Tomeš (2009) poukazuje na to, že oddělení vlastníka železniční cesty od provozovatele dopravních železničních služeb (tzv. evropsko-australský reformní model), ke kterému došlo před několika lety v souladu s evropskými směrnici, je jednou ze základních institucionálních změn, která se uskutečnila na české železnici. Je důležité si uvědomit, že dominantním vlastníkem

železničních drah v ČR je stát, který je zastoupený státní organizací Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). (Tomeš, Pospíšil, 2006) Chtěným důsledkem tohoto opatření bylo umožnění vstupu dalších provozovatelů osobní železniční dopravy. Od zavedení konkurence se očekává, že povede k více tržně orientovanému chování a k omezení neefektivit na železnici. (Tomeš, 2009)

Konkurence v rámci odvětví je střetem pěti základních konkurenčních sil, jejichž intenzita působení určuje ziskovost odvětví. Teorii pěti chybných sil popsal ve svém díle Porter (1998). Do těchto sil náleží (stávající) konkurenti, nově vstupující firmy coby nová konkurence v odvětví, odběratelé, dodavatelé a substituty.



Obr. 1 Model pěti hybných sil Michaela Portera

Zdroj: Porter, 1998.

Jelikož tomu není dávno, co současní konkurenti na železničním trhu byli nově vstupujícími firmami do odvětví, je třeba se zmínit o hybné síle nově vstupujících firem. Dle Portera (1998) tyto firmy mohou vytvořit tlak na cenu či přinést inovativní přístup. Tak tomu bylo i v oblasti dálkové osobní železniční dopravy v České republice. Jejich vstupu však brání bariéry. Mezi vstupní potíže vlivem nedokonalé konkurence se řadí například úspory z rozsahu, kdy zavedená firma s větším množstvím cestujících jezdí s nižšími náklady, diferenciace produktu vlivem „jména“ či servisu, kapitálová náročnost vstupu, která je v železniční dopravě zřejmá a odráží se ve vysokých vstupních investicích do podnikání, vládní regulace a další. (Porter, 1998) Tato práce však prioritně cílí především na stávající konkurenci jako základní kategorii při mapování odvětví.

Pokud bychom se zaměřili na vývoj současné situace v Čechách a na Moravě, lze vnímat skrývané i otevřené snahy o zabránění vstupu konkurence do prostředí osobní železniční dopravy. Při snaze o vstup nového dopravce na trh společnosti soutěží v nabídce služeb a jejich kvality, která přímo souvisí s nasazovanými vlakovými jednotkami. Konkurenti nově vstupující na dopravní trh zpravidla do pro-

vozu nasazují nové či mírně opotřebené vozy, zatímco stávající, dominantní dopravce může poskytnout v konkrétním výběrovém řízení pouze vozy ze svého stávajícího portfolia, ve velké míře se jedná o vozy starší a opotřebené dlouholetým užíváním. Tato společnost však může do určité míry manipulovat s nabízenou cenou, což ji ovšem může dostat až do sebedestrukční situace na trhu, kde působí subjekty obchodního charakteru, které se snaží o maximalizaci svého zisku. Lze proto předpokládat negativní dopady na dominantní dopravce, kteří nejsou plně konkurenceschopní v rozsahu a kvalitě nabízených služeb na celé síti tratí vůči alternativním dopravcům. Z těchto důvodů v reálném světě existují lobby, které se snaží vstup konkurence omezovat a bránit mu. (Kvizda, Tomeš et al., 2011)

Ohledně současné situace na železničním trhu osobní dopravy České republiky, svou činnost provozuje prozatím, pokud se podmínky pro vstup konkurence ještě více neuvolní, dominantní dopravce České dráhy, a. s. Na českém trhu se dále vyskytují i alternativní dopravci s menšinovým podílem provozovaných tratí na železnici. Jde o akciové společnosti RegioJet a Leo Express, které konkurují státnímu dopravci na trase Praha – Ostrava. Existuje taktéž několik minoritních dopravců, kteří působí pouze lokálně. Jejich výčet a charakteristika těch nejvýznamnějších je provedena v příloze F.

Nyní se pouze okrajově zmíním o nejdůležitějších železničních dopravcích. Podrobnější přehled je taktéž uveden v příloze F. Novodobá společnost *České dráhy, a. s.* vznikla na počátku roku 2003 rozdělením původní stejnojmenné státní organizace. Dosud si železniční společnost udržuje statut největšího národního dopravce a integruje v sobě podnikání v osobní i nákladní dopravě a další činnosti spojené s provozem na železnici. Operuje téměř ve všech částech České republiky, výjimkou jsou pouze kratší tratě vlastněné či pronajaté menšími lokálními společnostmi. Druhý největší podíl na výkonech osobní železniční dopravy v ČR má společnost RegioJet, dceřiná společnost Student Agency Radima Jančury. Jedná se rovněž o akciovou společnost. Soukromý železniční dopravce vstoupil na trať Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina ve druhé polovině roku 2011. Třetím, avšak nikoli posledním provozovatelem dráhy a drážní dopravy v České republice je akciová společnost Leo Express. Černé vlaky společnosti Leo Express byly uvedeny do provozu na podzim roku 2012 a to na trať Praha hl. n. – Olomouc hl. n. – Přerov – Studénka – Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Bohumín – Karviná hl. n. – Hulín – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště. Vlaky všech tří výše zmíněných dopravců se v současné době střetávají na trase z Prahy do Ostravy.

4.4 Sociální rozměr železniční dopravy

4.4.1 Hodnota poskytované služby pro zákazníky v železniční dopravě

V souvislosti se zvyšujícími se požadavky zákazníků by hodnotu poskytované služby v železniční dopravě neměla vytvářet pouze samotná společnost, ale tato hodnota by dle Prahalada a Ramaswamyho (2005) měla být interakcí mezi zákazníkem a firmou. Základem moderního pojetí hodnoty v kontextu železnice přestávají

být služby poskytované dopravci a nově se jím stává zkušenost, kterou by chtěli cestující získat a prožít. Jízda vlakem by tak neměla být železničními manažery pojmána pouze jako konvenční záležitost či dokonce nezbytnost, ale jako záležitost zážitková. Prahalad a Ramaswamy (2005) dodávají, že především firmy, které vynaložily rozsáhlé investice (do nichž se řadí rovněž železniční společnosti), mají tendenci orientovat se na ceny a klasickou nabídku místo na inovace podle zkušeností, které by zajistily prohloubení klientova užitku i jeho vztahu k firmě. Chce-li být společnost konkurenceschopnou, zajistit si ziskový růst a podílet se na budoucnosti, je nezbytné, aby se sblížily až dosud odlišné role firmy a zákazníka a poskytované služby i jejich inovace byly vytvářeny v součinnosti se zákazníkem. (Prahalad, Ramaswamy, 2005)

Rozvoj trhu s tlakem na vyšší kvalitu služeb a přijatelnější výši cen postupně vedl ke vstupu soukromých dopravců na dopravní trh. Jak ve své tezi zmínil Peltrám, železnice však nadále zůstávala monolitní celek, co se týče dopravního provozu a provozování dopravní infrastruktury. Správa většinou státní železniční infrastruktury tehdejší téměř monopolním státním provozovatelem železniční dopravy výrazně omezovala přístup k dopravní cestě pro případné další, soukromé provozovatele, který je ale podmínkou konkurence. (Kvizda, Tomeš et al., 2011)

4.4.2 Důsledky otevřené konkurence na železnici pro cestující

Zpráva Evropské komise o evropském železničním trhu vydaná v roce 2014 ukazuje, že přestože osobní železniční doprava zaznamenala od poloviny devadesátých let intenzivní růst, její efektivitu a kvalitu poskytovaných služeb lze v řadě členských států EU ještě zvýšit. Českou republiku nevyjímá. Zpráva rovněž poukazuje na to, že otevřená konkurence a větší míra zadávání veřejných zakázek ze strany státu zajišťují lepší služby pro cestující a efektivnější využití prostředků daňových poplatníků odváděných do státní pokladny. Současně i ceny služeb jsou nižší tam, kde mezi železničními společnostmi existuje soutěž. Na druhou stranu železniční odvětví je dosud velmi závislé na veřejných subvencích a to téměř ve stejné míře, jako na příjmech z jízdného. (Konkurence na železnici, ©2014)

Železnice má velký potenciál jako ekologický, a tím i udržitelný druh dopravy. Je však třeba přijmout opatření, která by umožnila železniční dopravě vstup do 21. století. Podle současného místopředsedy Evropské komise Siima Kallase, odpovědného za dopravu: *„je třeba zjednodušit povolovací procedury pro vozový park, navýšit investice do dopravní infrastruktury a akcelarovat výzkum a inovace v sektoru železnic, ale také otevřít konkurenci domácí trhy v oblasti meziměstské dopravy a zavést obecnou povinnost zadávat veřejné zakázky týkající se smluv o veřejné službě, jak navrhuje čtvrtý železniční balíček.“* (Konkurence na železnici, ©2014)

S růstem objemu mezinárodní osobní dopravy se mění i struktura železničních dopravců v mnoha evropských ekonomikách. Hlavní evropští železniční dopravci již nejsou tradičně státem vlastněné monopolní podniky. Naopak, čím dál více získávají dominantní postavení mezinárodní železniční skupiny. Na území České republiky však doposud tento poněkud staromódní, zastaralý a zkostnatělý přístup přetrvává a tradiční postoj k železniční dopravě se téměř nezměnil. České

dráhy, a. s., pouze s několika výjimkami, ovládají téměř celý český železniční trh. (Konkurence na železnici, ©2014)

4.5 Shrnutí

Kapitola s názvem „Liberalizace železniční dopravy v rámci evropské železnice“ vymezila význam slova liberalizace, nastínila vznik liberalizace coby součásti historického vývoje ekonomických škol liberalismu. Uvedla jej tedy do širšího teoretického kontextu. V textu byla současně vyzdvihnuta i angažovanost Evropské unie v oblasti společné dopravní politiky, jejímž záměrem je vytvořit jednotný dopravní prostor na celém svém území. Unie prostřednictvím Evropské komise je také pojímána jako hybná síla v legislativním procesu, která si klade za cíl učinit železniční dopravu více konkurenceschopnou oproti ostatním dopravním módům. Z tohoto důvodu je železniční agenda prosazována v řadě směrnic a nařízení.

Zároveň je zde uveden i vývoj českých drážních reforem od vzniku unitárního státního dopravce České dráhy až po současnost, ve které jsou podnikány kroky k postupující liberalizaci českých tratí. Cílem všech těchto dílčích částí je nastítnit vznik, vývoj a současnou situaci liberalizace nejen v České republice, ale i na evropském kontinentu.

V předchozím textu byl také vymezen pojem konkurence. Konkurenci je možné vnímat mezi obory, tedy jako konkurenci mezi různými druhy dopravy, ale lze ji sledovat také uvnitř odvětví, kdy mezi sebou soupeří různé společnosti se stejným předmětem podnikání. Zároveň je možné rozlišovat konkurenci na trhu, kde dopravci používají vlastní dopravní cestu a konkurenci o trh, kdy dopravní společnosti soutěží o možnost poskytování přepravní služby na určitém úseku železniční sítě, která je ovšem ve vlastnictví státu či jiného subjektu rozdílného od dopravních společností, a jíž předchází vertikální separace.

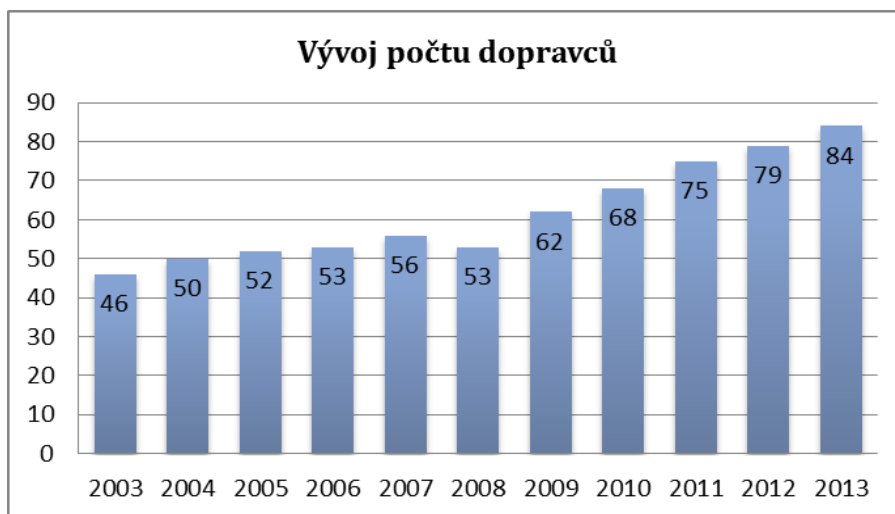
Na tuto část volně navazuje jedna z dílčích kapitol zabývající se právě oddělením železničního provozu od vlastnictví železniční infrastruktury, která je v ČR pojímána jako jedna z podstatných změn institucionálního rámce konkurenčního prostředí. Za klíčový je v této souvislosti brán rok 2003, kdy došlo k oddělení Českých drah a SŽDC.

Dalším tématem v této části práce je konkurenceschopnost osobní železniční dopravy vůči jiným dopravním módům. Z tohoto hlediska tradiční železnice soupeří se silniční dopravou, kdežto vysokorychlostním železničním sítím, které ovšem jsou v České republice pouze ve fázi studií a plánů, konkuruje letecká doprava. Avšak železnice má velkou perspektivu do budoucích let. Důležitou roli hraje ekologické hledisko, kdy železniční doprava je šetrnější k životnímu prostředí než například zmiňovaná doprava silniční. Tohoto stavu si je vědoma i Evropská unie, která se snaží z železniční dopravy učinit více konkurenceschopnou. V této části práce je zahrnuta i současná situace v České republice se zohledněním sociálního faktoru v podobě důsledků, jaké konkurence může donést cestujícím. Nastínění těchto skutečností slouží k pochopení souvislostí a také jako podklad k další analýze železničního odvětví v České republice.

5 Analýza vlivu liberalizace železničního trhu na hospodaření Českých drah

Česká železniční doprava prochází procesem liberalizace. Vydáním nového zákona o drahách, který vstoupil v platnost 1995, byly vytvořeny podmínky pro vstup nových železničních operátorů na českou železnici. Nástup konkurence byl však velmi pozvolný a v dopravě osob byl na svém počátku sotva znatelný. V roce 2003 došlo k oddělení železniční infrastruktury do vlastnictví nezávislého manažera SŽDC od provozu na železnici. Také to umožnilo vstup dalších železničních dopravců na existující železniční síť a další rozvoj konkurence na české železnici. (Štefek, [2011])

V oblasti osobní železniční dopravy nyní aktivně působí řada nezávislých dopravců. Počet dopravců využívajících železniční dopravní cestu SŽDC ve vlastnictví státu pozvolna roste. Mírný pokles byl zaznamenán mezi roky 2007 a 2008, ovšem dále je patrný rostoucí trend. V roce 2013 na české železniční cestě působí již 84 provozovatelů přepravních služeb. Mezi nimi se nacházejí ti, kteří realizují svou činnost a své výkony během celého roku, ale i ti, kteří realizují sezónní nebo rekreační dopravu. Dopravci obsluhují celkovou délku českých tratí, která činí 9 459 km. (Archiv: Výsledky hospodaření, ©2009-2012)



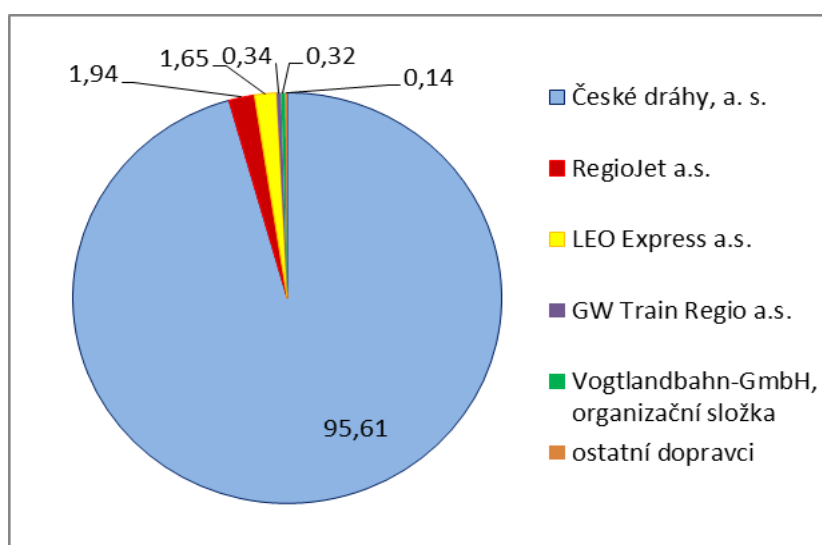
Obr. 2 Vývoj počtu dopravců na státní železniční síti 2003–2013

Zdroj: Výroční správa SŽDC 2013, vlastní zpracování

Konkurenční prostředí v nedotované dálkové železniční dopravě se vytvořilo na trase Praha – Ostrava mezi třemi poskytovateli železničních služeb – tradiční, státem vlastněnou společností České dráhy a soukromými společnostmi RegioJet a Leo Express. Skutečnost, že konkurenční boj probíhá pouze na dálkových tratích je dána dvěma faktory. V prvním případě byla uzavřena smlouva na vnitrostátní dálkové spoje mezi státem zastoupeným Ministerstvem dopravy coby objednatel-

lem a Českými drahami, a to od 1. ledna 2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19, tzn. do začátku prosince 2019. Druhým faktem je, že i kraje, které následovaly příkladu státu, uzavřely téměř desetileté smlouvy na provoz regionálních spojů. (Smlouva o závazku veřejné služby, © 2006) Smlouva, kterou uzavřel stát s ČD má však zahrnutou klauzuli, podle níž bude možné ze smlouvy každý rok vyjmout až 15 % výkonů v dálkové dopravě a nabídnout je ve výběrovém řízení. (Novotný, ©2003-2014) Z tohoto důvodu se konkurence prozatím ustanovuje pouze na vnitrostátních dálkových železničních tratích.

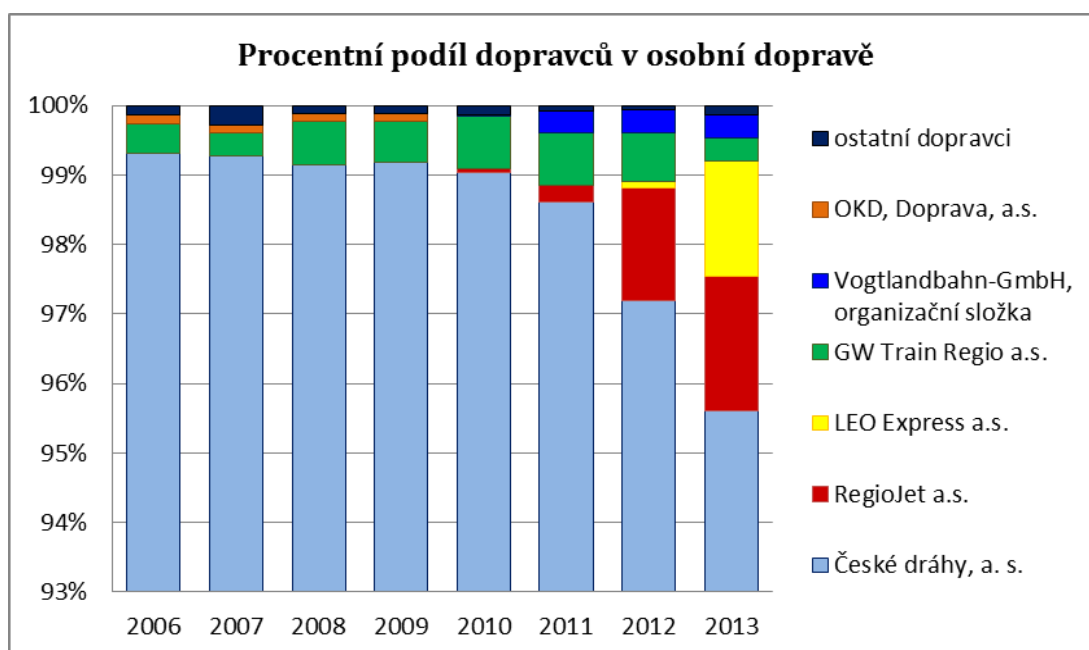
Mezi dopravci si ovšem nadále uchovávají dominantní postavení České dráhy, jejichž většinovým vlastníkem je stát. Obrázek 3 znázorňuje tržní podíl ČD na trhu osobní železniční dopravy, který v roce 2013 činil 95,6 %. (Archiv: Výsledky hospodaření, ©2009-2012)



Obr. 3 Procentní podíl dopravců na výkonech osobní železniční dopravy za rok 2013

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2013, vlastní zpracování

Jak je patrné z obrázku 4, podíl Českých drah v segmentu osobní železniční dopravy v průběhu času mírně klesá. Jedná se o pokles pouze v řádech desetin, maximálně jednotek procent. Pokles výkonů dopravce ČD byl v roce 2013 vyrovnán růstem výkonů dalších společností, především vlivem přechodu vlaků dopravce Leo Express do pravidelného jízdního režimu, zvýšením aktivit dopravce RegioJet a také dílčími změnami ve veřejné osobní dopravě v rámci pražského uzlu, včetně mimořádných vlaků v době povodní. (Archiv: Výsledky hospodaření, ©2009-2012) Růst podílu Českých drah na železničním trhu s osobní dopravou se vyskytuje mezi roky 2008 a 2009, kdy byla česká ekonomika zasažena recesí. Prozatím nenápadný, ovšem pozvolný růst vykazují další společnosti konkurující ČD na trase z Prahy do Ostravy, RegioJet a Leo Express.



Obr. 4 Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (z ukazatele vlkm)

Zdroj: Výroční zprávy SŽDC 2006–2013, vlastní zpracování

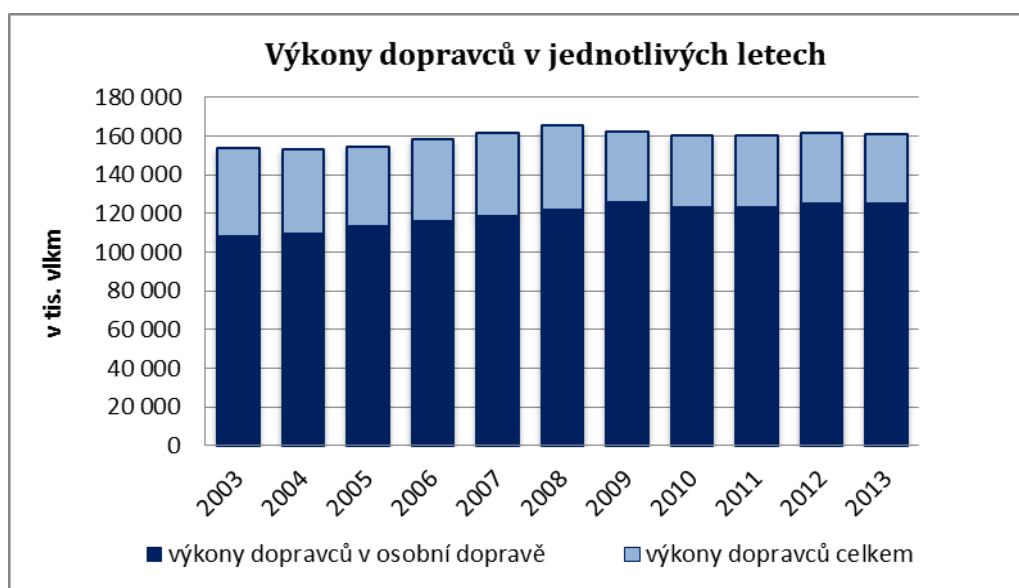
Mohlo by se zdát, že díky této převaze na českém trhu by České dráhy neměly mít ve vznikající konkurenci zásadnější problémy, ovšem situace na trhu železniční dopravy je poněkud komplikovanější. Nově vznikající konkurence se zavádí především v neatraktivnějších a tudíž i nejlukrativnějších tržních segmentech, na poli osobní železniční dopravy se jedná o trasu Praha – Ostrava, na které jsou relativně schopny se konkurenční společnosti uživit. Jistou roli hrají také subjektivní pocity pasažérů. Jak je jimi vnímáno zpoždování vlaků, intenzita, dostupnost či rychlost dopravy, pohodlí a čistota vlakových souprav a další subjektivní faktory. Z těchto důvodů je zajímavé sledovat, jak dalece se tyto trendy promítají do hospodaření Českých drah. (Tomeš, 2013)

5.1 Výkony a tržby železničních operátorů

Podle výzkumu Tomeše (2013) výkony železniční dopravy po roce 1990 významně poklesly. Výkonnost české železniční dopravy negativně ovlivnil dřívější vývoj ekonomiky spojený se strukturálními změnami, který byl ještě zesílen ekonomickými recesemi let 1997–1999 a 2008–2010. Pokles výkonů postihnul jak nákladní, tak i osobní železniční dopravu. Od nového tisíciletí je však znatelný mírný růst v počtu ujetých vlakokilometrů.

V níže uvedeném grafu je naznačen vývoj celkových dopravních výkonů dopravců měřený ve vlakových kilometrech s rozlišením výkonů dopravců v osobní železniční dopravě. Jak je možné z grafu vyčíst, nejdříve lze vidět rostoucí trend, vrcholu v ujetých kilometrech železniční dopravy jako celku bylo ve sledovaném období dosaženo v roce 2008, na rozdíl od dopravy osob, jejíž maximum se proje-

vílo v roce 2009, kdy byl součin vlakových jednotek a jimi ujetých kilometrů nejvyšší a činil 125 912 tis. vlkm. Výkony železniční přepravy osob se v roce 2009, kdy v České republice vrcholila ekonomická recese, vyvíjely v rozporu s vývojem reálné ekonomiky. Zatímco v roce 2009 zaznamenala česká ekonomika následkem globální hospodářské krize propad reálného hrubého domácího produktu (HDP) o 4,5 %, počet ujetých vlkm reálně vzrostl. Následně přišlo krátké období oživení ekonomiky, které trvalo sotva dva roky, v tomto období však dopravní výkony mírně klesaly. Pak přišel další pád do recese, kdy se ekonomika za rok 2012 propadla o 1 % a za rok 2013 o 0,9 %. Nastal tudíž stejný vývoj, neboť reálné výkony železničních dopravců vzrostly. (Vývoj HDP, [2014])



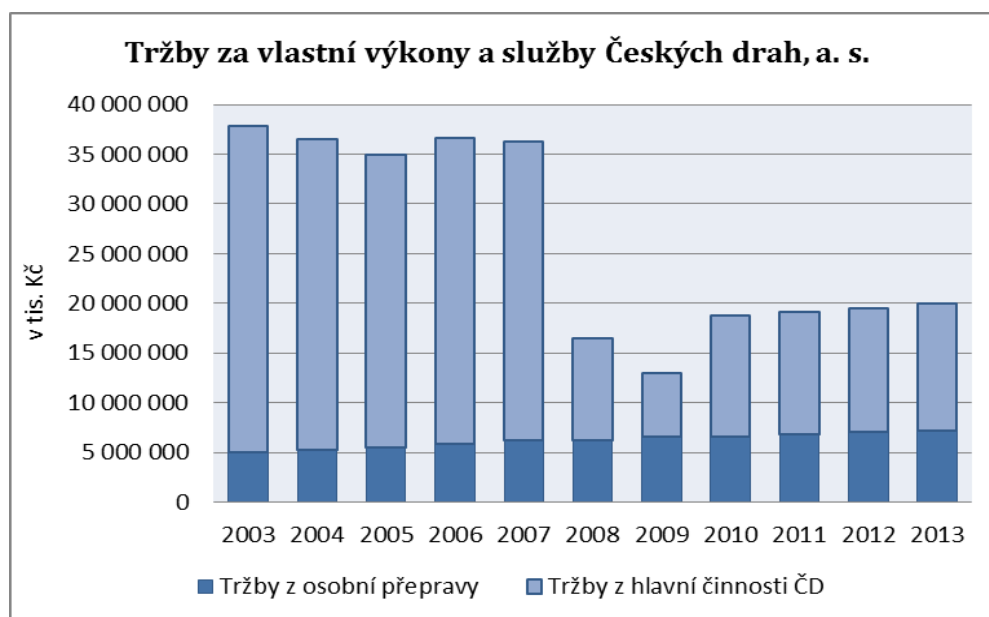
Obr. 5 Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (v tis. vlkm)

Zdroj: SŽDC 2003–2013, vlastní zpracování

Financování železnice probíhá pomocí komerčních i veřejných zdrojů. Komerčními tržbami jsou příjmy z osobní a nákladní dopravy. Veřejné zdroje zastupují dotace na úhradu ztrát osobní dopravy a investiční dotace. (Tomeš, 2013)

Tržby Českých drah v běžných cenách u osobní dopravy od roku 2003, kdy vznikla akciová společnost České dráhy, do roku 2013 víceméně stagnují. Avšak co se kolísajících tržeb z hlavní činnosti vykonávané Českými drahami a. s. týče, největší změnou je propad tržeb mezi roky 2007 a 2008 o 54,5 %, který je možné přičíst oddělení správy infrastruktury od provozu na železnici a částečně i začínající hospodářské krizi. Přestože tržby z osobní dopravy stagnovaly, výkony Českých drah v oblasti nákladní dopravy klesaly. V době hospodářské krize se ještě prohloubil trend, kdy se význam nákladní železniční dopravy v konkurenci se silniční dopravou, setrvale snižuje. Celkové přepravní výkony měřené v tunokilometrech mezi roky 2007 a 2008 poklesly, v roce 2009 klesly na 87,1 % skutečnosti roku předchozího. V roce 2010 se již situace železniční dopravy zboží zlepšovala, ale jen velmi pomalu. (Korbel, 2010) Tento vývoj se odráží také v tržbách, které se

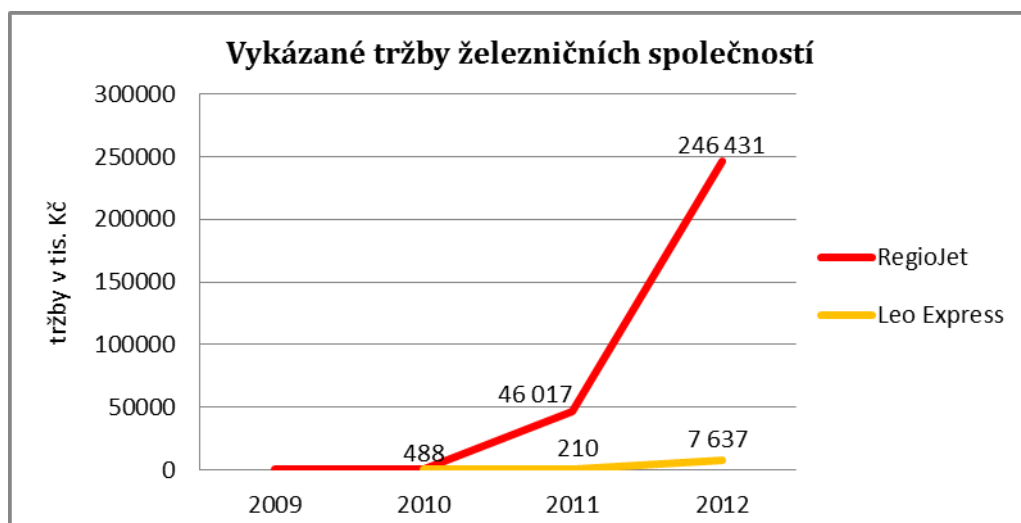
v tomto období snížily. Obrázek 6 obsahuje vývoj tržeb dominantního poskytovatele přepravních služeb v ČR – Českých drah.



Obr. 6 Tržby za vlastní výkony a služby 2003–2013 (v tis. Kč, běžné ceny)

Zdroj: Výroční zprávy Českých drah 2003–2013, vlastní zpracování

Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb společnosti RegioJet od března 2009, kdy český podnikatel a manažer Radim Jančura prostřednictvím této společnosti začal na železničním trhu podnikat, vykazují rostoucí trend, který odráží zvyšující se podíl společnosti na trhu. I když vznik společnosti se datuje do roku 2009, kdy se RegioJet stal licencovaným osobním železničním dopravcem, příležitostnou veřejnou osobní dopravu společnost poprvé uvedla ve skutečnost od dubna 2010 a provoz první linky pravidelné osobní dopravy byl spuštěn až na podzim 2011. (RegioJet, ©2014) Od roku 2009 tržby vzrostly až na 466 431 tis. Kč v roce 2012. Podobně je na tom i společnost Leo Express, která je začínajícím podnikem a na trase z Prahy do Ostravy, na které koexistuje společně s Českými drahami a společností RegioJet, působí nejkratší dobu. Od vzniku společnosti v roce 2010 se její tržby vyšplhaly až na 7 637 tis. Kč o dva roky později.



Obr. 7 Tržby za vlastní výkony a služby společností RegioJet a Leo Express (v tis. Kč)

Zdroj: Účetní výkazy společnosti RegioJet za rok 2010, výroční zprávy společnosti RegioJet 2011 a 2012, výroční zprávy společnosti Leo Express 2010–2012, vlastní zpracování

Jedním z významných indikátorů výkonnosti na železnici je i počet přepravených cestujících, který u Českých drah v období postupně roste. Výjimkou je záporný meziroční rozdíl mezi roky 2007 a 2008. Rok 2008, při porovnání s rokem 2007, zaznamenal úbytek pasažérů o 7 milionů. Propad je patrný i mezi roky 2008 a 2009, kdy došlo k 7% poklesu přepravených osob. V absolutních číslech jde o pokles ze 175 milionů jízd v roce 2008 na 163 mil. v roce 2009. Podle Českých drah je odliv cestujících způsoben hned několika faktory. Nepopiratelný je zde vliv hospodářské krize a na ni navazující propouštění zaměstnanců. Zhruba polovinu poklesu totiž tvoří cestující, kteří vlakem pravidelně dojíždějí za prací. Krize se pochopitelně dotkla také volnočasových aktivit spojených s cestováním, z toho důvodu ubylo turistů. Velký vliv na pokles cestujících měly i dlouhodobé výluky při modernizacích na konkrétních tratích. Vliv na pokles pasažérů, zvláště studentů, měl i pokles cen pohonných hmot a osobních automobilů v roce 2009, které se tak staly pro mladé lidi více dostupnými. (Tiskové zprávy I., 2010)

Dopravními výkony České dráhy takřka kopírují vývoj celkových výkonů všech dopravců, který je uvedený výše. Ve sledovaném období je nejdříve patrný rostoucí trend do roku 2009, dále začíná dopravní výkon klesat až do roku 2013, ve kterém ujetá vzdálenost vlaky ČD činí 120,7 mil. vlkm. S ukazateli dopravního výkonu a počtem přepravených cestujících souvisí i ukazatel přepravního výkonu. Od roku 2003 osobokilometry, které v osobní dopravě představují počet přepravených osob na jimi ujetou vzdálenost, rostly. Růst se ale zastavil v roce 2007 a nastal pokles této charakteristiky až do roku 2009, kdy se opět projevil růst.

V osobní dopravě relativně stagnoval údaj o průměrné přepravní vzdálenosti. Jeho hodnota se u ČD změnila z 38 km v roce 2003 na 41 km v roce 2013. Žádné větší výkyvy nezaznamenal ani počet osob na vypravený vlak. Obsazenost nabízené vlakové kapacity se v daném období pohybuje od 22 do 25 %. Méně než čtvrti-

nová kapacitní vytíženost vlakových souprav není dobrou zprávou pro České dráhy, neboť při tak nízké obsazenosti je zřejmé, že jsou ohroženy žádoucí výnosy z rozsahu. V tabulce 3 jsou podrobně rozepsány hodnoty jednotlivých ukazatelů sledující výkonnost osobní železniční dopravy Českých drah v období 2003–2013.

Tab. 3 Klíčové ukazatele výkonnosti Českých drah u osobní dopravy

rok/ ukazatel	Počet přeprave- ných cestujících (mil.)	Přepravní výkon (mil. oskm)	Dopravní výkon (mil. vlkm)	Průměrná přepravní vzdále- nost (km)	Obsazenost nabízené kapacity (%)	Počet osob na vlak
2003	172	6 483	108,4	38	-	59,81
2004	179	6 553	109,3	37	-	59,95
2005	178	6 631	113,2	37	-	58,6
2006	181	6 887	115,5	38	-	59,62
2007	182	6 855	117,6	38	24	58,31
2008	175	6 759	120,9	39	23	-
2009	163	6 462	125,2	40	22	-
2010	163	6 553	122,1	40	23	-
2011	166	6 635	121,3	40	24	-
2012	169	6 907	121,7	41	25	-
2013	169	6 924	120,7	41	25	-

Zdroj: Výroční zprávy Českých drah 2003–2013

Pozn.: - znamená, že údaj není dostupný

Pro soukromého dopravce RegioJet rok 2012 znamenal první ucelený a stabilizovaný rok železničního provozu. Po celý tento časový úsek narůstal počet cestujících a koncem roku dopravce již přepravoval 30 tisíc klientů týdně. (Dokumenty, ©2014) Společnost tak přepravila svými dálkovými vlaky IC RegioJet na trase Praha – Ostravsko – Žilina celkem 1,13 mil. cestujících. Průměrná obsazenost vlaků je 84,6%, přičemž od zahájení provozu je konstantní. (Tiskové zprávy II., 2014)

V pořadí další a prozatím poslední společností poskytující přepravní služby na konkurenční trase je Leo Express, který zahájil provoz na trase Praha – Ostrava v listopadu 2012. Prvním uceleným rokem podnikání byl tedy rok 2013, kdy vlaky společnosti najezdily 500 mil. oskm, dopravce prodal 800 tis. jízdenek a průměrná obsazenost vlaků LE od začátku roku rostla nad 70 procent. Ve špičkových dnech se obsazenost pravidelně pohybuje i nad hranicí 90 %. (Výroční zpráva, 2013, Tisková zpráva II., 2013) Jeden z prvních soukromých operátorů osobní železniční dopravy v ČR oznámil miliontého cestujícího 28. března 2014. Jako třetí konkurent na trhu povinně místenkových spojů mezi Prahou a Ostravou dopravce překročil milník nejpozději. (Petrák, 2014)

Ve čtvrté tabulce je uvedena doba, za kterou železniční dopravci přepravili první milion svých zákazníků. Nejméně času na překonání této mety, něco málo

přes rok, potřeboval RegioJet. I když by se o první příčku mohl dělit s Pendolinem Českých drah, neboť údaje nejsou zcela přesně dohledatelné. Naopak nejdelší dobu přepravit milion zákazníků trvalo společnosti Leo Express. Rozdíly v těchto dobách však nejsou nijak markantní.

Tab. 4 Dosažení prvního milionu cestujících na konkurenční lince z Prahy do Ostravy

Linka	Zahájení provozu	Dosažení 1. milionu cestujících	Počet měsíců
SC Pendolino	12/2005	2-3/2007	14-15
IC RegioJet	9/2011	10-11/2012	13-14
Leo Express	11/2012	3/2014	16

Zdroj: Petrák, 2014

5.2 Ziskovost

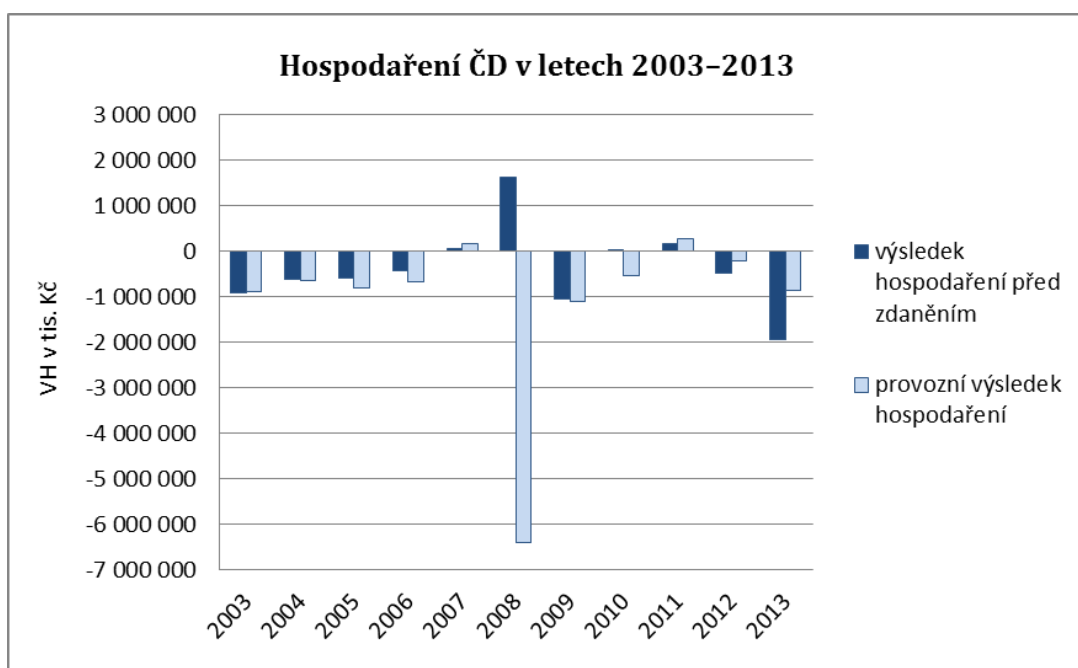
Tomeš (2013) naznačuje, že základním problémem železničního podnikání v současné Evropě je skutečnost, že se jedná o podnikání, jehož výsledkem jsou výdaje, které převyšují příjmy. Typickým znakem železnice je její síťový charakter, který se vyznačuje vysokými náklady do infrastruktury, dopravních prostředků i zařízení. To je také jeden z důvodů vysokých výdajů v železničním sektoru. Chronicky ztrátová je především osobní doprava, která je bez dotací konkurenceschopná pouze na rychlíkových relacích mezi velkými městy. Železniční podnikání jako takové je ztrátové a tato ztrátovost se promítla i do hospodaření Českých drah. Obrat ve vývoji situace přišel po roce 2003 v souvislosti s provedením železniční reformy v České republice, kdy došlo k transformaci bývalé státní organizace České dráhy na České dráhy a. s. a Správu železniční dopravní cesty s. o. Smyslem transformace bylo oddělení vlastnictví železniční dopravní cesty (také ŽDC), které nově připadlo na SŽDC. České dráhy měly podnikat na dopravním trhu pouze jako jeden z provozovatelů železničních služeb. Velká část infrastrukturních investic, údržby a závazků byla tedy převedena na nově vzniklého manažera infrastruktury Správu železniční dopravní cesty, která nově zajišťovala funkce vlastníka a manažera železniční infrastruktury. Důsledkem těchto událostí bylo prudké vylepšení ziskovosti ČD.

Po roce 2003, v důsledku vyčlenění ŽDC z područí Českých drah, došlo ke dvěma okolnostem, které přispěly ke zlepšení finančních ukazatelů Českých drah. V prvním případě došlo k téměř kompletnímu oddlužení dominantního železničního dopravce, které zapříčinilo vylepšení ukazatelů ziskovosti, rentability a likvidity. Další okolností je transformací způsobené vytěsnění některých ztrátových činností z ČD na SŽDC. Po přelomu tisíciletí je příznačná situace, kdy v jednotlivých letech osobní železniční doprava končí ve ztrátě, kdežto nákladní doprava vykazuje zisk. Náklady na osobní dopravu převyšovaly výnosy z ní plynoucí i v okamžiku, kdy do výnosů byly započteny veřejné dotace na úhradu ztrát z tohoto hospodářského segmentu. (Tomeš, 2013)

Hospodaření Českých drah je dlouhodobě ztrátové, jak je vidět z obrázku 8. Do roku 2006 jak provozní výsledek, tak i výsledek hospodaření před zdaněním se nacházejí v záporných číslech. V roce 2007 jsou poprvé za sledované období znatelné kladné výsledky. Důvodem jsou rostoucí tržby z osobní i nákladní dopravy – roste počet cestujících i množství přepraveného nákladu. (Tiskové zprávy III., 2007) Na pozitivní bilanci hospodaření má jistý podíl také prodej zbytného nemovitého majetku. Tržby z prodeje majetku, který ČD ani jejich dceřiné společnosti nepotřebují ke své hlavní činnosti, v roce 2007 dosáhly 465 mil. Kč. (Výroční zpráva, ©2008)

Jednou ze skutečností, která nastala v polovině roku 2008, a která vedla ke kladnému výsledku hospodaření, přestože výsledek hospodaření z provozní činnosti vykazuje vysoké ztráty, je přesun funkce provozovatele dráhy pro všechny celostátní dráhy i regionální dráhy vlastněné státem z ČD na SŽDC. Od tohoto data se SŽDC oficiálně stala provozovatelem dráhy, samotné řízení provozu výpravčími a dispečery však zůstává i nadále v rukou Českých drah. (Usnesení vlády ČR, 2007, Tiskové zprávy V., 2008) Prodejní cena části podniku SŽDC ve výši 11 852 101 tis. Kč Českým drahám dopomohla ke zlepšení hospodářského výsledku. (Výroční zpráva, ©2008)

V dalších letech následoval opět propad. Rok 2010 České dráhy uzavřely s mírným ziskem. Za tímto výsledkem stojí zejména vnitřní úspory v oblasti režijních a osobních výdajů a rostoucí tržby. (Tiskové zprávy IV., 2011) Zisk v roce 2011 způsobil především prodej řízení provozu SŽDC a prodej dalšího majetku Českých drah. (České dráhy, ©2012) Od tohoto roku je však hospodaření tohoto dominantního železničního dopravce až do současnosti opět ztrátové.



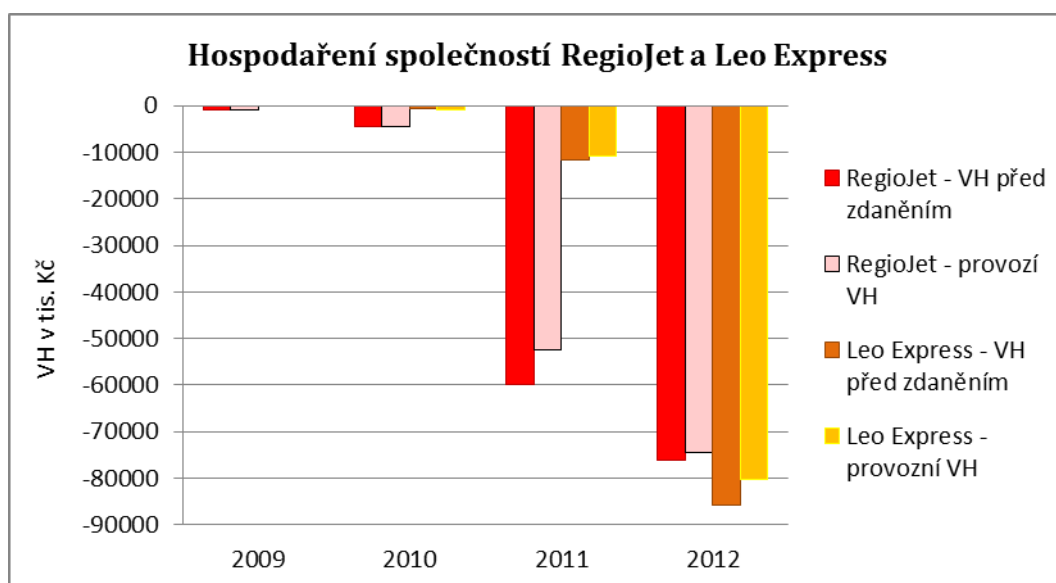
Obr. 8 Výsledek hospodaření ČD v letech 2003–2013 (v tis. Kč, běžné ceny)

Zdroj: Výroční zprávy Českých drah 2003–2009, Individuální účetní závěrky ČD z let 2010–2013, vlastní zpracování

Pozn.: všechny výsledky jsou stanoveny prostřednictvím Českých účetních standardů (dále ČÚS)

Vzhledem k faktu, že provozní činnost národního železničního dopravce je ve většině období ztrátová, zisk z této činnosti nemůže být použit jako zdroj interního financování a prostřednictvím zisku z provozní činnosti nemohou být financovány ani investiční aktivity spojené s obnovou a modernizací vozového parku. Stát jako stoprocentní vlastník a jediný akcionář pokrývá veškerou ztrátu společnosti především formou smlouvy o závazku veřejné služby a spoléhá se také na dofinancování osobní železniční dopravy prostřednictvím dotací od Ministerstva dopravy a jednotlivých krajů.

První soukromý železniční dopravce, který vstoupil na trasu Praha – Ostrava, a který se tak rozhodl uchopit výzvu v podobě podnikání na české železnici, vykazuje od svého založení ztrátu. Majitel společnosti, Radim Jančura, jehož další společnost Student Agency profituje, je připraven z tohoto zisku dotovat prozatím ztrátový vstup na koleje společnosti RegioJet. (Holanová, Kubátová, 2013) Nejinak je na tom i společnost Leo Express, která se propadá stále více do červených čísel. Ztráta společnosti je zapříčiněna také tím, že železniční dopravce na trhu nepůsobí dlouho, je na kolejích nováčkem a z tohoto důvodu jsou startovací náklady vyšší než běžné provozní.



Obr. 9 Výsledky hospodaření společností RegioJet a Leo Express (v tis. Kč)

Zdroj: Účetní závěrka společnosti RegioJet 2010, Výroční zpráva RegioJet 2011 a 2012, Výroční zpráva společnosti Leo Express 2010–2012, vlastní zpracování

5.3 Investice a financování osobní železniční dopravy

Na české železnici se přibližně v posledních dvou desítkách let intenzivně investovalo a to především do modernizací a přestaveb. Jednu z hlavních investičních příležitostí představovala i přestavba čtyř hlavních železničních koridorů, jejíž projektování bylo zahájeno již v roce 1988. Ta byla v devadesátých letech považována za jednu z prioritních činností dopravní politiky České republiky. (Halla, 2011, Historie železniční dopravy, ©2014)

První tranzitní koridor, který vede z Děčína, přes nádraží Praha-Holešovice, Pardubice, Brno hl. n. až do Břeclavi byl po jedenácti letech výstavby dokončen v říjnu 2004. Druhý tranzitní železniční koridor (také TŽK), jehož výstavba započala v září 1997, byl dokončen v červnu 2004. Tento koridor vede z Petrovic u Karviné, do Ostravy hl. n., dále přes Přerov a do Břeclavi. Třetí tranzitní koridor směřuje z Mostů u Jablunkova, přes Ostravu hl. n., Přerov, Prahu, Plzeň až do Chebu. Trasa z Děčína směrem na Prahu, České Budějovice a Horní Dvořiště je čtvrtým a dosud posledním tranzitním koridorem v České republice. Třetí a čtvrtý koridor jsou dosud ve výstavbě. (Železniční koridor, ©2014) Celkové náklady na vybudování I. železničního koridoru se ustálily na částce 36,7 mld. Kč, na II. TŽK to bylo 36,8 mld. Kč. Na III. koridor jsou stanovené finanční prostředky ve výši 75,6 mld. Kč. Čtvrtý železniční koridor by podle odhadů měl stát 41,9 mld. Kč. (Halla, 2011)

Cílem této modernizace a výstavby bylo povýšit mnoho let zanedbávanou železniční přepravu na hlavních tazích na konkurenceschopnou formu dopravy, která by zabezpečovala kvalitní spojení měst a aglomerací na území ČR. Na začátku 21. století však začalo narůstat zpoždění ve výstavbě koridorů a tím docházelo i k navyšování původně plánovaných nákladů. Časový horizont pro dokončení třetí-

ho a čtvrtého koridoru byl posunut z roku 2010 nejprve na rok 2012, posléze až na rok 2016, ale zdá se, že ani tento termín není realizovatelný. (Železniční koridor, ©2014)

Jelikož celkové investiční náklady na tyto koridory se odhadují bez mála na 200 mld. Kč, nabízí se otázka, z čeho jsou tyto investice financovány, když poplatky za použití železniční dopravní cesty v osobní dopravě se pohybují na úrovni 1,3–1,7 mld. Kč ročně (Výsledky hospodaření SŽDC, ©2009-2012) a jsou tak, dle Tomeše (2013), evidentně zcela nedostačující pro zajištění investic do modernizace ŽDC.

Do provedení oddělení infrastruktury od provozu na železnici byly investorem modernizace ŽDC České dráhy. Po roce 2003 přešla povinnost výstavby, údržby, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty na SŽDC jako vlastníka dráhy a ČD tak mohly svoji pozornost obrátit jinam. České dráhy v roli národního podniku, který zajišťuje dopravní potřeby státu i dopravní obslužnost krajů, začaly více investovat do vozového parku, který byl v průběhu 90. let zanedbávaný, a v důsledku toho také značně zastaralý a opotřebovaný. Důsledkem oddělení infrastruktury od služeb bylo zvýšení míry investic na české železnici, kdy SŽDC pokračovala v investicích do infrastruktury a České dráhy akcelerovaly tempo investic do nákladné vozové techniky. (Tomeš, 2013)

České dráhy si začaly uvědomovat, že na liberalizovaném železničním trhu je zastaralost a opotřebovanost jejich kolejových vozidel vážným handicapem. Aby uspěly v konkurenčním prostředí a staly se více konkurenceschopnými, začaly ČD více investovat do modernizace svých vozů. Neboť ceny moderní železniční kolejové techniky jsou velmi vysoké a stávající zdroje ČD jsou nedostatečné, přistoupil dominantní operátor na české železnici k dluhovému financování. Majetek byl tedy často pořízován na úvěr nebo na leasing, a proto se investice do modernizace vozového parku negativně projevíly v ukazatelích likvidity a zadluženosti. (Tomeš, 2013)

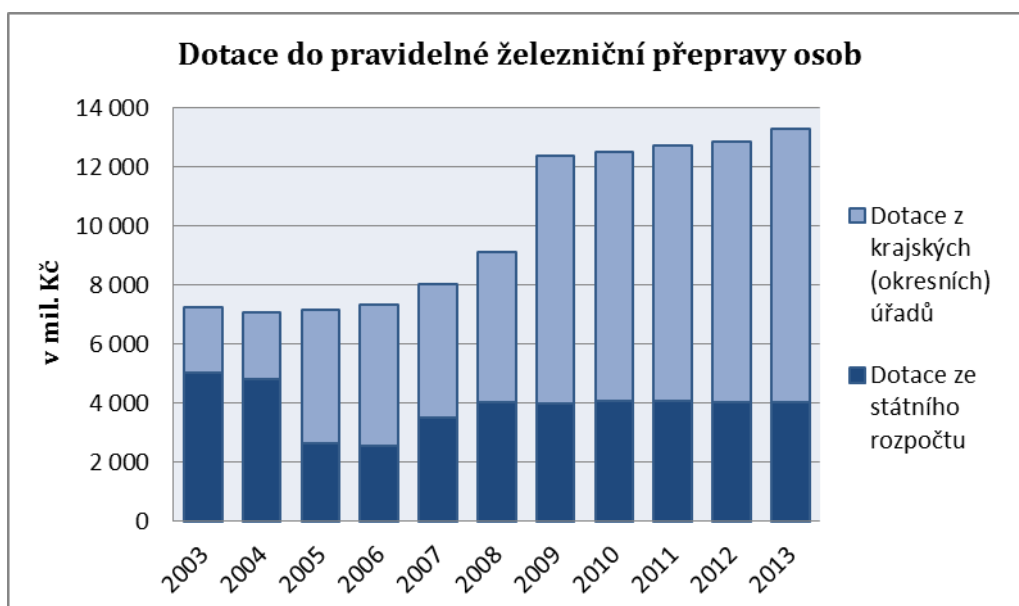
S provozem železniční dopravy jsou spojeny nemalé náklady železničního podnikání. Na jejich krytí ovšem nejsou komerční tržby z této činnosti dostačující. Provozování železniční dopravy je v zájmu státu a tato státní zainteresovanost se promítá do státních příspěvků na zkoumaný druh dopravy ve formě dotací z veřejných rozpočtů, které jsou pro dofinancování české železnice nepostradatelné.

Klíčovým zdrojem, který poskytuje dotace na provoz osobní železniční dopravy, je tedy stát, který tímto jednáním částečně zajišťuje financování železniční dopravy a plní tak cíle dopravní politiky. Českým drahám plynou relativně značné finanční prostředky na úhradu ztrát vzniklých z provozování osobní dopravy. Jak zdůrazňuje ve své práci Tomeš (2013, s. 203): „osobní železniční doprava v podání Českých drah vykazuje nízké tržby a vysoké náklady na jejich provozování. Výsledná ztráta je dofinancována z veřejných rozpočtů, konkrétně pak ze státního rozpočtu a rozpočtů krajů.“

Státní rozpočet však není bezedný, proto stát dotuje pouze vybrané investiční akce a osobní dopravu v omezeném rozsahu. Dotace Českým drahám ve formě státní výpomoci jsou poskytovány na úhradu ztráty ze závazku veřejné služby ve

veřejné drážní osobní dopravě. Principiálně je veřejná doprava vnímána jako veřejná služba a tudíž i jako netržní obor, který v rámci plnění sociální a ekonomické funkce, není plně financován v celém svém rozsahu z uživatelských poplatků (jízdného). (Sláma, 2014) Závazkem veřejné služby se rozumí „zajišťování základních přepravních potřeb obyvatel vlaky celostátní nebo regionální dopravy v obecním zájmu, jehož součástí je i poskytování žakovského jízdného.“ Tento závazek vzniká na základě smlouvy uzavřené ministerstvem dopravy nebo krajem (tj. objednatelem) s dopravcem a podle toho je také hrazen. Dopravce má v takovém případě právo na úhradu tzv. „prokazatelné ztráty z plnění závazku veřejné služby“. (Dohnal, 2012)

Následující graf popisuje vývoj dotací do osobní železniční dopravy. Jak je patrné z grafu, dotace jsou poskytovány jak ze státního rozpočtu, tak i od krajských či okresních úřadů. V letech 2003 a 2004 převládaly finanční prostředky poskytnuté státem, v ostatních letech již ale převládají dotace od vyšších územních samosprávních celků. Výše úhrad ze státního rozpočtu se v roce 2005 oproti předchozímu roku snížila a je tedy možné pozorovat přesun poskytovaných dotací ze státního rozpočtu k rozpočtu krajů. Kromě mírného meziročního poklesu v letech 2003 a 2004 můžeme sledovat rostoucí trend v poskytovaných dotacích až do současnosti.



Obr. 10 Dotace do pravidelné veřejné železniční přepravy osob (mil. Kč)

Zdroj: Ročenka dopravy 2007–2013, vlastní zpracování

Pozn. 1: Od roku 2009 včetně dotace MD krajům na dofinancování regionální drážní dopravy.

Pozn. 2: Časová řada hodnot není zcela srovnatelná. Od roku 2005 je zahrnuta v uvedených částkách i úhrada ztráty dopravce vzniklá poskytováním žakovského jízdného.

Prokázalo se, že jednou z nevýhod takovýchto finančních výpomocí je stávající systém poskytování finančních prostředků na úhradu ztráty ze závazku veřejné služby, který v případě monopolního postavení dopravce, kterým byly a na většine

území České republiky doposud jsou České dráhy, a. s., účinně nemotivuje ke zlepšování výsledku hospodaření a zkvalitňování služeb pro cestující. (Dohnal, 2012)

Řešením by jistě mohlo být otevření trhu osobní železniční dopravy pro další subjekty podnikající v oboru. Ostatně tento úmysl deklarovalo i Ministerstvo dopravy ve svém dřívějším stanovisku. Ministerstvo však se zadáváním výběrových řízení na linky a spoje nespěchá, případně se tato zadávací řízení z různých důvodů nedaří uskutečnit. (Dohnal, 2012)

Dříve ČD a. s. čerpaly investiční dotace také ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). (Tomeš, Pospíšil, 2014) V současné době jsou však tyto finanční zdroje na provoz (údržbu a rekonstrukce) Českých drah poskytovány pouze ve výjimečných případech. Příkladem jsou povodně v červnu 2013, které zasáhly celou západní část České republiky. SFDI přislíbil poskytnout Českým drahám prostředky na likvidaci škod po červnové povodni, jejichž celkové náklady se odhadují na 7 423 tis. Kč. (Přehled detailního financování akcí, [b.r.]) Mimořádný stav se promítl do škod především na vozidlech, která narazila do překážky, jako jsou spadlé stromy nebo sesuvy zeminy na trať. Zatopena byla i některá česká nádraží. (Horáček, ©2013) SFDI dosud žádné prostředky neuvolnila, neboť akce stále probíhá a předpokládané ukončení oprav a dalších činností se odhaduje na prosinec 2014. (Přehled detailního financování akcí, [b.r.]

I když České dráhy a většina jejich rychlíkových tratí jsou finančně podporovány státem a kraji z veřejných prostředků, na zmiňované trase Praha – Ostrava jezdí soupravy ČD bez dotací. Národní dopravce také provozuje na vlastní komerční riziko spoje obsluhované vlaky SC Pendolino. V roce 2010, kdy byly MD zveřejněny informace o rozdělení dotací na jednotlivé tratě, na kterých jsou provozovány státem objednávané rychlíkové spoje, vyšlo najevo, že trať Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava je nejméně dotovaná a Ministerstvo dopravy na ni doplácelo 2,50 Kč na kilometr. Tuto trať však nyní již stát nedotuje a v tomto ohledu na ní platí rovné podmínky pro všechny dopravce. (ČTK I., 2013)

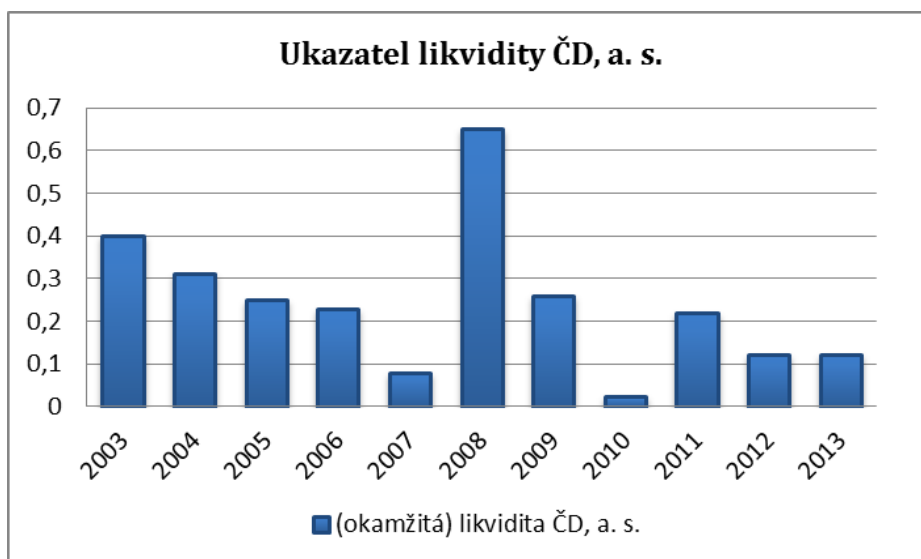
5.4 Likvidita

Likvidita je teoreticky vymezena jako schopnost podniku řádně a včas uhradit své závazky. Nedostatečná likvidita může podnik uvrhnout do platební neschopnosti a přivést až k bankrotu. (Lukášová, 2009)

Tomeš (2013) si všiml, že problémy se záporným hospodářským výsledkem Českých drah a současnými investičními akcemi, jež jsou velmi náročné na finanční prostředky, se promítají do problémů s likviditou ČD. Po vzniku samostatného českého státu je možné rozpoznat tři okamžiky, ve kterých došlo ke zjevnému vylepšení ukazatelů likvidity po předchozím vývoji, kdy se situace s cash-flow již stávala kritickou a ČD téměř nebyly schopny dále nést své závazky.

První z nich je důsledek převodu infrastruktury z Českých drah na SŽDC v rámci vertikálního unbundlingu v roce 2003. Po tomto zásahu do podnikání na české železnici následovalo období, kdy se ukazatele likvidity postupně zhoršovaly. Podruhé to bylo v roce 2008, kdy došlo k jednorázovému vylepšení ukazatele pro-

dejem části podniku právě vznikající SŽDC. České dráhy díky zmíněné transakci v roce 2008 uvádějí 11 852 101 tis. Kč „mimořádných výnosů“. (Výroční zprávy ČD, © 2008) Z obrázku 11 je patrný i doposud poslední případ velmi nízké likvidity, kdy tento ukazatel nedosáhl ani na spodní hranici doporučené hodnoty (0,2), rok 2010. Tehdy došlo ke skokovému snížení ukazatele likvidity, vypočítaného jako podíl krátkodobého finančního majetku a krátkodobých závazků. Tato situace, způsobená nízkým stavem krátkodobého finančního majetku oproti předchozímu období, se dá označit za velice kritickou, nemusí ovšem nutně znamenat finanční problémy firmy. V následujícím roce nastal opět růst daného ukazatele, který byl opět následován jeho poklesem. (Ukazatelé likvidity, ©2011, Růčková, 2010)

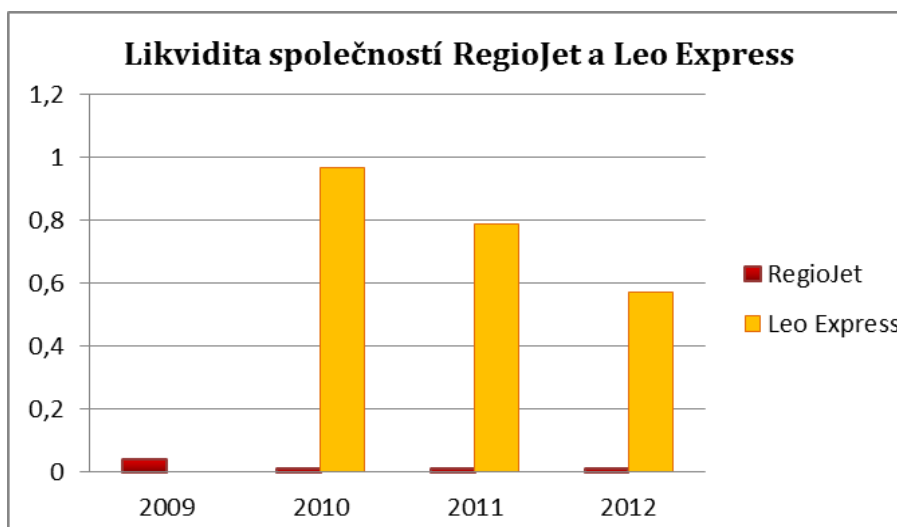


Obr. 11 Ukazatel likvidity společnosti České dráhy, a. s. v letech 2003–2013

Zdroj: Výroční zprávy Českých drah 2003–2009, Individuální účetní závěrka ČD 2010–2013, vlastní zpracování

Přestože společnost RegioJet působí na trhu osobních přepravních služeb o něco déle než Leo Express, dalo by se říci, že obě firmy jsou teprve na začátku svého podnikání, a tím je také poznamenán počáteční vývoj likvidity.

Ukazatel okamžité likvidity se u společností RegioJet a Leo Express vyvíjel stejným způsobem. Likvidita v prvním roce podnikání obou podniků vykazovala nejvyšší hodnoty, které se postupně, pozvolna snižovaly. Jediným, zato podstatným rozdílem, je velikost ukazatele. Zatímco u společnosti Leo Express neklesla tato hodnota pod spodní hranici 0,2, která je již považována za kritickou z pohledu možnosti podniku splácet své závazky. V případě společnosti Radima Jančury se pod tímto minimem nachází likvidita permanentně.



Obr. 12 Ukazatel likvidity společností RegioJet, a. s. a Leo Express, a. s.

Zdroj: Účetní závěrka společnosti RegioJet 2010, Výroční zprávy společnosti RegioJet 2011 a 2012, Výroční zprávy LE 2010–2012, vlastní zpracování

5.5 Zadluženost

Zadluženost, která přináší informace o úvěrovém zatížení firmy a závislosti společnosti na cizích zdrojích, je dalším významným ukazatelem finanční stability železniční dopravy. (Lukášová, 2009) Do roku 2002 dluh Českých drah narůstal především v důsledku infrastrukturních a dopravních investic, které byly financovány prostřednictvím cizích zdrojů. V důsledku drážní reformy v roce 2003 však došlo k jednorázovému a téměř kompletnímu oddlužení ČD. Tento „čistý štít“ však dráhám nevydržel dlouho a začaly se zadlužovat znovu. Nyní byly příčinou zadlužování investice do obnovy a modernizace vozového parku. (Tomeš, 2013)

Podle Tomeše (2013) existuje několik příčin neustálého nárůstu zadlužení Českých drah. Jednak výnosy získané z tržeb jsou nedostačující na úhradu nákladů spojených s provozováním železniční dopravy. Druhou příčinou provozní ztrátovosti dominantního železničního dopravce jsou vysoké provozní náklady. České dráhy jako podnik ve státním vlastnictví si je vědom skutečnosti, že je výrazně dotován, přičemž hlavními zdroji dotací jsou rozpočty státní a municipální. Dotační angažmá státu je politickým apelem, který je vztažen k tomu, že není možné, aby národní železniční podnik zbankrotoval. Dopravce tak spoléhá na to, že v okamžiku, kdy se situace s financováním jeho závazků začne stávat kritickou, budou mu nabídnuty veřejné prostředky, které zažehnají blížící se katastrofu a jeho závazky budou sanovány. Z tohoto hlediska je chování Českých drah pochopitelné. Společnost, jejímž akcionářem je stát, není příliš motivována ke snižování nákladů, protože věří v dofinancování svých aktivit z veřejných rozpočtů a zároveň zvyšuje své investiční náklady na modernizaci, aby zlepšily své postavení a zvýšily tak svoji konkurenční výhodu oproti ostatním druhům dopravy i ostatním vykona-

vatelům železniční přepravy osob. České dráhy se nacházejí pod neustále rostoucím tlakem konkurence.

Obtížná finanční situace ČD se projevuje v nárůstu cizích zdrojů, především pak dlouhodobých závazků a bankovních úvěrů. Vývoj cizích zdrojů je zobrazen na obrázku 13, přičemž po většinu sledovaného období hodnota těchto pasiv roste. České dráhy se ale uchylují i k dalším způsobům financování svých výdajů – emitují dluhopisy, narůstá i množství finančních leasingů, které ČD využívají na nákup nových kolejových dopravních prostředků či odprodávají nepotřebný majetek, kterým si dráhy jednorázově vylepšují svůj rozpočet. (Výroční zprávy, ©2008) České dráhy prodávající především nemovitosti měly dříve v plánu ponechat si alespoň nádražní budovy, klíčové administrativní objekty, depa a související pozemky. Ostatní nemovitý majetek jako administrativní, obytné a komerční budovy a pozemky nabízely k prodeji. (Mediafax, ©2011) V současné době se však vyjednává už i o prodeji nádražních budov a pozemků pod koleje.



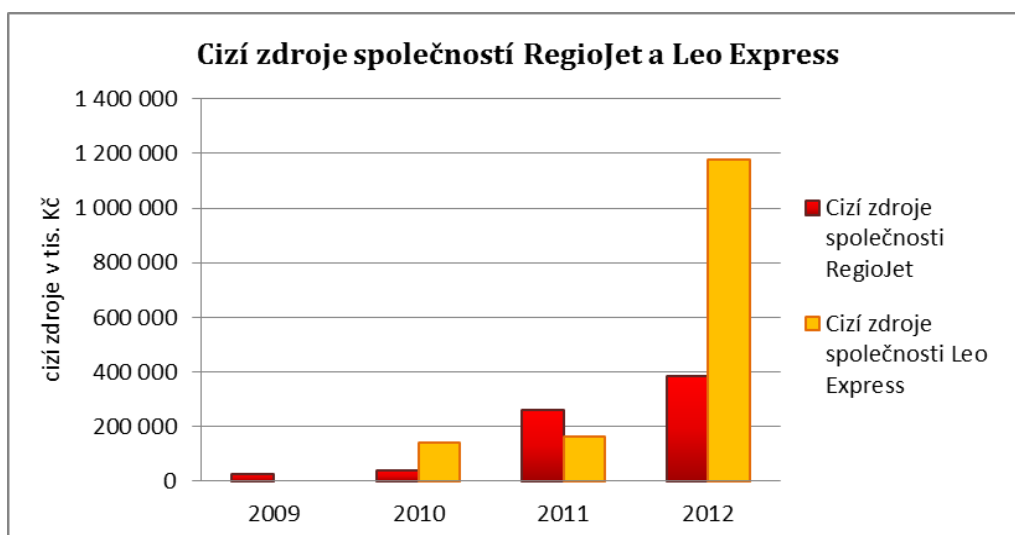
Obr. 13 Cizí zdroje ČD v letech 2003–2013 (v tis. Kč)

Zdroj: Výroční zprávy Českých drah 2003–2009, Individuální účetní závěrky ČD 2010–2013, vlastní zpracování

Člen dozorčí rady, Josef Smýkal, označil zadluženost ČD za vysokou, ale nikoliv za dramatickou. Podle jeho slov je pod kontrolou a je v silách vedení tuto zadluženost zvládnout. Jejím důvodem jsou zejména investice z předchozích let. Podle prognóz a střednědobého plánu by zadluženost měla ještě růst v letech 2014 a 2015, v následujícím roce by se měla zastavit nebo stabilizovat a zlepšení stavu je očekáváno v roce 2017. (Rubeš, 2014)

V následujícím grafu jsou uvedeny cizí zdroje společností RegioJet a Leo Express od vzniku těchto soukromých železničních dopravců. Ve vývoji je patrný rostoucí trend u obou zmíněných podniků. Největší rozdíl mezi cizími zdroji je zřejmý mezi roky 2011 a 2012 u společnosti Leo Express. Jednak je to způsobeno vydáním

dluhopisů, jako druhá příčina se jeví značný růst bankovních úvěrů a výpomocí, které se oproti předcházejícímu roku zvýšily více než šestinásobně. I přes značnou zadluženost společnosti vypravující černožlaté vlaky, jsou její věřitelé trpěliví. Mimo hlavního věřitele společnosti, švýcarské banky Credit Suisse, je dalším zdrojem externího financování také Leoš Novotný starší, otec majitele společnosti. Avšak nejedná se o zanedbatelné částky, podle jeho syna se vypůjčené částky pohybují v řádech stovek milionů korun. (Skočdopole, 2014)



Obr. 14 Cizí zdroje společností RegioJet a Leo Express (v tis. Kč)

Zdroj: Účetní závěrka společnosti RegioJet 2010, Výroční zprávy společnosti RegioJet 2011 a 2012, Výroční zprávy LE 2010–2012, vlastní zpracování

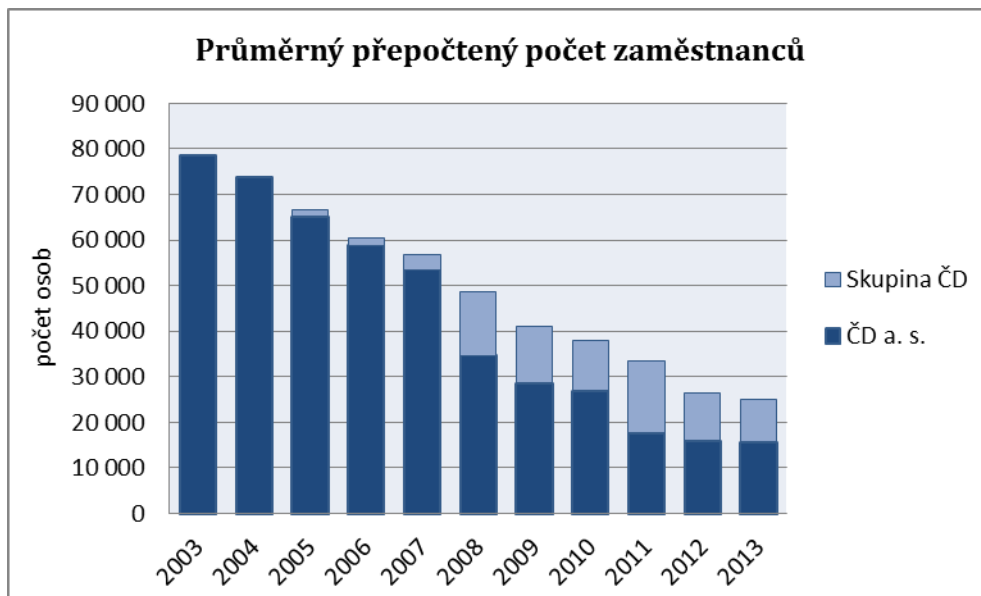
5.6 Zaměstnanost

Železnice je významným zaměstnavatelem, avšak v tomto segmentu národního hospodářství docházelo a stále ještě dochází k dlouhodobému a poměrně výraznému snižování počtu zaměstnanců. Od vzniku akciové společnosti v roce 2003, kdy České dráhy zaměstnávaly 78 575 osob, se změnil počet zaměstnanců na 15 636 v roce 2013. (Výroční zprávy ČD, ©2008)

Příčin snižování zaměstnanosti ČD je hned několik. Propouštění zaměstnanců bylo jednak důsledkem poklesu výkonnosti české železnice, kdy ve službách Českých drah již nebylo zapotřebí tolik pracovních sil k zajištění přepravních služeb. Jako další důvod snižování počtu zaměstnanců se jeví úsporná opatření největšího tuzemského dopravce. Třetí výraznou příčinou poklesu počtu zaměstnanců u Českých drah byl jejich postupný přesun k SŽDC, kde se jejich počet od vzniku společnosti zvýšil z 61 na současných 17 200 v roce 2013. (Výsledky hospodaření SŽDC, ©2009-2012)

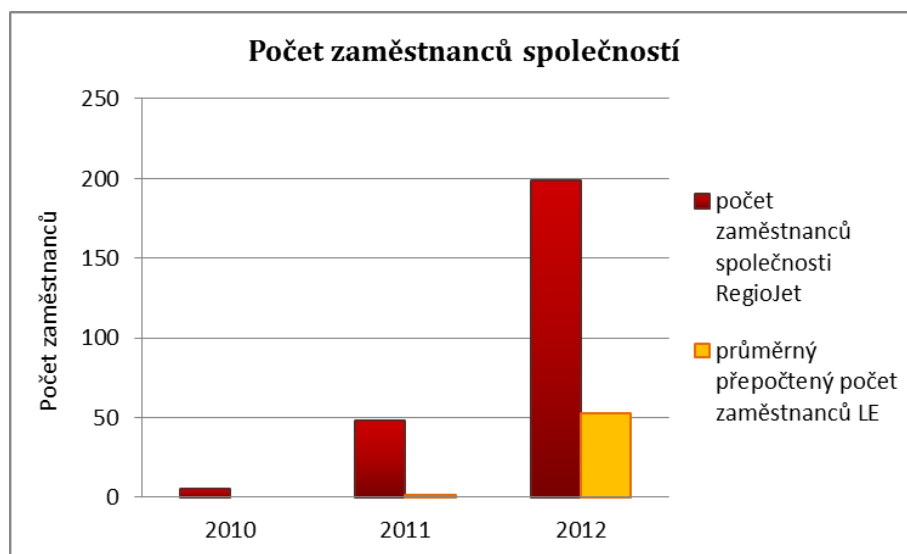
Tomeš (2013) poukazuje na to, že relativně dynamický pokles počtu zaměstnanců ČD, který znázorňuje obrázek 15, byl provázen výrazně pomalejším poklesem mzdových nákladů, což je důsledkem vyjednávací síly odborů působících

v odvětví. Dalo by se říci, že železniční doprava je relativně náročná na lidský faktor vykonávající práci a dalšímu snižování stavu zaměstnanců brání mimo jiné i bezpečnostní hledisko.



Obr. 15 Průměrný evidenční počet zaměstnanců Českých drah přepočtený na plně zaměstnané
Zdroj: Výroční zprávy Českých drah 2003–2013, vlastní zpracování

Počty zaměstnanců začínajících společností nedosahují takové výše jako u Českých drah, ale ani v těchto případech není množství pracujících zanedbatelné. Navíc počet zaměstnanců u soukromých společností s postupem času roste, na rozdíl od dominantního dopravce, který stav zaměstnanců snižuje. Průměrný přepočtený počet zaměstnanců LE v roce 2013 již činil 167. (Dokumenty, ©2014) Zahanbit se nenechal ani železniční dopravce RegioJet, který 26. září 2014 oslavil své třileté výročí od rozjetí svého podnikání na železnici. Soukromá společnost v roce 2014 zaměstnává více jak dvojnásobek pracovníků z roku 2012, přesně 570 osob a aktuálně očekává další nárůst zaměstnanců, neboť probíhá jejich nábor v důsledku expanze na další trh. (Soukromý železniční dopravce, ©2014)



Obr. 16 Počet zaměstnanců společnosti RegioJet a Leo Express

Zdroj: Účetní závěrka společnosti RegioJet 2010, Výroční zprávy společnosti RegioJet 2011 a 2012, Výroční zprávy LE 2010–2012, vlastní zpracování

6 Další vybrané ukazatele osobní železniční dopravy – srovnání železničních dopravců

V předchozím textu byly analyzovány především ukazatele, které souvisí s účetními výkazy, ukazateli z těchto dat vypočtenými a také s výkonností železničních společností. Cílem bylo objasnit poměry na železnici, přiblížit finanční situaci dopravců včetně ztrátovosti a všechny těžkosti, které podnikání národního dopravce, Českých drah, provázejí, zhodnotit jeho přetrvávající dominantní postavení na trhu. V dalším textu budou rozebrány a popsány některé další hlavně kvalitativní ukazatele související s osobní železniční dopravou.

6.1 Ukazatele související s jízdním řádem

6.1.1 Počet vlakových spojů na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n.

Konkurenční boj o zákazníky na jediné nedotované dálkové železniční trati v Česku svádí dominantní dopravce České dráhy spolu se soukromými dopravci, společnostmi RegioJet a Leo Express, které provozují svůj byznys na vlastní podnikatelské riziko.

Sledovaná trasa je značně vytížená, během dvou hodin na ní projedou jedním směrem vlaky všech tří společností, tj. SC Pendolino Českých drah, RegioJet a Leo Express. K tomu je třeba připočítat i vlaky ČD kategorie R/EC/IC/Expres/EN – tedy s výjimkou osobních a spěšných vlaků, všechny kategorie vlaků, které jsou provozovány ČD.

V aktuálně platném jízdním řádu Českých drah na trase z Prahy do Ostravy je každý všední den zákazníkům nabídnuto 20 spojů. Na další dva spoje jsou vypravěny vlaky typu EuroNight, ale u nich je vnitrostátní přeprava vyloučena. Deset z těchto vnitrostátních dálkových linek jsou obstarány vlakovými soupravami SC Pendolino, které jsou vypravovány ve dvouhodinových, ale i hodinových intervalech. V opačném směru je vybaveno 24 spojů denně, z toho opět 2 spoje jsou vlakové soupravy kategorie EuroNight a v 10 případech jsou cestující přepraveni vlakem typu SC Pendolino, u kterého je však povinnost rezervace míst a cestující si tudíž musí zakoupit místenku. Mnohé vypravované vlakové soupravy míří nebo naopak vyjíždějí ze zahraničních stanic. Jedná se o města Košice, Žilina a Humenné na Slovensku a metropoli Ruska – Moskvu. (Kapesní jízdní řády, ©2014)

Soukromí dopravci RegioJet ani Leo Express nedisponují tak rozsáhlým vozovým parkem a z tohoto důvodu frekvence spojení mezi Prahou a Ostravou nedosahuje takové intenzity jako u konkurenční společnosti. Společnost RegioJet při vstupu do odvětví zařadila do svého jízdního řádu pouze tři vlaková spojení ve směru na Ostravu a o jeden spoj více na zpáteční trase, avšak od té doby se mnohé změnilo a je zřejmý nárůst nabízených spojů. (Kováč, 2011) Aktuálně mohou zákazníci společnosti volit z devíti časů odjezdů směrem na Ostravu a ze stejného počtu časů i ve směru na Prahu. (Nový jízdní řád, ©2014) V současné době flotila železničních

vozů RegioJet v České republice sestává s přibližně 40 moderních jednotek. Portfolio společnosti se však ještě rozroste. RegioJet totiž nakoupil dalších 45 ojetých vagónů, jejichž zařazením plánuje prodloužit vypravované vlakové soupravy a posílit tak stávající spoje na trase Praha – Ostrava – Žilina. (Sůra II., 2014)

V novém jízdním řádu Leo Express platném od 15. června 2014 v relaci mezi Prahou a Ostravou denně jezdí 8 spojů na každý směr. Dále je také jednou denně vypravován vlak z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště i opačně. Vlaky jezdí v intervalu jedné, dvou, ale i třech hodin. Nejnižší četnost i frekvence vypravovaných vlaků je připisována omezenému rozsahu vozového parku dopravce, neboť oproti konkurenci provozuje pouze pět moderních jednotek Flirt od společnosti Stadler, které byly do provozu uvedeny v listopadu 2012. (Změna jízdního řádu, ©2014, Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

6.1.2 Srovnání jízdních dob na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n.

Důležitým faktorem, ke kterému lidé přihlížejí, je mimo jiné i čas strávený cestováním. Srovnání jízdních dob vychází nejpříznivěji pro Pendolino Českých drah, které trasu Praha hlavní nádraží – Ostrava hlavní nádraží (356 km) zdolá za 3 h a 7 min. V tomto ohledu zůstává SC Pendolino prozatím nepřekonáno. O něco hůře je na tom společnost Leo Express. Jízdní doba jednotek Flirt společnosti Stadler je 3 h 25 min. Nejhůře z tohoto srovnání vychází lokomotivou tažené vlaky RegioJet, které trasu zdolají za 3 a půl hodiny. To je způsobeno především nižší konstrukční rychlostí lokomotiv společnosti RegioJet (140 km/h), které tak oproti svým konkurentům nevyužijí traťovou rychlost 160 km/h, na kterou je významná část trasy upůsobena. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

6.1.3 Plnění jízdního řádu vlaků

Nedodržení jízdního řádu je jedním z problémů, se kterým se denně potýkají cestující na železnici po celé republice. Avšak České dráhy již několik let po sobě zvyšují spolehlivost a přesnost svých vlaků a dosahují tak na západoevropskou úroveň. V roce 2010 byl jízdní řád splněn na 90,4 %, v roce následujícím dochvilnost vlaků dosáhla 92,5 % a v roce 2013 zpoždění mělo už jen 6,9 % vlaků ČD. Nejpřesnějšími spoji jsou osobní vlaky (93,9 %) a nejrychlejší české vlaky SC Pendolino (93,4 %). Naopak nejméně přesné byly noční vlaky. Téměř každý třetí vlak typu EuroNight byl opožděn. (Zpoždění vlaků ČD, ©2013)

Nejčastější příčiny zdržení vlaků nejsou způsobeny dopravcem nebo provozovatelem dráhy, ale jedná se o nenadálé události – dopady neobvyklého počasí jako je vichřice či povodně, úmrtí osob na kolejišti nebo nehody na přejezdech. Typickými příklady zdržení vlaků, které je zapříčiněno dopravcem nebo provozovatelem dráhy je čekání na přípoj nebo křížování vlaků na jednokolejně trati. Je také faktem, že deset nejčastěji zpožděných rychlíků v roce 2012 přijíždělo se svým zdržením ze zahraničí a ČD se podařilo u více než poloviny těchto vlaků zpoždění alespoň částečně snížit. (Zpoždění vlaků ČD, ©2013)

Přehled zpoždění vlaků Českých drah v souvislosti s příchodem konkurence na linku Praha – Ostrava, ke kterému došlo na konci třetího čtvrtletí roku 2011, kdy RegioJet zahájil pravidelný provoz svých vlaků, je zaznamenán v tabulce 5. Zřetelné je zlepšení především v období posledního čtvrtletí roku 2011, které je poznamenáno vstupem prvního konkurenta ČD na trh. Mezi rokem těsně před příchodem konkurence a v roce, ve kterém přišla jiná firma působící na téže trati, lze vyčíslit zlepšení dochvilnosti vlaků Českých drah o více než 5 %.

Tab. 5 Plnění jízdního řádu ČD na trase Praha – Ostrava

Rok 2010 – čtvrtletní data v %				Rok 2011 – čtvrtletní data v %			
I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
76,3	81,7	81,6	84,7	85,5	85,8	84,6	89,4
Průměr 81,1 %				Průměr 86,3 %			

Zdroj: Jelínková, 2012

RegioJet uvádí, že vlaky InterCity vlastněné společností jsou vypravovány téměř naprosto včas a jezdí dle určeného jízdního řádu. Největší vliv na snížení dochvilnosti vlakových souprav mají mimořádné události na železnici, které společnost není schopná ovlivnit. Průměrné zpoždění vlaků z tohoto důvodu za rok 2013 bylo 5,94 minuty. Vliv na výši celoročního průměrného zpoždění měly zejména extrémní dopady výlukové činnosti SŽDC v listopadu 2013, kdy průměrné zpoždění vlaků přesahovalo více než dvojnásobně celoroční průměr. Průměrné nedodržení jízdního řádu z důvodů na straně dopravce za rok 2013 je pouhých 0,38 minuty a je zcela zanedbatelné. (Dokumenty, ©2014)

Podle prozatím poslední společnosti vypravující vlaky z Prahy do Ostravy, Leo Express, vlaky společnosti přesně dodržují jízdní řády, takže zpoždění příjezdů vlakových spojů dopravce nastává pouze výjimečně. Železniční operátor, který provozuje pouze dálkové vnitrostátní spoje, měl v roce 2012 zpožděných 11,1 % z celkového počtu 5 812 vlaků. Zpoždění jednotlivých spojů bylo nejčastěji způsobeno zpožděním vlaků ostatních dopravců, dále pak výlukovou a stavební činností a mimořádnými událostmi na dráze. Kvůli těmto událostem bylo vedeno 21 vlaků odklonem. (Zpráva o kvalitě, ©2013)

6.2 Ukazatelé související s pohodlím a kvalitou poskytovaných služeb

Pohodlí a úroveň poskytovaných služeb v kolejových vozidlech patří do faktorů, které ovlivňují volbu dopravního prostředku pasažéry. Z pohledu cestujících je důležité nejenom stáří vozového parku dopravních společností a s ním většinou související i komfort cestování, čistota nebo naopak zanedbanost vlakových vagónů, ale také rozsah a kvalita služeb ve vlaku nebo portfolio služeb, které na přepravu navazují. Vysoká úroveň těchto faktorů zajišťuje pozitivní subjektivní vnímání

vlaků ze strany zákazníků železničních společností a vyhledání tohoto hromadného dopravního prostředku pro další cestování.

6.2.1 Stáří vozového parku

Stáří vozového parku je jedním z problematických bodů Českých drah. Vlaky jsou zastaralé a komfort pro cestující zdaleka nedosahuje úrovně jiných vyspělých evropských zemí. Evropský průměr ve stáří vozových souprav se pohybuje kolem 15 let. (Žaluda, 2011) Výjimky tvoří především vozový park na komerčně provozovaných tratích, takovou tratí je i vlaková relace z Prahy do Ostravy, kde jsou mimo jiné nasazovány i jednotky typu SC Pendolino.

V tabulce 6 je přiblíženo množství jednotlivých vozů a procentní rozložení stáří vozového parku Českých drah pro osobní železniční dopravu v roce 2010. Je zřejmé, že více než polovina osobních vozů byla starší třiceti let a stejně tak i téměř 40 % hnacích vozidel. Naopak pouze 3 % osobních vozů spadá do nejnižší věkové kategorie.

Tab. 6 Množství vozů a stáří vozového parku ČD v roce 2010

	Počet	Stáří 0–10 let	Stáří 11–20 let	Stáří 21–30 let	Starší
Hnací vozidla pro osobní dopravu	2 089	31 %	13 %	17 %	39 %
Vozy pro osobní dopravu	3 225	3 %	13 %	29 %	55 %

Zdroj: Výroční zpráva Českých drah, 2010

Průměrné stáří souprav Českých drah se v roce 2010 pohybovalo kolem 26 let, a proto jedním z cílů vrcholových orgánů ČD je postupné omlazení stávajícího vozového parku. (Žaluda, 2011) Toto předsevzetí se ČD doposud daří plnit. Od roku 2010 České dráhy za tímto účelem investují s přispěním peněz z EU v rozmezí pěti až osmi miliard korun ročně.

V roce 2011 ČD investovaly do obnovy vozového parku 5,3 miliardy korun. O rok později, kdy se na kolejích objevilo 242 nových a modernizovaných vozů a lokomotiv, to bylo již téměř 8 mld. Kč. Tento rok se tak stal rekordním v historii drah, co se týče objemu investic do omlazení vlakových jednotek a prozatím se jedná o největší roční objem financí, který kdy byl do obnovy vozového parku vložen. (ČD v roce 2012, ©2013) Omlazování a modernizace železničních vozidel pokračovala i v roce 2013, kdy investice dosáhly více než šest miliard korun. Průměrný věk vozů a vozidel dosáhl 22,6 let, což znamená omlazení o více než tři roky oproti roku 2010. (Sůra I., 2014)

Cestování vlakem je díky rozsáhlým investicím pro uživatele železniční dopravy stále pohodlnější, což se projevuje i v nárůstu počtu cestujících. Čím dál častější je například klimatizace, nízkopodlažní nástup nebo zásuvka. Kvůli novým vozům se však dráhy současně rekordně zadlužily. (Sůra III., 2013)

Kromě nasazování nových a modernizovaných vozidel, které spolu se šrotací a vyřazováním těch nejstarších a nejpotřebovanějších pomáhá snižovat věk vozového parku, provádějí České dráhy i drobnější opravy a revitalizace, kdy se pouze mění okna, potahy nebo nátěry. Těmito zásahy se průměrný věk ve statistikách nijak nezlepší, přesto přispívají k jejich lepšímu vnímání ze strany cestujících. (ČD v roce 2012, ©2013)

Konkurenti ČD jsou na tom se stavem svých vozidel o poznání lépe. RegioJet provozuje vozy, které prošly generální rekonstrukcí u společnosti ÖBB v letech 2000–2006. Průměrné stáří vozidel v roce 2013 bylo 12 let, a tudíž je i pod evropským průměrem. (Dokumenty, ©2014) Ještě lépe je na tom nejnovější společnost na trhu, Leo Express. Soukromý dopravce vlastní od počátku svého podnikání zcela nové jednotky Flirt, které vyrobila renomovaná švýcarská firma Stadler. Soupravy s korporátním černo-zlatým nátěrem se vyráběly v Maďarsku a v Polsku, přičemž vlastní výroba začala na jaře 2011. Následně byly smontovány v polských Siedlcích a dovezeny do České republiky. (Elektrická jednotka 480, ©2014)

6.2.2 Služby poskytované ve vlaku

Před započítáním modernizace a vynakládání investic národního dopravce do vozového parku byla úroveň čistoty, komfortu, ale i poskytovaných služeb ve vlacích obecně velmi nízká, za což byly České dráhy náležitě kritizovány. Tento trend se však v současné době již stává na železnici překonaným. Novodobým cílem železničních společností je zvyšování úrovně služeb, přilákání zákazníků a navrácení cestování vlakem dávno ztracenou prestiž. Díky inovacím vyjely na koleje také vlaky Českých drah jako CityElefant, SC Pendolino, ČD railjet, které spojují Českou republiku s Rakouskem nebo regionální vlaky typu RegioPanter, které byly nasazeny na podzim 2014 na dopravní obsluhu Jihomoravského kraje. Velký důraz na kvalitu služeb je kladen právě na konkurenční trati, neboť od vlaků vyšší kvality, které trať obsluhují, se očekává nadstandard.

České dráhy standardně svým zákazníkům nabízí místa k sezení ve velkoprostorovém uspořádání nebo v malých oddílech, tzv. kupé jsou zpravidla pro 6 nebo 8 cestujících. V nabídce je komfortnější 1. třída nebo standardní 2. třída. V 1. třídě vlaků EC mezi Prahou a Ostravou o cestující kromě vlakového doprovodu a stevardů cateringové společnosti pečují také tzv. *vlakušky*. V 1. třídě všech kategorií vlaků EC a IC jsou poskytovány prémiové služby, které zahrnují denní tisk a neperlivou vodu zdarma. Stejně služby lze nalézt i ve 2. třídě vlaků SC Pendolino. Cestujícím s místenkou do 1. třídy těchto jednotek je v reakci na konání RegioJetu bezplatně poskytováno navíc ještě bonusové občerstvení s donáškou až na místo. Toto občerstvení zahrnuje uvítací nápoj Bohemia sekt, menší svačinu dle výběru z aktuální nabídky a teplý nebo studený nápoj. (Služby ve vlaku, ©2009)

Ve vybraných vlacích Českých drah je zařazen jídelní vůz nebo tzv. bistrovůz s nabídkou teplých nebo studených jídel i nápojů. V některých vlacích je zajištěna rozvážka občerstvení prostřednictvím pojízdného minibaru. (Služby ve vlaku, ©2009)

Zákazník společnosti RegioJet má možnost si vybrat ze tří nabízených tříd dle komfortu a poskytovaných služeb. Jedná se o vozy označené jako Standard, Relax a Business. Třída Standard svým pasažérům nabízí oddílové uspořádání interiéru vozu. Kupé pro 6 osob je vybaveno polohovatelnými koženými a plyšovými sedačkami. Ve třídě Relax, která designem připomíná leteckou dopravu, jsou k dispozici kožené sedačky v otevřeném prostoru. Zde si cestující zarezervují samostatné místo. Business třída se může pyšnit prostornými kupé pro 4 osoby s polohovatelnými koženými sedačkami, se zásuvkami a stolkou pro každé místo. (Služby, ©2014)

Vlakový personál v rámci palubních služeb ve žlutých vlacích poskytuje obsluhu až na místo, v této souvislosti je zcela zdarma nabízen denní tisk, časopisy a vybrané teplé i studené nápoje. Cestujícím je k dispozici za nízkonákladové ceny také další občerstvení a doplňkový prodej. Je zde i možnost objednat si snídaní předem v rámci rezervace své jízdenky. (Služby, ©2014)

Leo Express na konkurenční trati nabízí cestování ve třech cestovních třídách: základní Economy, vyšší Business a luxusní Premium. Třída Economy může být specifikována heslem: „nadstandardně a přitom ekonomicky“. Tato třída v sobě kloubí evropské standardy kvality cestování s výhodným cenovým nastavením. V této třídě však není nabízeno žádné občerstvení zdarma. Třída Business, mimo služeb a vybavení základní třídy, poskytuje také informační LCD obrazovky, denní tisk a časopisy, studený a teplý nápoj, dezert nebo bagetu zcela zdarma. „Luxusně a bez kompromisů“ – přesně tak lze popsat třídu Premium. Tato třída je vlakovou lodí pohodlí a luxusu na palubě Leo Expressu. Na rozdíl od předešlých „nižších“ tříd, třída Premium zahrnuje i elektronické polohování sedadel s možností úpravy až do spací polohy nebo nejvyšší rozsah cateringu a služeb palubního personálu, který obsahuje neomezenou konzumaci nealkoholických nápojů, 2 alkoholické nápoje, v dopoledních hodinách výběr snídaně z palubního menu či tříchodové teplé menu v ceně jízdenky. (Cestovní třídy, ©2013)

Zkrácení dlouhé chvíle a zpříjemnění cestování

Ve všech vlacích SC Pendolino mohou cestující využít bezplatnou službu bezdrátového připojení k internetu. K dispozici je také palubní portál, kde si zákazníci mohou vyhledat podrobné informace o jízdě vlaku, zjistit aktuální počasí, objednat si občerstvení s donáškou na místo, hrát hry, začíst se do zajímavé knihy, poslouchat hudbu nebo třeba pozorovat přenos on-line kamer na obou koncích vlaku. (SC Pendolino, ©2009)

Stejně tak i společnost RegioJet nabízí svým zákazníkům v tomto ohledu podobné možnosti. Ve vlacích RegioJet je zdarma k dispozici síť Wi-Fi i zábavní portál, který svým uživatelům přináší zábavu i odreagování při dlouhých cestách. Službu, kterou Pendolino ČD doposud nezavedlo, je bezplatné zapůjčení sluchátek od vlakového personálu, aby se pasažéři vzájemně nerušili. (Zábavní portál, ©2014)

Podobně jako České dráhy v Pendolinech a vlaky RegioJetu mají i soupravy Stadler Flirt společnosti Leo Express připojení k internetu. Zákazníci mohou využít také zábavně-informační portál. Půjčování sluchátek je jednou ze služeb palubního

personálu, kterou zákazníci oceňují. Na palubě černo-zlatých vlaků je, pro zkrácení dlouhé chvíle, k zapůjčení také několik zábavných i vzdělávacích společenských her. (Palubní servis, ©2013)

Palubní personál

Rok 2011 byl klíčový pro zvyšování kvality služeb ve vlacích EuroCity a InterCity. České dráhy, které jako první zařadily stewardy a stewardky do svého personálu u vybraných spojů 1. tříd souprav EC a IC k lednu roku 2011, si od tohoto počínání slibovaly kvalitnější servis pro pasažéry ze strany svých zaměstnanců. (Tiskové zprávy VI., 2011) Nyní se cestující 1. tříd se službami stevardek setkávají již téměř ve všech dálkových spojiích vyšší kvality na trati mezi metropolí a Moravou. (Cestovní 1. třídou, ©2014)

Služby stevardů společností RegioJet a Leo Express jsou určeny všem cestujícím bez rozdílu. Tento palubní personál byl zařazen do týmu zaměstnanců hned od počátku podnikání majitelů společností – Radima Jančury a Leoše Novotného. Pracovní náplň na pozici stevard/ stevardka u soukromníků zahrnuje asistenci při nástupu do vlaku a výstupu z něj, vyhledání místa a uložení cestovních zavazadel, dále také veškeré palubní služby, které zahrnují i obsluhu přímo na místo. Týmy pečlivě vybraných a důkladně vyškolených stevardů a stevardek také poskytují informace o jízdě vlaku, návazných spojiích a dalších službách a nabídkách, případně řeší podněty a připomínky cestujících k jejich spokojenosti. (Servis ve vlacích, ©2014, Palubní servis, ©2013)

Přeprava zavazadel

Řada cestujících využívá služby zahrnující přepravu zvířat, jízdních kol, dětských kočárků nebo například i osobních automobilů. Pokud cestující potřebuje přepravit kolo vlakem, jediným možným řešením je využití služeb Českých drah, které tuto službu poskytují na trase Praha – Ostrava jako jediné. Kola lze přepravit jako spoluzavazadlo nebo v úschovně během přepravy. Ve vlacích kategorie Os/Sp/R/Ex, kde není uveden piktogram pro přepravu kol, lze na prvním nebo posledním představku soupravy v prostoru nástupních dveří přepravit nanejvýš dvě kola. Přeprava kol je možná i ve většině dálkových vlaků, do některých je ale potřeba koupit povinnou místenku. Přeprava kol je zpoplatněna. Cena, pokud je kolo bráno jako spoluzavazadlo, je závislá na ujetých kilometrech a pohybuje se od 25 Kč (do 50 km) po 75 Kč při délce cesty nad 351 km. Za každé přepravované jízdní kolo v režimu úschovy během přepravy je třeba zaplatit cenu za přepravu spoluzavazadla, která je navýšená o desetikorunové jednorázové úschovné pro jeden vlak. I rezervace místa pro kolo je zpoplatněná, cena je závislá především na tom, jak je kolo přepravováno. (Přeprava kol, zavazadel a zvířat, ©2009)

Přeprava živých zvířat ve vlaku ČD je povolena. Pokud jsou tato zvířata převážena jako ruční zavazadlo cestujícího v uzavřených schránkách s nepropustným dnem, jsou přepravena zdarma. Konkurenční výhodu dominantnímu dopravci zajišťuje možnost cestovat se zvířetem na vodítku, v takovém případě je nutné uhra-

dit poplatků, který se opět odvíjí od cestovní vzdálenosti a pohybuje se v rozmezí 15 až 50 Kč. Osvobození od poplatku jsou asistenční, vodíci a služební psi policistů. I dětský kočárek lze přepravit jako spoluzavazadlo ve všech vlacích osobní přepravy, pokud není vyčerpaná volná kapacita vlaku. Přeprava kočárku pro spolucestující dítě je zdarma. Kočárek přepravovaný bez dítěte je brán jako spoluzavazadlo a je zpoplatněn dle ujeté vzdálenosti. (Přeprava kol, zavazadel a zvířat, ©2009)

RegioJet Radima Jančury umožňuje bezplatnou přepravu zavazadel, menších zvířat i dětských kočárků. Jelikož vlaky IC RegioJet ale nemají speciální vozy určené pro objemnější zavazadla, přeprava kočárků má svá omezení, jízdní kola dopravce nepřepравuje vůbec. (Přeprava zavazadel, ©2014)

Ve vlacích Leo Express jsou vyhrazená místa pro objemnější zavazadla s maximálními rozměry 1100 x 800 x 500 mm, je možné přepravovat i kočárky, pro které je vyčleněno ve třídě Economy celkem pět speciálních míst. Při nákupu jízdenky je však zapotřebí si vybrat tarif dítě do 6 let v kočárku a zarezervovat si speciální místo. Psy a další živá zvířata menších rozměrů lze převážet jen pod dohledem cestujícího ve snadno přenosných klecích, košících, taškách nebo jiných schránkách s nepropustným dnem. Vlakové jednotky soukromého dopravce nemají speciální prostory pro přepravu kol, a tudíž není možné jízdní kola přepravovat. (Časté dotazy, ©2013)

Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Pokud cestující se sníženou pohyblivostí plánuje jízdu vlakem Českých drah a potřebuje při nástupu, výstupu nebo přestupu asistenci zaměstnanců, je třeba objednat přepravu nejpozději den před odjezdem vlaku z nástupní stanice cestujícího. Toto je možné u kterékoliv pokladní přepážky nebo v kontaktním centru ČD. Co se týče nástupu do vlaku, v momentě, kdy handicapovaný cestuje s Českými drahami, měl by si dopředu zjistit informaci o řazení vlaku. Vozy přizpůsobené pro cestující na vozíku jsou v jízdním řádu vždy označeny příslušným symbolem. (Služby pro vozíčkáře, ©2009)

U všech souprav RegioJetu na trase Praha – Ostrava jsou nainstalovány mobilní nájezdové plošiny pro bezpečný a pohodlný nástup cestujících na invalidním vozíku. Avšak i přes tuto skutečnost je potřeba se předem objednat a to především v případě, že zákazník nastupuje či vystupuje ve stanicích Olomouc, Hranice a Ostrava hl. n., kde výška nástupiště neumožňuje použití mobilních plošin, a proto je nutné je zajistit externě. Vozy vybavené mobilní plošinou jsou řazeny jako vůz č. 2 nebo 5. Cestujícím na elektrickém invalidním vozíku bohužel není život ulehčen ani v případě cestování vlakem, neboť z prostorových důvodů není možné vozy společnosti RegioJet tyto cestující přepravovat. (Přeprava imobilních cestujících, ©2014)

Jednoznačnou výhodou vlaků podnikatele Leoše Novotného oproti konkurenci je jejich nízkopodlažní charakter. Ačkoliv jsou vozy nízkopodlažní a bezbariérové, všechny stanice takové výhody neskýtají, a proto je doporučeno se předem ohlásit. Společnost pak může zajistit místenku na vyhrazená sedadla a asistenci při nástupu do vlaku a výstupu z něj i ve stanicích, které nejsou bezbariérové. Místa pro

handicapované se u společnosti Leo Express nacházejí ve voze C, kde jsou pro tyto cestující speciálně připravená dvě místa. Další nespornou výhodou je bezbariérová toaleta, která je situována pouze pár metrů od míst pasažérů se sníženou pohyblivostí. (Poštolková, 2013, Šenk, 2013)

6.2.3 Služby poskytované před nástupem do vlaku nebo po výstupu z něj

Služby na nádražích Českých drah zahrnují především odbavení cestujících. Ve vybraných stanicích zákazníci Českých drah mají možnost k čekání na vlak využít čekárny. Pro cestující s jízdenkami na vlaky SC Pendolino a 1. třídu ostatních kategorií vlaků jsou ve vybraných nádražích (Praha, Pardubice, Olomouc, Ostrava-Svinov a Ostrava hl. n.) určeny speciální čekárny s bezplatným připojením k internetu a s hracími koutky pro děti. (Čekárny ČD Lounge, ©2013) Ve stanicích jsou nabízeny i další služby, jako jsou úschovny zavazadel, půjčovny kol nebo expresní kurýrní služby, které slouží pro přepravu zásilek. (Služby na nádraží, ©2009) České dráhy také umožňují svým zákazníkům využít zvýhodněné parkování v garážích u pražského hlavního nádraží. (Praha – Parking Centrum, ©2014)

Jelikož soukromí dopravci nevlastní nádražní budovy, některé služby poskytovat nemohou. Mezi doplňkové služby poskytované společností RegioJet na nádraží i mimo něj patří parkování zákazníků společnosti ve vybraných městech zdarma. Tato možnost se nabízí na trase Praha – Ostrava ve stanicích Česká Třebová, Zábřeh, Olomouc a Ostrava-Svinov. Je však nutné si místo nejdříve zarezervovat. (Parkování ZDARMA, ©2014) Na jízdenku z vlaku RegioJetu lze uplatnit různé slevy i po absolvování jízdy vlakem. Slevy se vztahují jak na vstupy na kulturní akce, tak i na nákup knih, občerstvení nebo na wellness aktivity. (Slevy mají žlutou, ©2014)

Stejně jako ostatní společnosti, tak i Leo Express nabízí svým zákazníkům výhodnější tarify u partnerských taxislužeb. Rezervace je možné provádět mimo jiné i přímo z paluby vlaků. (Pro cestující, ©2013) Pro ilustraci je v následující tabulce provedeno srovnání smluvených cen taxislužeb různými dopravci na konkurenční trati.

Tab. 7 Srovnání cen taxislužeb dopravců působících na trase Praha – Ostrava (v Kč)

	České dráhy		RegioJet	Leo Express		
	Praha	Ostrava	Praha	Praha	Olomouc	Ostrava
	City taxi, s. r. o.		Tick Tack Taxi	Modrý anděl	Atlant – taxi	Taxi Sprint
Nástupní sazba	25	25	40	40	25	30
Sazba za 1 km	20,1	20	26/27*	16	25	22
Sazba za 1 min. čekání	4	4	6	6	6	5

Zdroj: ČD Taxi, ©2014, Navazující služby, ©2014, Pro cestující, ©2013, vlastní zpracování

Pozn.: * Při online registraci je sazba 26 Kč/km, nezaregistrovaným je nabízen tarif 27 Kč/km.

Všichni železniční dopravci na konkurenční trati svým zákazníkům přináší možnost nákupu cestovního dokladu na pražskou autobusovou linku Airport Express za výhodnější cenu. Cílová stanice této linky je Letiště Václava Havla Praha. (Airport Express, ©2013, Navazující služby, ©2014, Pro cestující, ©2013)

Pro zákazníky cestující do Prahy, Ostravy nebo Olomouce má palubní personál společností RegioJet a Leo Express připravenou nabídku jízdenek na MHD k zakoupení přímo na palubě vlaků. (Navazující služby, ©2014, Pro cestující, ©2013) Tuto službu prozatím dominantní České dráhy nenabízejí.

České dráhy a Leo Express prostřednictvím spolupráce s půjčovnami osobních automobilů umožňují svým zákazníkům pohodlné a snadné pokračování v cestě bez zbytečného čekání a dalších průtahů. České dráhy využívají služeb autopůjčovny Hertz v Praze hl. n., Olomouci a Ostravě, kdežto Leo Express spolupracuje s autopůjčovnou Sixt a tato služba se váže na stanice Praha a Ostrava. (Služby na nádraží, ©2009, Pro cestující, ©2013)

6.3 Cenová politika

Asi nejdůležitějším kritériem pro cestující při rozhodování o dopravním prostředku je cena. Jízdné železničních dopravců ve všech vozových třídách všech kategorií vlaků osobní přepravy je regulováno Ministerstvem financí České republiky. Tarify dopravních společností pro pravidelnou železniční přepravu cestujících se řídí platným výměrem MF č. 01/2015. V tomto dokumentu jsou mimo jiné uvedeny i druhy jízdného, které musí dopravci poskytovat. Jedná se o obyčejné jízdné a zvláštní jízdné, které je určené pro děti od 6 do 15 let, žáky škol do věku 15 let, další skupinou jsou žáci a studenti ve věku 15–26 let a zdravotně postižení občané – držitelé karty ZTP nebo ZTP/P. Bezplatná přeprava je pak určena pro děti do 6 let a pro průvodce osob těžce postižených na zdraví. (Cenový věstník, 2014)

6.3.1 Obyčejné a akční jízdné

Cena obyčejného jízdného, které je určené pro osoby bez nároku na zvláštní jízdné, záleží na mnoha faktorech, do kterých spadá kategorie vlaku, tarif či vozová třída, datum a způsob nakoupení jízdního dokladu nebo například i denní doba odjezdu z nástupní stanice. Tento tarif využijí cestující, kteří nemají nárok na žádné slevy a kteří se jednoduše rozhodnou cestovat vlakem. Nejspíše jej zvolí ti, kteří vlakem cestují pouze příležitostně, několikrát do roka.

České dráhy mají na trase Praha – Ostrava jednotné ceny. Cestující za jízdu ve druhé třídě vlaků typu rychlík, expres, EuroCity či InterCity zaplatí 295 Kč. Pokud mají zájem o luxusnější cestování v 1. třídě, musí sáhnout do kapsy hlouběji, jízdenka je vyjde na 722 Kč. Srovnatelné ceny dopravce poskytuje i v moderních soupravách SC Pendolino, kde si cestující kromě jízdenky musí připlatit i za povinnou místenku. Cena akčních místenek je dynamická a mění se v závislosti na termínu nákupu místenky, datu jízdy, vybraném vlaku a obsazenosti spoje. Cena akční místenky SC pro 2. třídu může být 0 Kč, 35 Kč, 70 Kč, 100 Kč, 125 Kč, 150 Kč, 175 Kč

nebo 200 Kč. Cena místenky pro 1. třídu SC Pendolino se pohybuje od 100 do 200 korun.

Obyčejné jízdné dalších dvou společností se odvíjí především od cestovních tříd, ale i od dalších faktorů. I když by se mohlo zdát, že Leo Express má vysoké spodní hranice cen, cestujícím při včasém nákupu nabízí akční jízdenky za nejnižší cenu na trhu. Z Prahy do Ostravy mohou zákazníci společnosti cestovat třídou Economy pouze za 99 Kč. Ceny ve třídě Business začínají na hlavních trasách na 349 Kč a u třídy Premium na 499 korunách. Takto zlevněné jízdenky jsou dostupné na všechny trasy a všechny spoje, jejich počet je však omezen. (Leo Express, ©2013) Souhrnný přehled o cenách jízdného na konkurenční trati je uveden v následujících třech tabulkách.

Tab. 8 Obyčejné jízdné společnosti České dráhy na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. (v Kč)

	Vlaky kategorie R/Ex/EC/IC		SC Pendolino	
	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída
Cena jízdného z Prahy hl. n. do Ostravy hl. n.	722	295	od 822	od 330

Zdroj: Cenový asistent, ©2014, vlastní zpracování

Tab. 9 Obyčejné jízdné společnosti RegioJet na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. (v Kč)

	Třída STANDARD	Třída RELAX	Třída BUSINESS
Cena jízdného z Prahy hl. n. do Ostravy hl. n.	190–325	295–398	354–472

Zdroj: RegioJet, ©2014, vlastní zpracování

Tab. 10 Obyčejné jízdné společnosti Leo Express na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. (v Kč)

	Třída ECONOMY	Třída BUSINESS	Třída PREMIUM (tichý oddíl)
Cena jízdného z Prahy hl. n. do Ostravy hl. n.	239–549	399–1 069	689–1 049

Zdroj: Leo Express, ©2013, vlastní zpracování

U výše uvedených tabulek, které srovnávají základní jízdné zavedené různými dopravci, je patrná značná rozmanitost, na kterou by se cestující měli z pohledu různorodosti nabídky připravit. Dalo by se říci, že základní nabídku představuje cestování rychlíky, expresy, vlaky IC nebo EC Českých drah. V tomto případě cestující mezi Prahou a Ostravou zaplatí vždy 295 Kč. O více než sto korunu je však vyjde levněji cestování ve třídě Standard v IC/EC RegioJet, ale tato cena není garantována

u všech spojů a pro všechny termíny jízd. Pokud ale má potenciální zákazník železničních operátorů čas na přípravu cesty a nákup jízdenky v předstihu, jistě nejatraktivnější pro něj bude akční jízdné společnosti Leo Express. V takovém případě zákazník bude cestovat z Prahy do Ostravy za pouhých 99 Kč ve třídě Economy. Za touto nabídkou značně pokulhávají České dráhy, které při nákupu „Včasné jízdenky Česko“ zákazníkům garantují cenu 200 Kč, pokud si jízdní doklad pořídí nejpozději 7 dní před jízdou.

Pokud chceme vyhodnotit dopady příchodu konkurence na vlakové relaci z Prahy do Ostravy v oblasti cenové politiky, je nezbytné uvést vývoj cen jízdenek Českých drah na této trase. Srovnání cen přináší tabulka 11, ve které jsou uvedeny ceny obyčejného jízdného ve 2. vozové třídě před příchodem konkurence, po příchodu prvního konkurenta, společnosti RegioJet, na trh (1. čtvrtletí roku 2012), ale i aktuálně platné ceny jízdného ČD v roce 2014. Ceny pro cestování s SC Pendolino jsou uvedeny zvlášť, neboť k nim je nutné přičíst i cenu povinné místenky.

Tab. 11 Srovnání cen základního jízdného Českých drah na trase Praha hl. n. – Ostrava hl. n. před příchodem prvního konkurenta na trh a současných cen v roce 2014 (v Kč)

	Před nástupem 1. konkurenta na trh (rok 2011)		Po nástupu 1. konkurenta na trh (rok 2012)		Současnost (rok 2014)	
	R/Ex/EC /IC	SC Pendolino	R/Ex/EC /IC	SC Pendolino	R/Ex/EC /IC	SC Pendolino
Obyčejné jízdné ČD	438	638	295	395	295	od 330

Zdroj: Jelínková, 2012, Cenový asistent, ©2014, vlastní zpracování

Po letech, kdy českým železnicím vládly České dráhy, je přinejmenším zarážející, že se ČD rozhodly na hlavní železniční trati spojující Prahu s Ostravou razantně zlevnit své jízdné zrovna v okamžiku, kdy na koleje vyjely také žluté vlaky RegioJet. Toto jednání ČD je připisováno snaze nepřijít o cestující na dnes tak vytížené trati. České dráhy po příchodu konkurence na trať zavedly akční jízdné – ČD Promo, se kterým bylo zákazníkům umožněno jezdit z Prahy do Ostravy nebo opačným směrem za 295 Kč, tedy mnohem levněji než předtím. Vzhledem k původní ceně obyčejného jízdného se u akční nabídky jedná o přibližně třetinový pokles.

Zavedení nižších cen spustilo lavinu kritiky ze strany konkurence. Společnost RegioJet dokonce dala podnět antimonopolnímu úřadu k prošetření jednání ČD, které tato soukromá společnost označila za protiprávní a narušující hospodářskou soutěž. (Sůra IV., 2012) Nedávno se proti údajně podnákladovým cenám ČD na trase Praha – Ostrava ohradil i majitel společnosti Leo Express, Leoš Novotný, který se domnívá, že se tak České dráhy snaží vytlačit konkurenci z trhu. Podle Novotného je patrný nepoměr mezi cenami účtovanými ČD na trase Praha – Ostrava a na ostatních dotovaných trasách, kde České dráhy doposud nemají žádnou konkurenci. Uvedl, že „z Prahy do Nymburka přijde cestující jeden kilometr na korunu padesát, zatímco do Ostravy na šedesát haléřů“. (Fuksa, 2014) Ačkoliv se chováním ČD na

frekventované trati už téměř tři roky zabývá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, mluvčí Českých drah Radek Joklík veškerou kritiku odmítá: „České dráhy postupují v souladu se zákonem a věří, že ke stejnému závěru dospějí i kompetentní úřady.“ (Herget, Chaloupská, 2014)

6.3.2 Zvláštní jízdné

Zvláštní jízdné nabízené určitým kategoriím cestujících se odvíjí od jízdného obvyčejného a je dáno jako procentní částka z tohoto jízdného pro všechny občany bez rozdílu. I když se v některých případech částka ze základního jízdného u konkurujících si dopravců mírně liší, ve většině případů je shodná. Tato skutečnost je dána především výměrem MF, který stanovuje maximální částku zvláštního jízdného, kterou mohou dopravci požadovat. Zvláštní jízdné je pak dopravci stanoveno na horní hranici částky, které jednotlivé skupiny občanů musí, dle MF, zaplatit. (Cenový věstník, 2014)

Společnosti se mírně odlišují pouze v případě žáků a studentů od 15 do 26 let věku. Žákovské jízdné do 2. třídy vlaků Českých drah pro žáky ve věku 15–26 let je stanoveno tarifem dle ujetých kilometrů. Ceny začínají od 6 Kč za ujetý kilometr až po 101 Kč za cestu dlouhou 120 km. Sazba za každý další ujetý kilometr je 0,7950. Kilometrický tarif je zvolen také pro žáky do 15 let. RegioJet má pro studující s žákovským průkazem připravenou slevu 45 % při cestování za vzděláním. Soukromí dopravci nabízejí rovněž 10% celoroční slevu pro držitele karet ISIC nebo Alive. Tabulka 12 přináší přehled a srovnání těchto slev.

Tab. 12 Zvláštní jízdné – placená částka z obvyčejného jízdného (v %)

	České dráhy	RegioJet	Leo Express
Děti do 6 let	zdarma		
Děti ve věku 6–15 let	50 %		
Žáci do 15 let	zvýhodněné jízdné pro dojíždění do školy (od 1. 9. do 30. 6.)	37,5 %	37,5 %
Žáci ve věku 15–26 let		75–55 %	75 %
Držitel průkazu ZTP	25 %		
Průvodce držitele průkazu ZTP/P	zdarma		
Senioři (nad 60 let, pobírající důchod)	75 %		

Zdroj: Jízdné a slevy, ©2009, Naše jízdenky a ceny, ©2014, Leo Express, ©2013, Časté dotazy, ©2013, vlastní zpracování

6.3.3 Alternativní nabídka jízdného

Těm, kteří cestují vlakem častěji, poskytují železniční dopravci různé levnější alternativy jízdenek, věrnostní slevy a bonusy. České dráhy mají pro stálé zákazníky

připravenou In Kartou, se kterou mohou cestovat vlakem výhodněji. Na tuto čipovou kartu, která slouží jako nosič jízdních dokladů a slev, je možné nahrát několik aplikací:

- V režimu *IN 25 %* mají všichni zákazníci ČD nárok na slevu 25 % z jízdného.
- *IN 50 %* je vhodná především pro pravidelné cesty mladých, dospělých i seniorů. Těmto skupinám umožňuje zaplatit polovinu ceny z jednosměrné, zpáteční nebo traťové jízdenky 15+.
- Díky nákupu síťové jízdenky *IN 100 %* mohou cestující cestovat bez nákupu dalších jízdenek všemi vlaky ČD ve druhé vozové třídě s výjimkou SC Pendolino.
- Obdobou slevy *IN 100 %* je aplikace *IN business*, která je vhodná pro firemní zákazníky a ve firmě pomáhá řešit otázku služebních cest.
- Poslední aplikací na In Kartě je *IN senior*, se kterou cestující nad 70 let nemusí do osobních a spěšných vlaků ČD kupovat žádné další jízdní doklady a při cestách rychlíky a vlaky vyšší kvality zaplatí polovinu z ceny jízdenky.

In Karta může také sloužit jako elektronická peněženka, při jejímž dobítí uživatelé získají slevu v podobě bonusu, který se jim přičte zpět do elektronické peněženky. (In Karta, ©2013)

Tab. 13 Přehled základních aplikací na In Kartě a částky potřebné k jejich pořízení (v Kč)

Aplikace		Cena v Kč		
		3 měsíce	1 rok	3 roky
IN 25 %	Cestující od 15 do 26 let	150	250	490
	Cestující od 26 let	150	450	990
	Cestující do 15 let	150	250	490
	Držitel ZTP, ZTP/P	150	450	990
IN 50 %	Cestující od 15 do 26 let	-	1490	3990
	Cestující od 26 let	-	2990	8490
	Důchodce	-	550	1490
IN 100 %	Síťová jízdenka	-	19 990	58 990
IN business	Síťová jízdenka	12 000	45 000	-
IN senior	Cestující nad 70 let	-	1490	3990

Zdroj: In Karta, ©2013

Základem pro výhodné cestování se společností Radima Jančury je přenosná kreditová jízdenka, jejíž pořízení je bezplatné. Kreditová jízdenka platí pro všechny žluté linky, tedy nejen pro RegioJet, ale i pro autobusové spoje Student Agency. Tato jízdenka funguje jako dobíjecí kupón a poskytuje výhody, jako je nakupování zvýhodněných jízdenek nebo bezplatné rezervování a rušení rezervací pomocí SMS nebo online. (Kreditová jízdenka, ©2014)

Leo Express zvolil jiný způsob, jak zákazníky odměnit za jejich loajálnost – věrnostní program s:)mile Club. Plastová s:)mile karta přináší svým držitelům benefity v podobě kofoly ke každé jízdence zdarma, 20% slevy na jízdenky do třídy

Economy nebo rychlejšího odbavení na pokladnách. Vlastnit tuto kartičku se vyplácí i studentům s žakovským průkazem, v takovém případě mohou využít slevu ve výši 40 %. Věrnostní program funguje na principu získávání bodů za jednotlivé jízdy s možností jejich směny za kredit, takže čím častěji lidé LE cestují, tím výhodnější to pro ně je. Registrovaní ve s:)mile Clubu obdrží dvojnásobek bodů za nakoupené jízdenky na cesty mimo špičku (tedy v pondělí, úterý, středu nebo v sobotu) a bodový bonus získají rovněž při dobití kreditu. (S:)mile Club, ©2013)

6.3.4 Zpáteční a skupinová sleva

Při nákupu zpáteční jízdenky ušetří zákazníci Českých drah 5 % ve srovnání s nákupem dvou jednosměrných jízdenek. Obousměrná jízdenka pro cestu tam i zpět je platná do půlnoci druhého dne. Dominantní dopravce poskytuje také skupinovou slevu, kterou je možné využít ve 2. třídě všech vlaků. České dráhy považují za skupinu již dva a více cestujících. V takovém případě první cestující zaplatí celé obyčejné jízdné, druhý cestující automaticky získá slevu 25 %, třetí a každý další cestující pak cestuje za poloviční jízdné. Skupinová jízdenka je určena maximálně pro 30 spolucestujících. (Jízdné a slevy, ©2009)

Na rozdíl od Českých drah RegioJet zpáteční slevy na vlakové spoje neposkytuje. Klient si vždy kupuje dvě jednosměrné jízdenky. Skupinová sleva je poskytována ve výši 10 % skupinám od 3 osob a to pouze v mimošpičkových spojích (spoje ve špičce jezdí v pátky, neděle a pondělí ráno na vytížených trasách). (RegioJet, informace na vyžádání)

V případě Leo Expressu zpáteční sleva, která je známá u ČD a. s., není vedena a každá jízdenka se posuzuje samostatně. Skupinové jízdné závisí na individuálních potřebách klienta, a tudíž se přiděluje jízdu od jízdy dle dne a času odjezdu, cílové destinace apod. Velikost skupiny ve vlacích LE není přesně určena. Například ve třídě Premium, kde je 6 míst, je za skupinu považováno maximálně 6 spolucestujících. (Leo Express, informace na vyžádání)

6.4 Shrnutí

Dlouholetá tradice působení Českých drah, jejichž jediným akcionářem je stát, se odráží i v jejich postavení na českém železničním trhu. Zatímco jejich podíl na trhu osobní železniční dopravy v roce 2013 je v ČR téměř 96 %, na frekventované lince z Prahy do Ostravy se jejich postavení s příchodem konkurentů mění.

Na počátku roku 2011, tedy před vyjetím prvního konkurenta na koleje, ČD lukrativní trasu Praha – Ostrava obsluhovaly celou a jejich podíl na ní byl 100%. V roce 2012 největší tuzemský dopravce už zaujímal necelou polovinu trhu, přesněji 43 % a v podstatě si rozdělil konkurenční linku s RegioJetem (56 %). Nově příchozí Leo Express měl pouhý 1% podíl na této trati. Už ale o rok později se situace změnila. Většinový podíl stále vlastnila společnost Radima Jančury, ta byla následovaná 30% podílem společnosti Leo Express, nejmenší podíl z této linky pak připadl Českým drahám, které měly pouze čtvrtinový vliv. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

S příchodem konkurence na českou železnici v roce 2011 není patrná žádná výrazná změna v ukazatelích týkajících se finančních výkazů Českých drah. Spíše pokračuje trend, který byl započat již dříve, případně na vývoj ukazatelů působí faktory, jejichž ovlivnitelnost Českými drahami je rozdílná. Tato skutečnost je z velké části dána tím, že trasa mezi Prahou a Ostravou pro České dráhy představuje pouze nepatrný segment železničního trhu osobní dopravy v České republice, který ČD obsluhují, a tudíž nijak výrazně nezasáhne do hospodaření firmy ani její finanční situace.

Naopak, značné změny se uskutečnily v jiných oblastech. Cestující z Prahy do Ostravy či opačným směrem mají nyní na výběr ze širokého spektra dopravců, resp. jimi provozovaných vozidel, nabízených služeb nebo cen jízdného. Mohou volit mezi vyšším komfortem či rychlostí. Změny v jízdních řádech, které s sebou přinesla konkurence, se promítají i do počtu vlaků vypravovaných na Ostravu a kterých postupně přibývá. Přesto se ale stále na trati objevuje nejvíce vlakových souprav Českých drah.

Ukazatelé jako rychlost přepravy, plnění jízdního řádu, stáří vozového parku či služby poskytované ve vlaku i služby na přepravu navazující se staly nástrojem konkurenčních výhod. V rychlosti jednoznačně vyniká SC Pendolino Českých drah, které vzdálenost 356 km zvládne ujet za 3 hodiny a 7 minut. Poněkud nejednoznačné je to v oblasti dochvilnosti vlaků. Pokud můžeme věřit železničním společnostem, nejvíce na čas jezdí vlaky RegioJet, jejichž zpoždění je zanedbatelné, svou dochvilností se také mohou chlubit nejrychlejší české vlaky SC Pendolino, které dodržují jízdní řád na 93,4 %. Za nejslabšího soupeře je pak považován Leo Express, kdy každý desátý černožlatý vlak byl v roce 2012 opožděn.

Co se týče služeb ve vlacích, pohodlí a škála poskytovaných služeb se liší společnost od společnosti dle vozové třídy. Společnosti v rámci konkurenční války často od sebe navzájem služby kopírují a dále vylepšují, proto je důležité spíše vyzdvihnout to, čím se společnosti odlišují. Například služby stevardů a stevardek společností RegioJet a Leo Express jsou určeny všem cestujícím, kdežto s „vlakůškami“ ČD se cestující setkají pouze v 1. třídách komfortnějších vlaků na trase Praha – Ostrava. Jednoznačnou výhodou oproti konkurentům má státní dopravce, který jako jediný přepravuje jízdní kola. Mezi doplňkové služby poskytované pouze firmami vlastněnými soukromníky spadá prodej jízdenek na MHD na palubách vlaků. České dráhy a Leo Express díky spolupráci s půjčovnami osobních automobilů nabízí svým zákazníkům nižší ceny za tyto služby. Nejedná se o vyčerpávající výčet, existuje i plno dalších menších rozdílů mezi nabídkami společností.

Stáří vozového parku soukromých konkurentů se pohybuje pod evropským průměrem, zato ČD jsou za stav a stáří svých vozidel často kritizovány. A přestože vynakládají značné prostředky do modernizace vozového parku (např. nákup SC Pendolino), jehož stáří je oproti ostatním společnostem příliš vysoké. České dráhy však podnikají vsřícné kroky směrem ke spotřebitelům i mimo mnohokrát zmiňovanou konkurenční trasu, kde po příchodu konkurence narostl komfort a zvýšila se i kultura cestování. Cílem Českých drah je postupně inovovat a modernizovat svůj vozový park nejen na celostátních, ale i na regionálních tratích. Díky těmto

inovacím už na koleje vyjely regionální vlaky typu RegioPanter v Jihomoravském kraji nebo vlakové jednotky, které díky svému specifickému vzhledu mezi železničními příznivci získaly přezdívku „žralok“ – RegioShark. Provoz těchto jednotek je uskutečňován v Plzeňském, Pardubickém, Karlovarském, Ústeckém a Zlínském kraji na nejdůležitějších regionálních spojích. (Danielka, 2014) České dráhy mají v plánu i nadále omlazovat svůj vozový park.

Také cenová politika soutěžitelů byla postihnuta konkurenčním bojem. Při množství nabídek, různých slev a akcí je pro zákazníky dopravců nesnadné vyznat se v cenách, které jsou po nich vyžadovány. Tuto nepřehlednost a pestrost ještě zvyšuje fakt, že především u soukromých konkurentů jsou ceny jízdních dokladů proměnlivé a jsou nejen závislé na použitém druhu jízdného a zvoleném cestovním tarifu (vozové třídě), ale například i na obsazenosti vybrané vlakové soupravy, na tom, zda se jedná o mimošpičkový spoj či cestování ve špičce apod. Ke zlepšení orientace zákazníků nepřispívá ani skutečnost, že každý z dopravců nabízí svým věrným zákazníkům další možnosti slev, ať už se jedná o aplikaci na In Kartě ČD, dobíjecí kreditovou jízdenku společnosti RegioJet nebo registraci ve s:)mile clubu společnosti Leo Express.

I přes rostoucí podíly soukromých dopravců, nezpochybnitelným faktem zůstává, že státní České dráhy stále zauímají dominantní postavení na českém železničním trhu, ať už se jedná o takové okolnosti jako je rozsah vozového parku, velikost obsluhovaného území jejich vlakovými soupravami, množství vypravovaných vlaků po celé ČR nebo třeba počet zaměstnanců podniku. Ve všech těchto, i jiných činitelích, si ČD udržují prvenství.

Nesporné výhody pro cestující by měla dohoda o vzájemném uznávání jízdních dokladů mezi dopravci. V současné době na toto téma probíhá jednání ČD s MD. Pokud by se státní firma s ministerstvem a konkurenčními podniky dohodla, stačila by pasažérům jediná jízdenka pro cestování po železnici. Prakticky tato dohoda bude znamenat, že cestující si budou moci u přepážky Českých drah koupit jízdenku na vlak kteréhokoliv dopravce a naopak. Zároveň se nebudou muset zabývat tím, který z dopravců vypravil jimi vybraný vlak ani v případě přesedání mezi spoji různých dopravců. (ČTK II., 2013)

7 Marketingový průzkum

V souvislosti s přípravou doporučení především pro vedení konkurenčních firem na trase Praha – Ostrava bylo v průběhu měsíců října a listopadu realizováno dotazníkové šetření, které probíhalo jak elektronicky, tak i v terénu. Dotazník s názvem „*Aspekty ovlivňující chování zákazníků železničních dopravců v osobní dopravě v ČR*“, který byl vytvořen jako podklad k této diplomové práci, měl za úkol identifikovat názor dotázaných na současnou situaci v železniční dopravě, určit míru spokojenosti či nespokojenosti v oblastech významných pro volbu vlaku jako dopravního prostředku a objasnit postoje veřejnosti týkající se železničních služeb, které jsou zprostředkovány železničními dopravci podnikajícími v osobní dopravě. Jedná se především o České dráhy, které mají na českém železničním trhu výsostné postavení, dále také soukromé společnosti RegioJet a Leo Express.

Cílem uskutečněného dotazování bylo tedy získat informace o osobní železniční dopravě na území České republiky se zaměřením na hlavní železniční dopravce a vnímání jimi poskytovaných služeb respondenty. Výstupy z dotazníkového šetření společně s komparativní analýzou dopravců působících na konkurenční trati pak tvoří východiska pro tvorbu návrhů managementu zmíněných firem. Kompletní znění realizovaného dotazníkového šetření je publikováno v příloze M.

7.1 Dotazníkové šetření

Elektronické i osobní dotazování v terénu bylo provedeno metodou dotazníku. Celkem bylo dotázáno 1 080 respondentů, což splnilo předpoklady, které byly stanoveny na počátku průzkumu. Minimální hranice pro splnění cíle průzkumu co do počtu dotázaných respondentů činila 1 000 osob. Předem byl také vytyčen cíl požádat vrcholové vedení všech tří zainteresovaných společností o osobní rozhovory ohledně otázek týkajících se liberalizace osobní železniční dopravy v ČR, bohužel toto dotazování kvůli vytíženosti managementu nebylo možné. Tuto skutečnost ještě umocnil fakt, že během psaní práce došlo ke změně ve vedení Českých drah. Z pozice předsedy a člena představenstva byl odvolán Daniel Kurucz. Rozhodla o tom dozorčí rada akciové společnosti dne 10. listopadu 2014.

Předkládaný dotazník se skládá celkem z 30 otázek. Úvodní dvě otázky jsou zaměřeny na druh dopravního prostředku, který je účastníky dopravy využíván při cestování po České republice. Následují konkrétní otázky na využívání železniční dopravy – na její frekvenci, důvody využívání, dopravce, se kterými jejich zákazníci jezdí apod. V této části jsou zahrnuty mimo jiné i otázky na spokojenost či nespokojenost respondentů s různými současnými aspekty při cestování vlakem. Hlavním účelem otázek na důležitost jednotlivých tematických oblastí (poskytované služby, časové a finanční úspory, služby pro rodiny s dětmi a handicapované osoby a ostatní faktory zvyšující komfort) je identifikovat, co je pro účastníky průzkumu podstatné a co méně. Další 3 otázky jsou zaměřeny přímo na liberalizaci osobní

železniční dopravy v ČR. Sedm závěrečných otázek slouží pro rozlišení základních identifikačních údajů dotazovaných.

Z celkového počtu 1 080 respondentů bylo osloveno 486 žen a 594 mužů, to v relativním vyjádření znamená 45 % žen a o deset procent více mužů. Z hlediska věku respondentů dominovali zástupci věkové skupiny 27–54 let, kteří byli v dotazníku zastoupeni 56 %. Druhou nejpočetnější skupinou byli lidé ve věku 16–26 let, ti zaujímali 26 % z dotázaných. Z věkové skupiny 65 let a více se průzkumu zúčastnilo 13 % z celkového počtu respondentů. Naprosto menšinově vyplnily dotazník zástupci věkových skupin 55–64 let (4 %) a mladiství do 15 let včetně (1 %).

Z hlediska vzdělanostní struktury dotazovaných, 39 % respondentů vystudovalo střední školu, kterou následně zakončilo maturitou. Dvacet šest procent dotázaných má nebo mělo statut vysokoškolského studenta, 16 % má vystudovanou střední školu bez maturity, případně je vyučeno a 10 % respondentů dosáhlo na vyšší odborné vzdělání. Nejméně účastníků dotazníkového průzkumu má dokončené základní vzdělání (4 %) nebo je zcela bez vzdělání, případně s nedokončeným základním vzděláním (5 %).

Co se týče ekonomické aktivity zúčastněných, nejvíce dotázaných patří mezi zaměstnance či zaměstnavatele (46 %). Podobně byly zastoupeny skupiny studentů (16 %), osob samostatně výdělečně činných (15 %) a lidí, kteří pobírají důchod nehledě na to, zda se jedná o starobní nebo invalidní (14 %). Na mateřské či rodičovské dovolené se nachází 4 % dotázaných osob, stejný počet je i nezaměstnaných. Možnost „jiné“ v dotazníku vybralo jen 1 % dotázaných. S ekonomickou aktivitou souvisí i příjem domácností, který 37 % respondentů vyhodnotilo jako vyhovující a 32 % jako dostatečný. Nízký příjem má 15 % domácností, kdežto příjem je subjektivně vnímán jako vysoký 12 % domácností. Příjem se zdá být nedostatečný pouhým 43 domácnostem (4 % z celkového počtu osob).

Na otázku, kolik obyvatel má město, ve kterém žijete, 31 % odpovědělo 50 000–99 999 obyvatel. Ve městech se sto tisíce obyvateli a více žije 27 % respondentů. Do obcí s nejnižším počtem obyvatel se řadí 18 % dotázaných. Obce od 2 000 po 4 999 obyvatel a města s počtem obyvatel v intervalu mezi 5 000 a 49 999 si vybralo pro svůj život v každé skupině 12 % zúčastněných. Kraje, ve kterých se nacházejí místa trvalého bydliště respondentů, byly v dotazníku zastoupeny rovnoměrně. Nejvíce osob – 184 (17 %) bylo z Jihomoravského kraje, v hlavním městě Praha svůj domov našlo 11 % dotázaných, ostatní kraje jsou v počtu účastníků zastoupeny procentním podílem ve výši 5, 6, 7 nebo 8 %.

7.2 Interpretace provedeného dotazníkového šetření

Vzhledem ke značnému rozsahu získaných dat z předmětného šetření byly jednotlivé výstupy rozřazeny do několika okruhů definovaných dle zaměření odpovědí respondentů. Okruhy podle zkoumané problematiky budou analyzovány v následujícím textu.

7.2.1 Využívání dopravního prostředku při cestování po České republice

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že mezi nejvyužívanější dopravní prostředky patří vlak, který je současně i nejoblíbenějším dopravním prostředkem. Vlak nejčastěji využívají téměř tři čtvrtiny dotázaných, přesněji 73 %. V tomto případě však mohou být výsledky lehce zkreslené, neboť dotazník byl šířen i prostřednictvím sítě internet na sociálních sítích ve skupinách, které sdružují především příznivce železniční dopravy. Data byla také v rámci terénního průzkumu sbírána převážně na brněnském hlavním nádraží a v jeho okolí. Devět z deseti respondentů pak tento kolejový hromadný dopravní prostředek využívá při rekreačních cestách, do zaměstnání po kolejích cestuje 61 % a na služební cesty vlakem jezdí třetina dotázaných.

Více než polovina respondentů označila, že nejčastěji používá i městskou hromadnou dopravu (dále také MHD), která je především ve větších městech neodmyslitelnou součástí dopravního systému. MHD preferují lidé převážně při cestě do zaměstnání. Městská hromadná doprava je často využívaný způsob dopravy, nikoliv však nejoblíbenější. Pouhá 4 % dotázaných si tento prostředek oblíbilo. Autobusovou dopravu, která překračuje hranice města či obce, pravidelně využívá 41 % účastníků průzkumu. Stejně jako MHD, i tato forma dopravy není příliš oblíbená. Osobní automobil jako dopravní prostředek označilo 27 % respondentů za velmi frekventovaný. Nejvíce je používán na rekreační cesty, polovina dotázaných automobil využívá na služební cesty a jen 22 % se automobilem dopravuje do zaměstnání. Ostatní druhy dopravy jako motocykl, jízdní kolo, loď nebo letadlo jsou využívány pouze příležitostně.

7.2.2 Cestování vlakem

Třetí otázka, která byla v dotazníku respondentům položena, zněla: Cestujete alespoň jednou ročně vlakem? Tato otázka je otázkou filtrační. Pokud dotázaný odpověděl záporně, v dotazníkovém archu vyplnil následující otázku a dále byl odkázán až na otázku č. 18, 20 a následně na závěrečné identifikační otázky. Pokud ale odpověď zněla ano, byla vynechána pouze následující otázka na důvod, proč respondent vlakem nejedí nebo jen zřídka. Vlakem alespoň jednou ročně jezdí 98 % dotázaných, v absolutní hodnotě je to 1063 obyvatel České republiky. Vzorek sedmnácti osob, které vyplnily dotazník, ale jezdí méně než jednou ročně vlakem, je brán jako nezúčastněný.

Lidé, kteří vlakem cestují méně než jednou ročně, nejčastěji uváděli mezi důvody, proč nevyužívají vlak, cenu, která je často v porovnání s ostatními dopravními prostředky vyšší, nedostatečnou rychlost přepravy, využívání vlastního vozu pro cestování nebo problémy související s dostupností železnice. To může být interpretováno také tak, že železnice kvůli vysoké ceně, nevyhovující rychlosti nebo problémům souvisejícím s dostupností neoslovuje 2 % dotázaných obyvatel České republiky.

Podle průzkumu nejvíce osob (35 %) jezdí vlakem denně, případně alespoň ve většině pracovních dnů. Přibližně 1–3x týdně cestuje prostřednictvím vlaku čtvrti-

na dotázaných, několikrát do měsíce 17 % a několikrát za rok 13 % účastníků průzkumu. Pouze o víkendech využívá služeb železničních dopravců 5 % respondentů a výjimečně využívají vlak ke svému cestování 2 % dotázaných. V porovnání s minulostí více než polovina oslovených (53 %) uvedla, že jezdí vlakem stejně často jako dříve, 30 % jezdí častěji než dříve a pouze 15 % zúčastněných vlakem dříve cestovalo častěji. Tento závěr koresponduje se skutečností, že v posledních letech roste obliba vlaku jako dopravního prostředku, a tudíž roste i počet přepravovaných osob po železnici.

Z dotazníku také vyplynulo, že převážná většina dotázaných (82 %) zcela souhlasí nebo souhlasí s tvrzením, že cena jízdného je vyšší, než jaká odpovídá poskytovaným službám železničních dopravců. S touto otázkou je spjata i další, kdy pro většinu cestujících (78 %) je cena jízdy vlakem přijatelná pouze s cenovými zvýhodněními, jako jsou slevy pro důchodce, studenty, skupinové jízdné apod.

S tvrzením, že jiné dopravní prostředky jsou rychlejší než vlak, většina respondentů (56 %) souhlasila. V otázce ochrany životního prostředí je mnoho lidí poučeno, a proto nejčastější odpovědi vycházejí ze skutečnosti, tedy že železniční doprava je oproti ostatním dopravním módům šetrnější k životnímu prostředí.

K otázkám špatného stavu vozového parku dopravců a nedodržování jízdního řádu vlaky se většina respondentů vyjádřila souhlasně. Avšak v případě dotazu na stav železničních vozidel se vytvořily dvě skupiny respondentů s rozdílnými odpověďmi. Nesouhlasné názory, které značily sympatii se stavem vlaků, vyjadřovali především ti, kteří uvedli, že nejčastěji jezdí se společnostmi RegioJet nebo Leo Express. Nespokojení se stavem vozového parku byli především respondenti, jejichž nejčastější zkušenost je jízda soupravou Českých drah.

Osoby ve věku 65 let a starší většinou nedokázaly posoudit, zda jsou v zahraničí služby železničních společností na vyšší úrovni než v České republice. Avšak ostatní dotázaní se ve většině případů přiklonili k souhlasnému stanovisku ohledně lepších služeb v zahraničí. Například od ČR na západ disponují stevardi železničních dopravců Rakouských spolkových drah (ÖBB) nebo Švýcarských spolkových drah (SBB) lepší jazykovou vybaveností, avšak v těchto případech je jízdné výrazně vyšší než u tuzemských dopravců.

7.2.3 Spokojenost cestujících se službami na železnici

Spokojeností cestujících se službami poskytovanými na železnici se zabývají otázky 8–12. Spokojenost je důležitým kritériem pro zhodnocení pozitiv, které s sebou cestování po kolejích přináší, případně ke zjištění nedostatků, které by se měly železniční společnosti pokusit eliminovat.

Ke stejnému závěru, jako v předchozí otázce, jsme dospěli ohledně ceny i nyní. S cenou poskytovaných dopravních služeb zákazníci železničních společností příliš spokojeni nejsou, zdá se jim neúměrná ke kvalitě a rozsahu poskytovaných služeb. Stejně je to i v případě cenových zvýhodnění, slev, akcí a výhodných nabídek či možnosti rezervace míst v dopravních prostředcích. Naopak celková míra spokojenosti s tím, jak jednoduše si lze pořídit jízdenku na vlak a další jízdní ceniny dosáhla 89 %.

Spíše nespokojeni jsou dotázaní s možností nákupu jízdenek přes internet nebo prostřednictvím mobilních telefonů. Zatímco nákup cestovních dokladů přes internet je běžnou praxí Českých drah, RegioJetu i Leo Expressu, pouze ČD zprostředkovávají nákup jízdenek po telefonu a to buďto v rámci služby TeleTiket (telefonní hovor) nebo prostřednictvím verze eShopu ČD pro chytré telefony v síti internet, který je zjednodušenou verzí standardního eShopu. (Jak koupit jízdenku, ©2009) Například nákup jízdenek přes mobilní telefon pomocí SMS zpráv nenabízí žádná ze společností.

Chování vlakového personálu a vzhled zaměstnanců účastníci dotazníkového šetření zhodnotili zcela neutrálně. Spíše jsou s nimi spokojeni, ale tento přístup je zcela individuální a záleží jak na každém respondentu, tak i na jednotlivých zaměstnancích.

Ke stavu železničních souprav se vyjádřilo negativně téměř 55 % dotázaných. Respondenti nepříliš dobře reagovali na stáří, čistotu nebo vzhled vozidel. Kultura cestování jako pohodlí, komfort v dopravním prostředku, na terminálech a okolí, úroveň doplňkových služeb i dostatek vozidel s bezbariérovým přístupem byla dotázanými zhodnocena kladně.

Spokojenost dotazovaných s rychlostí přepravy a bezpečností během jízdy, na nástupištích, v čekárnách, ale i v nádražních budovách, je vysoká. S těmito faktory je spokojeno nebo velmi spokojeno 78 % respondentů v případě rychlosti a 84 % v případě bezpečnosti. O něco horší je to s kapacitou vlakových souprav. Především ve špičce, případně v pátek a v neděli odpoledne a večer, kdy cestuje nejvíce studentů za vzděláním nebo naopak z kolejí domů, bývají vlakové spoje velmi vytížené.

Okolo 75 % respondentů je spokojeno s pravidelností a návazností spojů a také s množstvím přestupů, které musí v rámci jedné cesty absolvovat. Pouze 12 % dotázaných uvedlo, že jsou spokojeni se spolehlivostí a dochvilností vlaků.

Dopad vlaku jako dopravního prostředku na životní prostředí je vnímán kladně a téměř 95 % dotázaných je s tímto stavem spokojeno. Železniční doprava je tak veřejností vnímána jako více ekologická než například doprava silniční.

Pouze 41 % zúčastněných uvedlo, že jsou spokojeni s prostorovou dostupností železničních stanic. Shodně 49 % dotazovaných vyjádřilo svou spokojenost s důvěryhodností železničních společností a dodržení jimi slibovaných standardů. Jen o tři procenta více respondentů je spokojených s dostupností informací o železničních dopravcích, výlukách, zpožděních a podobných skutečnostech.

7.2.4 Důležitost různých faktorů při zvyšování komfortu cestujících

Důležitost dílčích faktorů železniční dopravy pro občany ČR vytváří představu pro společnosti podnikající na železnici o tom, co si jednotliví cestující přejí a co je pro ně důležité.

Za nejdůležitější doplňkové služby spotřebitelé označili moderní, v létě klimatizované, v zimním období vytápěné vlakové soupravy. S tímto názorem se ztotožnilo téměř 95 % respondentů, avšak objevil se i ojedinělý názor, že v případě vyba-

vení vlaku klimatizací se nejedná o přínos, spíše naopak. V takovém případě je vy-
zdvihováno otevírání oken coby lepší způsob větrání vlakových vagónů.

Další velmi vyhledávanou službou je dostupnost Wi-Fi připojení nejen ve vla-
kových soupravách, ale i v nádražních budovách, v čekárnách a na nástupištích.
Možnost bezdrátového připojení oceňuje 86 % dotázaných. Zákazníci železničních
společností ocení nápoj zdarma v průběhu cesty a do určité míry je pro responden-
ty dotazníkového šetření důležité i využití informačně-zábavního portálu doprav-
ce, prostřednictvím kterého si mohou cestující zkrátit dlouhou chvíli, zpříjemnit
cestování a dozvědět se něco nového. Za méně podstatné dotázaní považují denní
tisk zdarma, cenově zvýhodněné občerstvení v průběhu jízdy, možnost si objednat
snídani předem nebo bezplatné zapůjčení sluchátek u palubního personálu.

Značný význam má pro potenciální i současné uživatele železnice přehled o
zpožděných spojích, možnost nákupu jízdenky přes internet a úschovna zavazadel,
která je při předložení jízdního dokladu dostupná zcela bezplatně. Tyto faktory
jsou neobyčejně důležité pro více jak 70 % respondentů. Za velmi důležité také
dotázaní považují krátké časové intervaly mezi spoji, finanční či věcnou kompen-
zaci za zpoždění vlaků nebo možnost nákupu jízdenky prostřednictvím mobilní
aplikace. Možnost rezervace parkovacího místa zdarma s nákupem jízdenky by
uvítali především majitelé automobilů a osoby, které mimo vlaku často jezdí vlast-
ním vozem. Možnost předplacené, cenově zvýhodněné a časově omezené karty na
jízdu po železnici uvítají především ti, kteří jezdí vlakem denně (35 %) nebo při-
bližně 1–3x za týden (26 % dotázaných). Za nejméně důležitou okolnost
z hodnocených faktorů považují dotázaní možnost připojištění v případě zmeškání
spoje.

Co se týče důležitosti služeb pro rodiny s dětmi a pro osoby s handicapem,
všechny zmíněné služby dopravců jsou pro dotázané důležité (tzn. možnost získat
asistenta hlavně pro přepravu osob se zdravotním postižením, speciální kupé pou-
ze pro matky s dětmi či asistence personálu při nástupu do vlaku nebo výstupu z
něj). Nejdůležitější z aspektů, které působí primárně na osoby s omezenou pohyb-
livostí, je bezbariérový přístup na nádraží a do vlakových souprav. S tímto názo-
rem souhlasí 92 % respondentů.

Téměř všichni respondenti se shodli na tom, že čistota v nádražních budovách,
v čekárnách a na nástupištích je pro ně neobyčejně důležitá. Velmi důležité je
z pohledu cestujících také zřízení pohodlných čekáren pouze pro ně samotné a
místenka v ceně jízdenky. Vlak tak nikdy nebude přeplněn, neboť každý má své
místo na sezení. Tiché kupé je cestujícími požadováno a jeho služeb by využila tře-
tina dotázaných.

7.2.5 Analýza cen jízdného a konkurence

O Čechách se traduje, že jsou šetrní, zvláště co se týče finančních prostředků. Tato
domněnka vyplývá i z výsledků předmětného dotazníku. 77 až 89 % dotázaných
není ochotno si na jízdném připlácet z žádného důvodu. Nejvíce respondentů (14
%) by bylo ochotno si připlatit maximálně do 5 % z ceny jízdného za občerstvení
s obsluhou přímo na místo. Do pěti procent z ceny jízdenky by si 8 % dotázaných

také bylo ochotno připlatit za možnost použití úschovny zavazadel či koupi jízdního dokladu přes internet nebo prostřednictvím mobilního telefonu, 7 % by zvážilo možnost zaplatit více za větší čistotu a pohodlí ve vlacích nebo denní tisk a 6 % zúčastněných by si připlatilo za parkování v ceně jízdenky. Příplatek za lepší služby ve výši 6–15 % je akceptovatelný pouze pro nepatrné procento dotázaných. Více než 16 % z jízdenky nechce za dopravu doplácet téměř nikdo.

Pozici tuzemských Českých drah coby dominantního železničního dopravce potvrdilo 92 % cestujících, kteří s touto společností cestují nejčastěji. Ačkoliv jde o společnost, která je lidmi nejhojněji využívána, jen o něco více než polovina z těchto respondentů s ČD cestuje také nejraději. Se společností RegioJet pravidelně cestuje 5 % dotázaných, ovšem její služby a pohodlí ve vozidlech si oblíbilo téměř 20 % z celkového počtu dotázaných. Se soukromou společností Leo Express nejraději cestuje téměř čtvrtina dotázaných, v rámci dopravy však jejích služeb nejčastěji využívají pouhá 2 % dotázaných. Jinými společnostmi nejčastěji jezdí jen 1 % všech respondentů, avšak v oblibě tyto společnosti má 6 % účastníků průzkumu. Za jiné železniční dopravce byly dotázanými označeny společnosti jako Arriva Morava a Arriva vlaky, GW Train Regio, Jindřichohradecké místní dráhy, KŽC Doprava (Klub železničních cestovatelů), Rail system nebo Vogtlandbahn, který provozuje svou činnost v Libereckém kraji.

S větší konkurencí na celostátních i regionálních železnicích v České republice souhlasí 9 z 10 dotázaných. Pokračující liberalizaci osobní železniční dopravy tedy odmítá 10 % zainteresovaných obyvatel České republiky. Podle občanů ČR by vstup nových společností na trh přinesl boj o zákazníky s následným snižováním jízdného na konkurenčních vlakových tratích a celkové zvýšení komfortu železniční přepravy. Podle průzkumu by se více investovalo do nového a modernějšího vozového parku a zvýšila by se i čistota na nádražích a ve vlakových soupravách. Tvrzení, že příchod nových společností na železnici může přispět k efektivnímu využívání státních dotací, je rozporuplné. 45 % respondentů souhlasí a s tímto tvrzením, avšak již o jedno procento méně (44 %) dotázaných tuto otázku nedokáže posoudit.

V rámci vyjádření vlastního názoru na přínos vstupu nových konkurentů, dotázaní nejčastěji odpovídali, že zvýšení počtu konkurentů by mohlo přinést zlepšení služeb na vybraných tratích, zlepšení návaznosti spojů nebo snižování délky zpoždění vlaků díky růstu množství vlakových souprav na kolejích. Postupující liberalizace českého železničního trhu by také mohla být impulsem pro Ministerstvo dopravy, které by se mělo zasadit o uznávání jízdních dokladů mezi dopravci. V případě, že se tak nestane, může být příliv konkurence na českou železnici vnímán jako komplikace pro cestující. Možným důsledkem zvýšení počtu mezi sebou soutěžících dopravců je také úpadek regionálních tratí, které by zisky monopolního dopravce z jiných frekventovaných a lukrativních tratí mohly subvencovat. V tomto případě by vstup soutěžitelů znamenal zvýšenou potřebu dotací nebo rušení některých regionálních tratí.

Podrobnější vyhodnocení dotazníku v grafické a tabulkové podobě se nachází v příloze N.

7.3 Závěry z provedeného dotazníkového šetření

Výstupy provedeného průzkumu přinesly řadu podstatných poznatků týkajících se spokojenosti uživatelů železniční dopravy se současným stavem na železnici, ale i ohledně názorů na vstup nových konkurentů na trh osobní železniční dopravy na území České republiky. Oblasti, u nichž by respondenti uvítali největší budoucí zlepšení, korespondují s oblastmi špatně hodnocenými v rámci spokojenosti s jejich současným stavem a zároveň s vysokou důležitostí pro zúčastněné. I přesto, že se v dotazníku lišila spokojenost i důležitost jednotlivých otázek, lze obecně definovat oblasti, na jejichž případném zlepšení se shodne většina dotázaných.

Za největší negativum železniční dopravy respondenti považují skutečnost, že cena jízdného je vyšší, než odpovídá reálně poskytovaným službám. Cena jízdy vlakem je přitom pro mnoho cestujících přijatelná pouze s cenovými zvýhodněními. Dotázaní z větší části souhlasí i s tvrzením o častém zpoždování vlaků a špatným stavem kolejových vozidel. Většina respondentů není spokojena se stářím, čistotou ani vzhledem železničních vozů. Nedostatečná je podle jejich názoru také kapacita vlakových souprav, a to především ve špičce. Významným faktorem nespokojenosti je také chybějící možnost nákupu jízdenek prostřednictvím mobilních telefonů pomocí SMS či za přispění různých aplikací.

Vysokou důležitost dotázaní přikládají dostupnosti bezdrátového připojení, zásuvkám umístěným nejen ve vlacích, ale i v nádražních budovách a preferují také moderní klimatizované či vytápěné vlakové soupravy. Téměř nepostradatelná je pro ně čistota ve vlacích, na nádražích a okolí. Respondenti chtějí mít přehled o zpožděných spojích na internetu nebo přes mobilní aplikace a i tento faktor je pro ně z hlediska výběru dopravního prostředku klíčový. Dotázaní by také měli zájem o bezplatné použití úschovny zavazadel při předložení jízdního dokladu, zřízení pohodlných čekáren jen pro ně samotné i místenku v ceně jízdenky. Bezbariérový přístup na nádraží a do vlakových souprav dotázaní vítají, převažuje u nich sociální citění s handicapovanými spoluobčany.

8 Závěr a diskuse

Možnost vstupu jakéhokoliv železničního dopravce s platnou licencí na libovolnou celostátní nebo regionální trať v České republice byla zavedena už roku 1995 nově vydaným zákonem o drahách. I přesto byl nástup konkurence v osobní železniční dopravě zpočátku velmi pozvolný a jen sotva znatelný. Důvodem neprojevení konkurence v osobní dopravě byly dotace, které stát poskytoval přímo ČD. České dráhy si tak dlouhou dobu udržovaly statut monopolního dopravce. Bylo však jasné, že tento stav nevydrží navždy, a to především z toho důvodu, že železniční doprava je pro soukromníky slibným odvětvím, z čehož vyplývá, že je zároveň i velkým lákadlem pro soukromý kapitál. Zlomovým se stal rok 2011, kdy se chopila své příležitosti společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury a stala se tak prvním přímým konkurentem doposud monopolních Českých drah. Následujícího roku využil možnosti vstoupit na trh další soukromý železniční dopravce, Leo Express, který se tak stal třetím a doposud posledním soutěžitelem na trase Praha – Ostrava.

Skutečnost, že český trh železniční dopravy, stejně jako mnoho evropských, fungoval po dlouhou dobu jako přirozený monopol, negativně ovlivnila efektivitu Českých drah coby národního a zároveň největšího tuzemského dopravce. Nejen, že hospodářské výsledky ČD nejsou dlouhodobě příliš příznivé, což je umocněno také vysokým a rostoucím zadlužením, ale tento model nedokonalé konkurence nevytvářel ani potřebné podněty pro modernizaci vozového parku ČD a zlepšování kvality poskytovaných služeb. Neefektivita se promítla i do vykládání veřejných prostředků.

Aby mohlo dojít k otevření železničního odvětví hospodářské soutěži a k rozvoji konkurenčního prostředí, bylo zapotřebí důsledně oddělit železniční provoz od vlastnictví a správy železniční infrastruktury (tzv. unbundling). Všechny tyto činnosti byly do 31. prosince 2002 integrovány ve státní organizaci České dráhy.

Na území České republiky byla idea separace funkce dopravce od správce infrastruktury implementována v roce 2003 oddělením Českých drah, a. s. od SŽDC. Rokem 2003 tak započala transformace státní společnosti České dráhy, jejímž cílem bylo vytvořit podmínky pro rozvoj dopravního systému, který by uspokojoval potřeby společnosti a který by zároveň fungoval s maximálním uplatněním tržních mechanismů. O pět let později, v polovině roku 2008, byl statut provozovatele dráhy všech celostátních a regionálních tratí vlastněných státem oficiálně přiřčen Správě železniční dopravní cesty. K převádění veškerých činností spojených s provozováním dráhy na SŽDC včetně přesunu do těchto činností zainteresovaných zaměstnanců a příslušného movitého i nemovitého majetku, docházelo v průběhu let 2008–2011.

Otázku, kterou je však třeba zodpovědět je, zda oddělení provozu na železnici od provozování infrastruktury přináší pro segment osobní železniční dopravy pozitiva nebo spíše negativní efekty. Vzhledem k postupující liberalizaci osobní železniční dopravy lze jednoznačně říci, že se jeví značně problematické, aby in-

infrastrukturu vlastnil jeden z dopravců. Unbundling tedy umožňuje přístup na železniční trh nejen ČD, ale i dalším, převážně soukromým dopravcům na nediskriminačním základě. Tento model se vyznačuje stejnými podmínkami pro všechny, přičemž všichni provozovatelé drážní dopravy na železniční síti ve vlastnictví České republiky musí platit poplatek za používání vnitrostátní železniční dopravní cesty.

Každá strana má však svůj rub a líc, a proto i unbundling není tak jednoznačné hodnotit, má i svá úskalí. Mezi nevýhody vertikální separace patří také tendence provozovatelů dopravních služeb přesouvat část svých nákladů na správce dopravní infrastruktury. Příkladem může být nedostatečná údržba kol, která sice šetří náklady železničních operátorů, o to více však musí vynaložit provozovatel a vlastník infrastruktury ze svých prostředků na údržbu kolejnic. Z tohoto důvodu je potřebná zvýšená administrativní regulace a podstatné je také posílit roli státu v pozici regulátora.

Dalším krokem k dokončení transformace ČD by měl být převod nádraží z majetku ČD do majetku státu, který by následně obhospodařovala SŽDC. Dlouhodobě se plánovaným převodem staničních budov a pozemků pod kolejemi zabývá dopravní resort. Společně s tímto majetkem by ke Správě železnic mělo přejít několik stovek stávajících zaměstnanců ČD, pracujících u regionálních správ majetku. Tento převod je však stále v jednání, neboť kvůli kritice konkurence v čele s Radimem Jančurou se chce Ministerstvo dopravy v této záležitosti nejdříve obrátit na Evropskou komisi, aby se vyvarovalo podezření z nedovolené veřejné podpory státnímu dopravci. (ČTK III., 2014) Převod majetku ČD do rukou státu je dalším nezbytným předpokladem pro fungování liberalizovaného systému české železnice.

Se vstupem dalších dopravců na český železniční trh začal být vytvářen tlak na dominantního dopravce. Nezbytností bylo především zvýšení kvality poskytovaných služeb. Modernizace zastaralé kolejové techniky se ukázala jako nutné opatření, které mělo napomoci Českým drahám udržet krok s konkurencí. Důsledkem této potřeby jsou v posledních letech rozsáhlé investice do nových a moderních železničních vozidel i do odpovídajícího marketingu, který ČD realizují.

Dlouhodobě chybějící konkurenční tlak se projevil i na slabém a někdy až alarmujícím výsledku hospodaření Českých drah mezi roky 2003–2013. Kvůli absenci zisku vedla potřeba modernizace vozového parku ČD k zapojení cizích zdrojů a s tím souvisejícímu intenzivnímu zadlužování. Objem cizích zdrojů vzrostl od roku 2003 do roku 2013 více než čtyřikrát. Jejich podíl tak v ČD vzrostl z 15 % na 48 %, což prakticky znamená, že jen o něco málo více než polovina majetku Českých drah patří státu, zbytek je věřitelů. Nárůst cizích zdrojů v kapitálové struktuře od roku 2003 reálně představoval téměř 25 mld. Kč.

Prostřednictvím analýzy hospodaření největšího tuzemského dopravce bylo zjištěno, že pozitivním dopadem liberalizace byl nárůst počtu cestujících ve vlacích, jenž přispěl i k nárůstu komerčních tržeb z jízdného. Důsledky otevření trhu pro další dopravce je však možné spatřovat i na nákladové straně v hospodaření ČD. Příchod konkurence vytváří tlak na efektivitu železničního podnikání. Požadavek

na růst efektivity následně vedl ke snaze snižovat režijní náklady. České dráhy šetřily nejen na mzdách, ale i na provozu vlaků – na energii a palivech. Avšak ani růst tržeb z dopravy osob, ani snižování osobních a dalších provozních nákladů, nepřispěly ke kladnému hospodářskému výsledku společnosti.

Pro České dráhy, jakožto významného příjemce veřejných finančních prostředků, jsou dotace ze státního rozpočtu i z rozpočtu krajů naprosto nepostradatelné pro jejich další existenci. Diskutabilní je však situace ohledně miliardových částek ročně přispívaných na osobní železniční dopravu po příchodu dalších soukromých dopravců na trh. Mohlo by se zdát logické, že po zrušení příspěvků na dnes již státem nedotovanou linku v relaci Praha – Ostrava, která je v současné době provozována čistě na podnikatelské riziko dopravců, se navýší úspora veřejných financí. Realita je ale opačná. S postupující liberalizací veřejné výdaje na osobní železniční dopravu v případě České republiky rostou. Příčinou je to, že s konkurencí, která přichází na železniční trh, České dráhy ztrácejí svou výhodu a zisky z lukrativních tratí, které jsou pro ně důležité pro financování tratí ztrátových. Tím pádem hradí ztrátu stát a kraje, čímž nemůže docházet ke snížení poskytovaných veřejných dotací. V současnosti ČD provozují většinu ztrátových tratí, neboť pro ostatní dopravce z pohledu jejich podnikání nejsou dostatečně atraktivní.

České dráhy nejsou typickou komerční společností působící v tržním prostředí. Příčinou je do značné míry i historie společnosti, kdy ČD byly založeny jako státní organizace, a přestože tomu již tak není a České dráhy se staly společností akciovou, stále je jediným akcionářem stát. Z toho pak vyplývají vzájemné vazby železničního sektoru a politické reprezentace, která je k Českým drahám vstřícná. O tom svědčí i dofinancování dřívějších deficitů ČD ze státního rozpočtu nebo dlouholeté smlouvy o provozu spojů na většině území našeho státu podepsané s ČD. I přes tuto skutečnost byl přijat plán, na základě kterého má každoročně dojít k otevření alespoň malé části železničního trhu.

Předkládané výstupy diplomové práce jsou primárně navrhovány na základě analytického zhodnocení stávajících podmínek na české železnici i na základě provedeného průzkumu formou dotazníkového šetření. Dílčím cílem této práce bylo zformulovat doporučení pro management železničních společností i pro tvůrce hospodářské politiky v České republice. Tato doporučení jsou poskytnuta v následujících odstavcích.

8.1 Doporučení pro vrcholové vedení železničních společností i pro tvůrce hospodářské politiky na území ČR

Liberalizace osobní železniční dopravy v České republice je z pohledu souhlasných názorů spotřebitelů i díky převažujícím kladným efektům a výhodám krok správným směrem. Těchto předností si všimlo i Ministerstvo dopravy, podle jejichž plánů trasa Praha, hl. n. – Ostrava, hl. n. nezůstane jedinou liberalizovanou tratí v České republice. Nezbyvá tedy než tvůrcům hospodářské politiky liberalizaci a nástup konkurentů i na další železniční tratě doporučit. Zákonodárci by se však v rámci podpory domácího průmyslu měli zamyslet, zda umožnit vstup na tratě

pouze tuzemským firmám (např. RegioJet, který je ryze českou firmou) či otevřít toto odvětví i pro firmy se zahraničním kapitálem.

Současným problémem jsou narůstající veřejné výdaje, které železnice odčerpává navzdory pokračující liberalizaci. Samozřejmě by bylo neuvážené myslet si, že by železniční doprava v ČR mohla fungovat bez státní podpory a vzkvétat bez spoluúčasti daňových poplatníků, avšak finanční výpomoc by měla být uplatňována na nediskriminačním základě vítězům veřejných zakázek, do infrastruktury, případně do modernizace a obnovy nádražních budov až (a jestli vůbec) budou převedeny na SŽDC v zastoupení státu. Toto vzájemné uznávání jízdének by mělo vejít v platnost nejpозději s otevřením železnice novým účastníkům a službám, které je Evropskou komisí plánováno na prosinec 2019. (Komise navrhuje otevření železničního trhu, 2013)

Za zvážení by stálo také alespoň částečné omezení počtu konkurenčních dopravců na jedné trati a to z toho důvodu, aby jednotliví operátoři nevykazovali ztrátu a např. České dráhy tak mohly financovat i tratě méně lukrativní, které nejsou soukromými investory vyhledávány a preferovány. Konkurence by měla být zdravá, ale ne příliš dravá. A proto přísloví „všeho moc škodí“ platí i na příliv konkurence, neboť přílišná liberalizace má více záporů než kladů.

Za zmínku stojí i privatizace železniční dopravy ve Velké Británii, jejímž důsledkem bylo vytvoření rovných podmínek pro všechny dopravce, aniž by některý z nich byl státem upřednostňován. Pokud by se systém vertikální separace, který je v České republice v současnosti implementován, ukázal jako nevyhovující, bylo by možné následovat příklad Velké Británie, u níž železniční model vykazuje velmi dobré výsledky. V rámci privatizace byl státní podnik ve VB rozdělen na mnoho menších společností, čímž bylo dosaženo zefektivnění železniční dopravy, přílivu cestujících a v neposlední řadě i úspory veřejných financí.

Doporučení pro stát, především pak pro Ministerstvo dopravy spočívá také ve zprostředkování dohody o vzájemném uznávání jízdních dokladů mezi dopravci a následném vykonávání dohledu nad postupy železničních společností v tomto směru. Uznávání jízdních dokladů konkurentů společně s domluvou mezi dopravci o návaznosti spojů by cestujícím značně zjednodušily cestování, mají pro spotřebitele dopravních služeb klíčový význam a jsou jimi požadovány.

Co se týče doporučení pro firmy konkurující si mezi sebou v provozování osobní železniční dopravy na trase Praha – Ostrava, lze jen podotknout, že se vydaly správným směrem. Vysokou laťku České dráhy, RegioJet i Leo Express nastavily při cestování z Prahy do Ostravy v komfortu, rychlosti, vybavení vlakových souprav, ochotě vlakového personálu i při stanovení cen. Ovšem neměly by, jak se lidově říká, usnout na vavřínech, a i nadále zdokonalovat své služby, neboť jde především o zákazníka, o jeho přání, potřeby a požadavky.

Zákazníci železničních společností by uvítali například nákup jízdních dokladů přes mobilní telefon a to pomocí SMS zpráv či mobilních aplikací. Dále by také ocenili služby úschoven v ceně jízdenky či důvěryhodný přehled o aktuálním zpoždění vlaků v telefonu. Toto jsou jen některé z modifikací, které vplynuly z dotazníkového šetření, a kterými by se mohli soutěžitelé zabírat. Nadále by se

však měly tyto podniky řídit heslem: „ekonomicky, ale komfortně“, protože lidskou přirozeností je požadovat co nejvyšší kvalitu a zároveň zbytečně neplýtvat omezenými ekonomickými zdroji.

Závěrem lze říci, že osobní železniční dopravu lze považovat za ekologicky příznivější druh dopravy než mnohé další dopravní módy. Z pohledu udržitelnosti rozvoje území je tento druh dopravy klíčový. I přesto, že se v posledních letech na úrovni Českých drah i v osobní železniční dopravě obecně mnohé změnilo – vzrostla kvalita poskytovaných služeb, jsou vynakládány nemalé finanční obnosy na modernizaci a údržbu vozového parku, na koleje vyjely vlakové soupravy nových železničních dopravců a změnila se i cenová politika ČD především na konkurenční trase, ohledně železniční dopravy se stále najde celá řada témat, která si zaslouží pozornost. Předkládaná diplomová práce, především pak marketingový průzkum, reflektuje spokojenost cestujících a jimi kladené požadavky na železniční dopravu. Prostřednictvím zapojení zákazníků železničních společností do problematiky může být dosaženo všeobecné spokojenosti s tímto druhem dopravy. Navrhovaná doporučení přinášejí možnou inspiraci pro budoucí rozhodování vrcholových zástupců jednotlivých železničních společností i tvůrců hospodářské politiky v České republice.

9 Použitá literatura

9.1 Monografické publikace, legislativa, odborné a novinové články

- BARTOŠOVÁ, V.; BIELIKOVÁ, A.; BUČEK, O.; HARMANOVÁ, D.; CHLEBÍKOVÁ, D.; TOMOVÁ, A. *Transformácia železníc vo svete*. 1. vyd. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, 2002. 159 s. ISBN 80-7100-946-6.
- BRODECKI, Z. A KOL. *Traktat o Unii Europejskiej. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską – komentarz*. Warszawa: LexisNexis, 2005, s. 292. ISBN 83-733-4480-2.
- BUSCHE, A. *How Does the Community Wish to Revitalise its Railways?* *Intereconomics*, 2004, vol. 39. č. 4. 213–221 s. ISSN 0020-5346.
- EUROPEAN COMMISSION. *Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent*. Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006.
- EUROPEAN COMMISSION. *The future development of the common transport policy – A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility*. Bulletin of the European Communities: Supplement 3/93. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1993. 72 s. ISBN 92-826-5911-9.
- EUROPEAN COMMISSION. *White Paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. 124 s.
- EUROPEAN COMMISSION. *White paper – Roadmap to a Single European Transport Area: Towards a competitive and resource efficient transport system*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2011.
- FORET, M. *Marketingový průzkum: poznáváme svoje zákazníky*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2008. 121 s. ISBN 978-80-251-2183-2.
- FOWKES, A. S.; NASH, C. A. *Rail Privatisation in Britain - lessons for the rail freight industry* – ECMT Round Table 125, European Integration of Rail Freight Transport, 2004.
- GLAISTER, S. *Competition Destroyed by Politics: British Rail Privatisation*. Centre for the Study of Regulated Industries (CRI) Occasional Paper 23, 2004.
- GOYDER, D G. *EC competition law*. 4. vyd. Oxford: Oxford University Press, 2003. 592 s. ISBN 0-19-9261-45-8.
- JELÍNKOVÁ, B. *Konkurence v osobní železniční dopravě na území České republiky*. Bakalářská práce. Brno: MENDELU Brno, 2012. 68 s.
- KALÍNSKÁ, E. A KOL. *Mezinárodní obchod v 21. století*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. 232 s. ISBN 978-80-247-3396-8.

- KIRCHNER, CH. *Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2004. Comparison of the Market Opening in the Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway*. Berlin: IBM Deutschland GmbH. Business Consulting Services. 2004. 17 s.
- KIRCHNER, CH. *Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway*. Berlin: IBM Deutschland GmbH. Business Consulting Services. 2011. 35 s.
- KREISLOVÁ, G. *Dotazníkové šetření*. Bakalářská práce. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta aplikovaných věd. 2008. 74 s.
- KVIZDA, M. *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky: mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 83 s. ISBN 80-210-4219-2.
- KVIZDA, M.; POSPÍŠIL, T.; SEIDENGLANZ, D.; TOMEŠ, Z. *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. 1. vyd. Brno: ESF Masarykovy univerzity, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9.
- KVIZDA, M.; TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. 2. vyd. Brno: ESF Masarykovy univerzity, 2008. 141 s. ISBN 978-80-7399-557-7.
- KVIZDA, M.; TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické, právní a regionální faktory konkurenceschopnosti železnice: Seminář Telč 2009 – recenzovaný sborník příspěvků*. 1. vydání. Brno: ESF MU, 2009. ISBN 978-80-210-5008-2.
- KVIZDA, M.; TOMEŠ, Z. *Regulace konkurenčního prostředí na železnici – teorie v centru a praxe v regionech: Seminář Telč 2011 – sborník příspěvků*. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita, 2011. ISBN 978-80-210-5629-9.
- LOŠŤÁKOVÁ, H. *B-to-B marketing: strategická marketingová analýza pro vytváření tržních příležitostí*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2005. 186 s. ISBN 80-86419-94-0.
- MAGRETTA, J. *Michael Porter jasně a srozumitelně: O konkurenci a strategii*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2012. 232 s. ISBN 978-80-7261-251-2.
- MCDANIEL, C.; GATES H. R. *Marketing Research: The Impact of the Internet*. 5th edition. John Wiley & Sons, 2002. 768 s. ISBN 978-04-700-0357-2.
- MISES, VON L. *Liberalismus*. Praha: Ekopress, 1998. 186 s. ISBN 80-86119-08-4.
- NASH, CH. *Regulatory reform in rail transport – the UK experience*. Swedish Economic Policy Review 9, 2002, p. 257-286.
- PELTRÁM, A.; KOŘÍNKOVÁ, K. *Strategie oživení železnic Společenství: Bílá kniha*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1996. 38 s. ISBN 80-8588-457-7.

- PORTER, M E. *Competitive strategy: techniques for analyzing industries and competitors: with a new introduction*. New York: Free Press, 1998. 396 s. ISBN 0-684-00577-8.
- PRAHALAD, C K.; RAMASWAMY, V. *Budoucnost konkurence: spoluvytváření jedinečné hodnoty se zákazníkem*. 1. vyd. Praha: Management Press, 2005. 277 s. ISBN 80-7261-126-7.
- PŘIBOVÁ, M. A KOL. *Analýza konkurence a trhu*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1998. 92 s. ISBN 80-7169-536-X.
- RAJCHL, J. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha: Grada Publishing, 2009. 192 s. ISBN 978-80-247-3006-6.
- RŮČKOVÁ, P. *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 3. rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2010, s. 48–50. Finanční řízení. ISBN 978-80-247-3308-1.
- SEIDENGLANZ, D. Competitiveness of Air Transport in Central Europe. In: Proceedings of the 14th HKSTS International Conference „Transportation and Geography“. Hong Kong, 2009.
- STEVENS, H. *Transport Policy in the European Union*. New York: Palgrave Macmillan, 2004. 276 s. ISBN 978-03-337-9356-5.
- ŠKODA, M. *Doporučení pro firmu vstupující na trh železniční dopravy*. Bakalářská práce. Brno: MENDELU Brno, 2012. 92 s.
- THOMPSON, L. S. *Privatizing British Railways: Are There Lessons for the World Bank and its Borrowers?* Transport papers. Washington, DC: World Bank, 2004.
- TOMEŠ, Z. *Analýza vlivu liberalizace železničního trhu na hospodaření Českých drah*. Scientia et Societas, Newton College a.s., 2013, IX., č. 4, s. 194–206. ISSN 1801-7118.
- TOMEŠ, Z. *Liberalization and regulation in Central European railway markets*. Europejska przestrzeń transportu: Wyzwania rynkowe. Zeszyty naukowe nr 741, Problemy transportu i logistyki nr 18. Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, 2012. 267–277 s. ISSN 1640-6818.
- TOMEŠ, Z. *Monopol a konkurence na železnici*. Scientia et Societas, Newton College a.s., 2009, V., č. 4, s. 139–149. ISSN 1801-7118.
- TOMEŠ, Z.; POSPÍŠIL, T. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 77 s. ISBN 80-210-4220-6.
- WICKENS, A. H.; *Technology and the high performance, cost-effective railway*. Brusel: XXIV. Kongres AICCF – UIC, 1985. 57 s.
- ZAHRADNÍČEK, T. a kol; *Slovník cizích slov*. 1. vydání. TZ-one, 2013. 824 s. ISBN 978-80-87873-04-5.
- ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2007, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
- ZELENÝ, L.; PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická, Podnikohospodářská fakulta, 2000, 106 s. ISBN 80-245-0110-4.

9.2 Internetové zdroje

- II. železniční balíček. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/II.+%c5%beelezni%c4%8dn%c3%ad+bal%c3%ad%c4%8dek.htm
- III. železniční balíček. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006, 28.12.2009 [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/3.htm
- Airport Express. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009 [cit. 2014-12-10]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/specialni-nabidky/airport-express-na-letiste-praha/-3679/>
- Archiv: Výsledky hospodaření. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, © 2009-2012 [cit. 2014-11-09]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/onas/vysledky-szdc/archiv.html>
- Arriva Morava* [online]. VIZUS, © 2014 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/>
- AWT [online]. AWT, © 2012 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://www.awt.eu/cs/>
- Bílá kniha o dopravě*. TRANSFORuM: Transport 2050 [online]. Rupprecht Consult, © 2013 [cit. 2014-10-29]. Dostupné z: <http://www.transforum-project.eu/cz/transforum/bila-kniha-o-doprave.html>
- Cenový asistent. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 11.12.2014 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: <http://asistent.cd.cz/asistent>
- Cenový věstník: Výměr MF č. 01/2015 ze dne 26. listopadu 2014, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. In: *Praha: Ministerstvo financí*, 27.11.2014, ročník XXXXII, 13. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/cenovy-vestnik/2014/cenovy-vestnik-13-2014-19808>
- Cestování 1. třídou ve vlacích ČD. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 1.3.2014 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/-19548/>
- Cestovní třídy. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-08-03]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/114-nase-vlakly.html?atb=0>
- COUNCIL DIRECTIVE of 29 July 1991 on the development of the Community's railways [online]. 29.7.1991 [cit. 2014-11-25]. Dostupné z: utk.gov.pl/download.php?s=1&id=1935
- Časté dotazy. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/86-faq.html>
- ČD Cargo: *Cokoliv Kamkoliv* [online]. ČD Cargo, © 2014 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://www.cdargo.cz/web/guest/ostatni-sluzby>
- ČD railjet. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 26.3.2014 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?abbrev=17491&conn=7021&pg=1>

- ČD Taxi. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 12.5.2014 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/specialni-nabidky/cd-taxi/-11343/>
- ČD Travel: Člen skupiny ČD [online]. [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.cdtravel.cz/page/o-nas/>
- ČD v roce 2012 snížily stáří vozového parku o dva roky. In: *ŽelPage: elektronický magazín o drahách* [online]. ŽelPage, © 2001-2014, 25.1.2013 [cit. 2014-12-05]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/8807>
- Čekárny ČD lounge. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 16.12.2013 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/pendolino/navazne-sluzby/cekarny/-15340/>
- České dráhy v pololetí prohloubily ztrátu na téměř půl miliardy korun. *Hospodářské noviny* [online]. In: *Economia*, © 1996-2014, 31.8.2012 [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-57262060-ceske-drahy-v-pololeti-prohloubily-ztratu-na-temer-pul-miliardy-korun>
- ČTK I. Nejztrátovější trať v ČR je mezi Ostravou a Olomoucí, ročně stojí 157 milionů. In: *Novinky.cz* [online]. Borgis, © 2003-2014, 4.1.2013 [cit. 2014-12-02]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/289388-nejztratovejsi-tratv-cr-je-mezi-ostravou-a-olomouci-rocne-stoji-157-milionu.html>
- ČTK II. Dráhy jednájí s konkurencí o vzájemném uznávání jízdenek. In: *Deník.cz* [online]. VLTAVA-LABE-PRESS, © 2005-2014, 22.8.2013 [cit. 2014-12-15]. Dostupné z: <http://www.denik.cz/ekonomika/drahy-jednaji-s-konkurenci-ovzajemnem-uznavani-jizdenek-20130822.html>
- ČTK III. Správa železnic předpokládá kromě nádraží i převod pozemků z ČD. In: *Ekolist.cz* [online]. Praha: BEZK, 9.4.2014 [cit. 2014-12-26]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/sprava-zeleznic-predpoklada-krome-nadrazi-i-prevod-pozemku-z-cd>
- DANIELKA, M. Dodávka RegioSharků Českým drahám je kompletní. In: *ŽelPage: Elektronický magazín o drahách* [online]. ŽelPage, © 2001-2014, 14.2.2014 [cit. 2014-12-15]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/9236>
- Dětské kupé. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/sluzby/detske-kupe/>
- DOHNAL, F. Osobní železniční doprava a trh. *Nejvyšší kontrolní úřad* [online]. 17.9.2012 [cit. 2014-11-13]. Dostupné z: <http://www.nku.cz/cz/media/osobni-zeleznicni-doprava-a-trh-id5433/>
- Dokumenty. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-16]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/dokumenty/>
- Doprava v Nemecku. In: *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. 1.11.2013 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: http://sk.wikipedia.org/wiki/Doprava_v_Nemecku
- Dopravci působící na síti SŽDC. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, © 2009-2012, 15.5.2014 [cit. 2014-07-22]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>

- Drážní inspekce* [online]. Drážní inspekce, © 2008 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/>
- Druhy vlaků. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 18.2.2014 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/nase-vlakky/-3528/>
- DVOŘÁK, P. Osobní vozy RegioJet. *VagonWEB: železniční osobní vozy* [online]. BY-NC-SA 4.0, 14.7.2014 [cit. 2014-07-22]. Dostupné z: <http://www.vagonweb.cz/popisy/popisy.php?k=RJ>
- Elektrická jednotka 480. In: *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. 5.9.2014 [cit. 2014-12-05]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Elektrick%C3%A1_jednotka_480
- EVROPSKÁ KOMISE. *Politiky Evropské unie: Doprava – Spojení pro evropské občany i podniky* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2014-11-21]. ISBN 978-92-79-24064-5. Dostupné z: http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/cs/transport_cs.pdf
- Flotila Leo Express. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-08-03]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/123-flotila.html>
- FUKSA, D. Železniční události: červenec 2014. In: FUKSA, D. *Vlak-site* [online]. © 2002-2014 [cit. 2014-12-13]. Dostupné z: <http://vlak.wz.cz/news/2014-07.pdf>
- GW Train Regio* [online]. GW Train Regio, © 2011 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/>
- HALLA, P. Modernizace železniční sítě v České republice. In: *Silnice, železnice* [online]. KONSTRUKCE Media, © 2002 - 2014, 15.6.2011 [cit. 2014-11-12]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/modernizace-zeleznicni-site-v-ceske-republice/>
- Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální osobní dopravy. In: *Hospodářská komora České republiky: měníme vize ve skutečnost* [online]. Praha: Hospodářská komora ČR, © 2013 [cit. 2014-11-19]. Dostupné z: <http://www.komora.cz/pro-podnikani/legislativa-a-normy/pripominkovani-legislativy/nove-materialy-k-pripominkam/99-11-harmonogram-otevirani-trhu-verejnych-sluzeb-v-oblasti-dalkove-a-nadregionalni-zeleznicni-osobni-dopravy-t-5-5-2011.aspx>
- HERGET, J.; CHALOUPSKÁ, M. Leo Express chce žalovat České dráhy o 300 milionů, žalobu avizoval i RegioJet. In: *Český rozhlas* [online]. Český rozhlas, © 1997-2014, 30.1.2014 [cit. 2014-12-14]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/domaciekonomika/_zprava/leo-express-chce-zalovat-ceske-drahy-o-300-milionu-zalobu-avizoval-i-regiojet--1309939
- Historie. *České dráhy: Největší český železniční dopravce s více než 170letou tradicí* [online]. České dráhy, © 2008 [cit. 2014-07-08]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>

- Historie v datech. *České dráhy: Největší český železniční dopravce s více než 170letou tradicí* [online]. České dráhy, © 2008 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>
- Historie železniční dopravy v Česku. In: *Wikipedie: otevřená encyklopedie* [online]. 2.9.2014 [cit. 2014-12-02]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Historie_%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD_dopravy_v_%C4%8Cesku#cite_note-74
- History of British Rail. *Rail.co.uk: all the rail expertise you need* [online]. © 2013 rail.co.uk [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: <http://www.rail.co.uk/british-railway-history/british-rail/>
- HOLANOVÁ, T.; KUBÁTOVÁ, Z. Žluté vlaky opět ve ztrátě, lístky jsou příliš levné. In: *Aktuálně.cz* [online]. Economia, © 1999-2014, 15.2.2013 [cit. 2014-12-01]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/ceska-ekonomika/zlute-vlakly-opet-ve-ztrate-listky-jsou-prilis-levne/r~i:article:771439/>
- HORÁČEK, F. První odhady: povodeň napíše účet za miliardy korun. *IDNES.cz* [online]. MAFRA, © 1999-2014, 3.6.2013 [cit. 2014-11-14]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/povoden-zpusobi-skody-za-miliardy-d5a-/ekonomika.aspx?c=A130603_124425_ekonomika_fih
- Idol: Vše o veřejné dopravě v Libereckém kraji* [online]. KORID LK, © 2012 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/>
- In Karta. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/cs/vyhody-pro-cestujici/default.htm>
- Jak koupit jízdenku. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009 [cit. 2014-12-19]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=227&conn=1708&pg=1>
- JAREŠ, M. Hamburská integrovaná doprava – první IDS na světě. In: *DRÁPAL, F. Integrované dopravní systémy* [online]. © 2006-2014, 23.3.2008 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/01-2008_mj.phtml
- JHMD – tak trochu jiná dráha* [online]. Jindřichohradecké místní dráhy, © 2013 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://jhmd.cz/o-nas>
- Jízdné a slevy. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=201>
- KADEŘÁVKOVÁ, A. *Přehled železničních balíčků EU* [online]. Asociace podniků českého železničního průmyslu, © 2006-2014 [cit. 2014-10-20]. Dostupné z: http://www.acri.cz/uploads/acri-akademie/4ZB/Kaderavkova_zeleznicni_balicky.pdf
- KALÁB, V. Prachař odmítl konkurenci na železnici. Nic nás nenutí, říká jeho úřad. In: *Lidovky.cz: Zpravodajský server Lidových novin* [online]. Praha: MAFRA, © 2014, 5.3.2014 [cit. 2014-11-19]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/prachar-odmitl-konkurenci-na-zeleznici-nic-nas-nenuti-rika-jeho-urad-1g3-/doprava.aspx?c=A140304_165200_in-doprava_mev

- Kapesní jízdní řády dálkových vlaků ČD. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 26.6.2014 [cit. 2014-12-04]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/kapesni-jizdni-rady/-9606/>
- KAPLAN, L. Vysokorychlostní železnice v ČR. *Vysokorychlostní železnice* [online]. [cit. 2014-10-20]. Dostupné z: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-zeleznice-v-cr/>
- KDS s.r.o.: *My Vám nabízíme víc...* [online]. KDS, © 2008 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://www.kdskladno.cz/o-nas/>
- Kombinovaná doprava. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-10-24]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Kombinovana_doprava/Kombinovana_doprava.htm
- Komise navrhuje otevření železničního trhu konkurenci. In: *Evropská komise* [online]. Evropská unie, © 1995-2014, 30.1.2013 [cit. 2014-12-26]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/news/130130_zeleznicni_trh_cs.htm
- Konkurence na železnici zajišťuje lepší servis pro cestující. *První zprávy.cz* [online]. Easy Communications, © 2008-2014, 20.6.2014 [cit. 2014-07-19]. Dostupné z: <http://www.prvnizpravy.cz/zpravy/zpravy/konkurence-na-zeleznici-zajistuje-lepsi-sevis-pro-cestujici/>
- KORBEL, P. Dopravcům krize zavařila. In: *Ekonom* [online]. Economia, © 1996-2014, 27.10.2010 [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://ekonom.ihned.cz/c1-47526000-dopravcum-krize-zavarila>
- Kreditová jízdenka. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/jizdne-a-ceny/kreditova-jizdenka/>
- Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-08-03]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/71-o-nas.html>
- Liberalismus. In: *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. 2.11.2014 [cit. 2014-11-25]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Liberalismus>
- Liberalizace*. Businesscenter.cz: Slovník pojmů [online]. HAVIT, © 1998 - 2014 [cit. 2014-10-29]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pojmy/p1214-liberalizace.aspx>
- Liberální Evropa (Liberalismus). Kategorie: Myšlenkové směry. In: *Encyklopedie Evropa 2045* [online]. Generation Europe [cit. 2014-11-25]. Dostupné z: <http://www.evropa2045.cz/hra/napoveda.php?kategorie=7&tema=142>
- LUKÁŠOVÁ, J. Zdraví firmy si může podnikatel vyšetřit sám. *Podnikatel.cz: Průvodce vaším podnikáním* [online]. Internet Info, © 2007-2014, 8.12.2009 [cit. 2014-11-14]. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/clanky/zdrava-firmy-si-maa34e-podnikatel-vyaeta-it-sam/>
- Mapy pro širokou veřejnost. KRÝŽE, P. SŽDC: Provozování dráhy [online]. Správa železniční dopravní cesty [cit. 2014-10-20]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>

- Materiál k otevírání trhu na železnici jde do meziresortního připomínkového řízení, ministr Prachař jej předloží vládě do konce srpna. *Ministerstvo dopravy* [online]. © 2006, 30.7.2014 [cit. 2014-11-19]. Dostupné z: http://www.mdcrcz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Material_k_otevirani_trhu_na_zeleznici_jde_do_meziresortniho_pripominkoveho_rizeni.htm
- MBM rail* [online]. MBM rail, © 2013 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.mbmr.cz/>
- MEDIAFAX. PODÍVEJTE SE! Velký VÝPRODEJ Českých drah! ZA PÁR KORUN!. In: *TN.cz* [online]. CET 21, © 2012, 14.10.2011 [cit. 2014-12-03]. Dostupné z: <http://tn.nova.cz/clanek/zpravy/ekonomika/kupte-si-nadrazni-budovy-na-prodej-je-jsou-i-rodinne-domy-za-520-tisic.html>
- Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou. *Praha.eu: portál hlavního města Prahy* [online]. Magistrát hlavního města Prahy, © 2014 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: www.praha.eu/public/c4/51/48/579762_62687_Memorandum.pdf
- METRANS: Snadněji, rychleji, levněji* [online]. METRANS Rail, © 2013 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.metransrail.eu/cs/>
- Nákladní doprava. *České dráhy: Největší český železniční dopravce s více než 170letou tradicí* [online]. České dráhy, © 2008 [cit. 2014-07-08]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/nakladni-doprava/-889/>
- Naše jízdenky a ceny. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-12-11]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/jizdne-a-ceny/>
- Navazující služby. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-29]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/navazujici-sluzby/>
- Network Rail: Britain's railway is busier now than any time since the 1920s* [online]. Network Rail [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: <http://www.networkrail.co.uk/asp/121.aspx>
- NOVOTNÝ, J. Slamečka uzavřel s ČD desetiletou smlouvu. *Novinky.cz* [online]. Bor-gis, © 2003–2014, 3.12.2009 [cit. 2014-11-14]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/186024-slamecka-uzavrel-s-cd-desetiletou-smlouvu.html>
- Nový jízdní řád na trase Praha – Košice. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014, 14.12.2014 [cit. 2014-12-04]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/praha-kosice/jizdni-rad/jizdni-rad-prosinec.html>
- OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ* [online]. OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.olomouckadopravni.cz/>
- On-line objednávání občerstvení v SC Pendolino. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 10.12.2013 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/pendolino/sluzby-ve-vlaku/obcerstveni-on-line/-15831/>
- Osoblažská úzkokolejka: dráha sta oblouků* [online]. Slezské zemské dráhy, © 2008–2014 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.osoblazsko.com/o-trati>

- Osobní doprava. *České dráhy: Největší český železniční dopravce s více než 170letou tradicí* [online]. České dráhy, © 2008 [cit. 2014-07-08]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>
- Osobní doprava, Výletní vlaky. *KŽC* [online]. KŽC, © 2014 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://www.kzc.cz/cz/KZC-doprava/Osobni-doprava-vyletni-vlaky>
- Palubní personál. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=969>
- Palubní servis. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-08-03]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/120-palubni-servis.html?atb=1>
- Parkování ZDARMA. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-28]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/sluzby/parkovani/>
- PEŠÍK, V. O nás. Lokálka Group: Železniční spolek v Rokycanech [online]. © 2012 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://lokalkagroup.eu/index.php?name=Onas&file=index&id=1>
- PETRÁK, J. Leo Express přepravil první milion cestujících. *ŽelPage: elektronický magazín o drahách* [online]. ŽelPage, © 2001-2014, 3.4.2014 [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://forum.zelpage.net/zpravy/9135>
- Pohodlí na cestách. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 22.8.2013 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/pendolino/sluzby-ve-vlaku/pohodli/-15332/>
- POŠTOLKOVÁ, L. Rady a tipy pro cestování po železnici, na co mají zákazníci právo a kam se mají obracet. In: *Travel Trade Gazette: vše o cestovním ruchu* [online]. TTG, © 2014, 16.7.2013 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.ttg.cz/rady-a-tipy-pro-cestovani-po-zeleznici-na-co-maji-zakaznici-pravo-a-kam-se-maji-obracet/>
- Praha – Parking Centrum. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. © 2009, 1.10.2014 [cit. 2014-12-10]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/specialni-nabidky/cd-parking/-14340/>
- Pro cestující. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-12-10]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/69-pro-cestujici.html>
- Pro investory: dokumenty společnosti. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-07-16]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/102-pro-investory.html>
- Profil společnosti I. *ČD - Telematika: Jsme 20 let ve spojení* [online]. ČD - Telematika [cit. 2014-07-10]. Dostupné z: <http://www.cdt.cz/cz/profil-spolecnosti-52/>
- Profil společnosti II. *Výzkumný Ústav Železniční* [online]. Výzkumný Ústav Železniční, © 2011 [cit. 2014-07-10]. Dostupné z: <http://www.cdvuz.cz/profil-spolecnosti/>
- Předpis č. 266/1994 Sb.: Zákon o drahách. *Zákony pro lidi* [online]. AION CS, © 2010-2014 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

- Přehled detailního financování akcí. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. © Státní fond dopravní infrastruktury [cit. 2014-11-13]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/rozpocet-sfdi-a-cerpani/prehled-detailniho-financovani-akci/>
- Přeprava imobilních cestujících. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/praha-kosice/sluzby/preprava-imobilnich-cestujicich/>
- Přeprava kol, zavazadel a zvířat. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. © 2009 [cit. 2014-12-10]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=225>
- Přeprava zavazadel. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/praha-kosice/sluzby/preprava-zavazadel/>
- Příběh, který inspiruje. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/o-nas/>
- Rail: First railway package of 2001. European Commission [online]. 9.10.2012 [cit. 2014-11-24]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/rail/packages/2001_en.htm
- RAIL system: Váš partner pro nákladní i osobní železniční dopravu* [online]. RAIL system, © 2012 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.railsystem.cz/index.php?page=onas>
- Railreklam* [online]. Railreklam, © 2010 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.railreklam.cz/cz/o-nas/>
- Rekuperace. *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. 8.3.2013 [cit. 2014-11-04]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Rekuperace>
- RegioJet. *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. 21.11.2014 [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/RegioJet>
- Ročenky dopravy. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-11-04]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
- RUBEŠ, V. Čtvrtý železniční balíček EU neměří každému stejně. In: *Železničář* [online]. České dráhy, © 2012, 10.6.2013 [cit. 2014-10-29]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/zahranici/ctvrty-zeleznicni-balicek-eu-nemeri-kazdemu-stejne-/-2828/>
- RUBEŠ, V. Josef Smýkal: Stát má vnímat České dráhy jako svého šampiona. In: *Železničář* [online]. České dráhy, © 2012, 9.10.2014 [cit. 2014-12-03]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/rozhovor/stat-ma-vnimat-ceske-drahy-jako-sveho-sampiona-/-5235/>
- SC Pendolino. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/pendolino/pendolino.htm>
- SCHWARZ, J. Nevinný viník - liberalismus. In: *Liberální institut* [online]. © 2012, 16.10.1998 [cit. 2014-11-25]. Dostupné z: <http://www.libinst.cz/clanky-a-komentare/906-nevinny-vinik-liberalismus/>

- Servis pro firmy, školy, skupiny, seniory. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-29]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/servis-pro-firmy-skupiny/>
- Servis ve vlacích. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/praha-kosice/sluzby/>
- SKOČDOPOLE, P. Leo Express proinvestoval zatím 1,5 miliardy, 15 procent tvoří vlastní ekvita. MOTEJLEK, M. *Motejlek.com: co se jinde nedozvíte...* [online]. 01.10.2014 [cit. 2014-12-03]. Dostupné z: <http://www.motejlek.com/leo-express-proinvestoval-zatim-15-miliardy-15-procent-tvori-vlastni-ekvita>
- SLÁMA, D. Financování veřejné dopravy. *Deník veřejné správy* [online]. Praha: Triada, © 2014, 25.8.2014 [cit. 2014-11-14]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>
- Slevy mají žlutou. *Student Agency* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-29]. Dostupné z: <https://jizdenky.studentagency.cz/web/dulezite-informace/slevy-u-obchodnich-partneru.html>
- Služby. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/sluzby/>
- Služby na nádraží. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009 [cit. 2014-07-28]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/sluzby-na-nadrazi/default.htm>
- Služby pro vozíčkáře. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. © 2009 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=284>
- Služby ve vlaku. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 25.2.2014 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/nase-vlakly/-3529/>
- S:)mile Club – CESTOVÁNÍ S ÚSMĚVEM. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013 [cit. 2014-12-12]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/199-vp.html>
- Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 1.1.2010 do konce platnosti JŘ 2018/2019, včetně Dodatku č. 1, 2, 3, 4 a 5. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-11-14]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/smlouva-o-zavazku-verejne-sluzby.htm>
- SOAVE, P. Železniční doprava. In: *Evropský parlament / Think Tank: Dokumenty, které pomáhají utvářet nové předpisy EU* [online]. 1.4.2014 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050606/04A_FT\(2013\)050606_CS.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2013/050606/04A_FT(2013)050606_CS.pdf)
- Soukromý železniční dopravce RegioJet oslavuje třetí narozeniny. Za dosavadní působení přepravil na trati Praha – Ostrava – Žilina přes 4,5 miliony cestujících. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014, 26.9.2014 [cit. 2014-12-03]. Dostupné z: <http://regiojet.cz/pro-media/zprava-10.html>

- Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, © 2009-2012 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/index.html>
- Stavební obnova železnic a.s.* [online]. Stavební obnova železnic, © 2006-2013, 22.4.2014 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.soz.cz/index.php?page=1.2>
- Student Agency. *Aktuálně.cz* [online]. *Economia*, ©1999-2014, 18.8.2011 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: <http://www.aktualne.cz/wiki/doprava/student-agency/r~i:wiki:1670/>
- SŮRA I., J. Omlazovací kúra Českých drah pokračuje. Stáří vlaků kleslo o dva roky. In: *IDNES.cz: Můžete nám věřit* [online]. MAFRA, © 1999-2014, 30.3.2014 [cit. 2014-12-05]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/drahy-omladily-vozovy-park-dfg-/eko-doprava.aspx?c=A140328_180246_eko-doprava_suj
- SŮRA II., J. RegioJet zdvojnásobí počet vozů. Nakoupil další v Rakousku. In: *IDNES.cz: Můžete nám věřit* [online]. MAFRA, © 1999-2014, 12.1.2014 [cit. 2014-12-04]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-nakoupil-45-vozu-z-rakouska-dbb-/eko-doprava.aspx?c=A140112_111358_eko-doprava_suj
- SŮRA III., J. Vlaky drah omládly o dva roky díky rekordním nákupům za osm miliard. In: *IDNES.cz: Můžete nám věřit* [online]. MAFRA, © 1999-2014, 16.1.2013 [cit. 2014-12-05]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/stari-vozoveho-parku-ceskych-drah-2012-dv4-/eko-doprava.aspx?c=A130116_103639_eko-doprava_suj
- SŮRA IV., J. Stát vyšetřuje, proč České dráhy po nástupu RegioJetu zlevnily. In: *IDNES.cz: Můžete nám věřit* [online]. Praha: MAFRA, © 1999-2014, 1.2.2012 [cit. 2014-12-13]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/stat-vysetruje-proc-ceske-drahy-po-nastupu-regiojetu-zlevnily-pv9-/eko-doprava.aspx?c=A120201_1725682_eko-doprava_fih
- ŠENK, F. Vozíčkář testuje Leo Express. *Vozka: Magazín o životě a pro život na vozíku* [online]. 2013, XVI, 3/2013, s. 42, 13.9.2013 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: www.vozka.org/userdata/articles/24/vozickar-testuje-leo-express.pdf
- ŠTEFEK, P. *Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku*. Stránky Přátel Železnic [online]. SPŽ, © 1996-2014 [cit. 2014-10-28]. Dostupné z: http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html
- Telematické služby. *České dráhy: Největší český železniční dopravce s více než 170letou tradicí* [online]. České dráhy, © 2008 [cit. 2014-07-08]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/ostatni-cinnosti-a-servis/telematicke-sluzby/-895/>
- Tiché kupé. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/sluzby/tiche-kupe/>
- Tiskové zprávy I.: Lidé loni méně jezdili vlakem, vybírají si ale delší trasy, což se pozitivně odráží na tržbách. *České dráhy* [online]. České dráhy, © 2008, 29.1.2010 [cit. 2014-11-09]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5308/>

- Tiskové zprávy II.: Za rok 2012 přepravil RegioJet na trase Praha – Ostravsko – Žilina – 1,13 milionů cestujících. Průměrná obsazenost vlaků činila 84,6 %. *Student Agency* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://www.studentagency.cz/pro-media/tiskove-zpravy/2013-01-Za-rok-2012-prepravil-RegioJet-na-trase-Praha-Ostravsko-Zilina.html>
- Tiskové zprávy III.: Dozorčí rada dnes schválila hospodaření Českých drah. *České dráhy* [online]. České dráhy, © 2009, 12.9.2007 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2031/>
- Tiskové zprávy IV.: České dráhy skončily rok 2010 s mírným ziskem. *České dráhy* [online]. České dráhy, © 2009, 24.2.2011 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z: <http://m.cd.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9722/>
- Tiskové zprávy V.: Novela zákona přesouvá některé drážní činnosti z ČD na SŽDC. *České dráhy* [online]. ČD, © 2009, 4.7.2008 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2162/>
- Tiskové zprávy VI.: ČD otestují nové služby v komerčních spojích. *České dráhy* [online]. České dráhy, © 2008, 27.1.2011 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9497/>
- TOMEŠ, Z.; POSPÍŠIL, T. Finanční analýza celkových nákladů osobní železniční dopravy v ČR. In: *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie* [online]. Masarykova univerzita, © 2014 [cit. 2014-11-18]. Dostupné z: <http://www.ekonomiedopravy.cz/cs/publikace/clanky/financni-analyza-celkovych-nakladu-osobni-zeleznicni-dopravy-v-cr>
- Účetní závěrka 2010 společnosti RegioJet a.s. *Veřejný rejstřík a Sběrka listin* [online]. Ministerstvo spravedlnosti České republiky, © 2012-2014 [cit. 2014-07-16]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a700034034&dokumentId=B+5816%2fSL36%40KSBR&klic=5t5iss>
- Ukazatelé likvidity. In: JADVIŠČÁK, D. *Finanční analýza: Kdo rychle dává, dvakrát dává, neboť kdyby chvíli přemýšlel, dal by polovic* [online]. © 2011 [cit. 2014-12-02]. Dostupné z: <http://financni-analyza.webnode.cz/ukazatele-likvidity/>
- Unbundling a konkurence na železnici. Seminář Telč, 2008. *Železniční doprava – institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta, © 2014 [cit. 2014-11-25]. Dostupné z: <http://www.ekonomiedopravy.cz/cs/publikace/clanky/unbundling-a-konkurence-na-zeleznici>
- Usnesení vlády České republiky: k převodu funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu a převodu výkonu některých činností, které jsou obsahem provozování dráhy, ze společnosti České dráhy, a.s., na organizaci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. *Vláda České republiky* [online]. Vláda ČR, © 2009-2014, 4.12.2007 [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2031/>

- Velká Británie. *Toulky Evropou.cz* [online]. © 2011-2014, 26.11.2014 [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: http://www.toulkyevropou.cz/ev_velkabritanie.php
- Vlaky RegioJet. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-09]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/o-nas/vlaky-regiojet/>
- Vlakem SC Pendolino rychle a komfortně. *České dráhy: Váš osobní dopravce* [online]. České dráhy, © 2009, 16.3.2014 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/de/pendolino/vlaky/rychle-komfortne/-15328/>
- Výroční zpráva 2012 společnosti České dráhy a.s. *Veřejný rejstřík a Sběrka listin* [online]. Ministerstvo spravedlnosti České republiky, © 2012-2014 [cit. 2014-07-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a527718&dokumentId=B+8039%2fSL179%40MSPH&klic=826gks>
- Výroční zpráva 2013 společnosti LEO Express a.s. *Veřejný rejstřík a Sběrka listin* [online]. Ministerstvo spravedlnosti České republiky, © 2012-2014 [cit. 2014-07-16]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a100133510&dokumentId=B+15847%2fSL31%40MSPH&klic=j5gawx>
- Výroční zprávy. *České dráhy: Největší český železniční dopravce s více než 170letou tradicí* [online]. České dráhy, © 2008 [cit. 2014-11-10]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>
- Výsledky hospodaření SŽDC: Aktuální výroční zpráva. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, © 2009-2012 [cit. 2014-11-18]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>
- Výtopna Zlíchov [online]. Výtopna Zlíchov, ZABABA, © 2004-2014 [cit. 2014-08-02]. Dostupné z: <http://www.masinka.cz/>
- Vývoj a výzkum. *České dráhy: Největší český železniční dopravce s více než 170letou tradicí* [online]. České dráhy, © 2008 [cit. 2014-07-08]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/ostatni-cinnosti-a-servis/vyvoj-a-vyzkum/-903/>
- Vývoj HDP. In: *Finance.cz* [online]. Finance media [cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/makrodata-eu/hdp/statistiky/vyvoj-hdp/>
- Zábavní portál. *RegioJet* [online]. Student Agency, © 2014 [cit. 2014-07-28]. Dostupné z: <http://www.regiojet.cz/cs/sluzby/zabavni-portal/>
- Změna jízdního řádu od 15. 6. 2014. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013, 29.5.2014 [cit. 2014-12-04]. Dostupné z: <http://www.le.cz/cms/216-novy-jr.html>
- Zpoždění vlaků ČD. *Vlaky-vlaky* [online]. eStránky.cz, © 2014, 15.2.2013 [cit. 2014-12-05]. Dostupné z: <http://www.vlaky-vlaky.estranky.cz/clanky/aktuality/zpozdeni-vlaku-cd.html>
- Zpráva o Evropě v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent. In: *Evropský parlament* [online]. 11.6.2007 [cit. 2014-11-22]. Dostupné z:

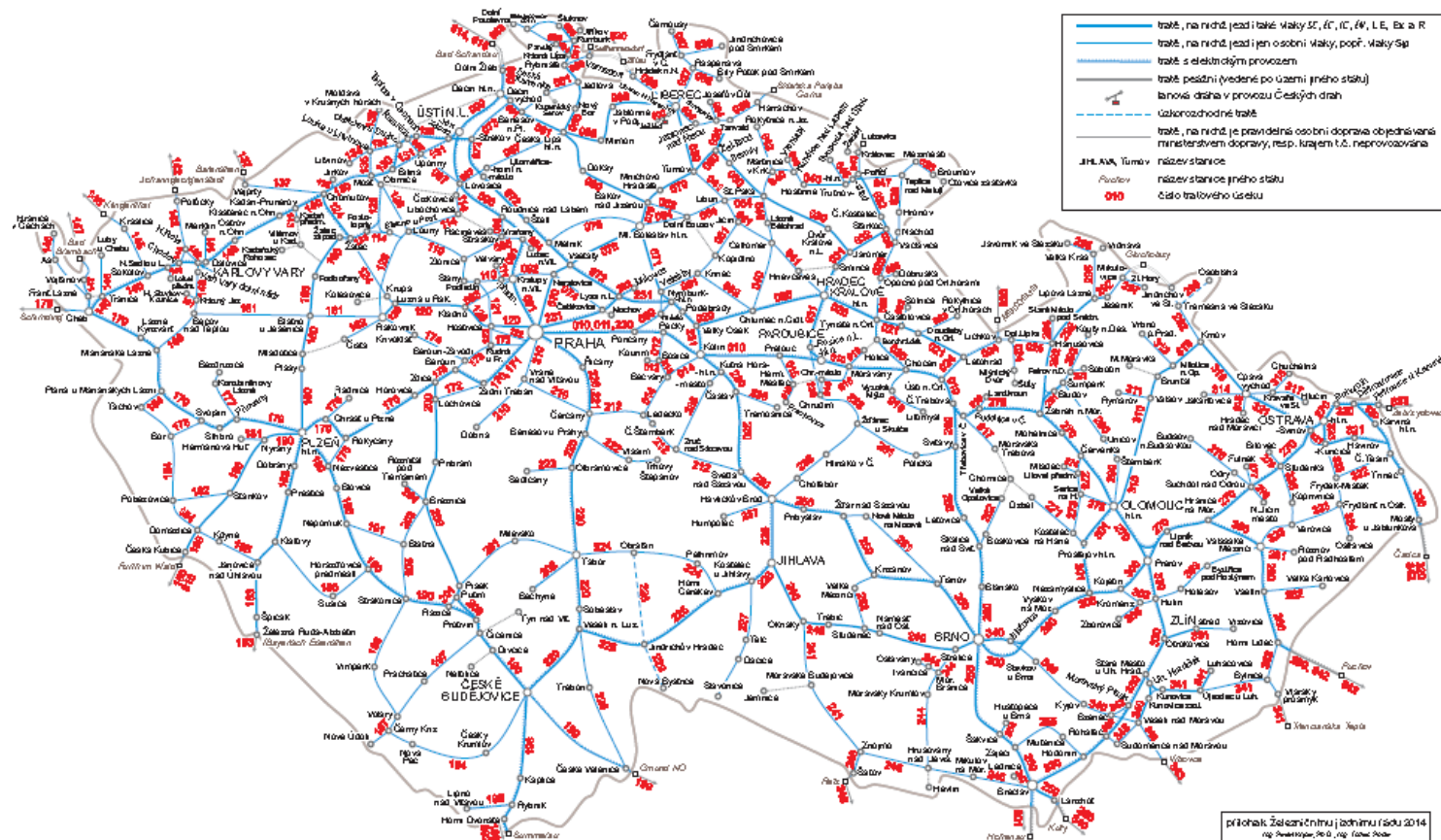
- <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A6-2007-0190+0+DOC+XML+V0//CS>
- Zpráva o kvalitě poskytovaných služeb za rok 2013. *Leo Express* [online]. Leo Express, © 2013, 5.9.2014 [cit. 2014-12-07]. Dostupné z: www.le.cz/download/0ccae69084cde292b76240df2538cdac.html
- Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy. In: *Informace pro všechny* [online]. 15.9.2014 [cit. 2014-11-19]. Dostupné z: http://www.infoprovsechny.cz/request/zprava_o_postupu_otevirani_trhu
- Žaluda: Ve stáří vlaků ČD stále zaostávají, na zlepšení se ale pracuje. In: *Česká televize* [online]. Česká televize, © 1996-2014, 24.7.2011 [cit. 2014-12-05]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/130885-zaluda-ve-stari-vlak-u-cd-stale-zaostavaji-na-zlepseni-se-ale-pracuje/>
- Železnice ČR. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. SŽDC, © 2009-2012 [cit. 2014-10-08]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>
- Železniční doprava. *Arriva Morava* [online]. VIZUS, © 2014 [cit. 2014-08-01]. Dostupné z: <http://www.arriva.cz/zeleznicni-doprava/>
- Železniční koridor. *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. 20.6.2014 [cit. 2014-11-11]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_koridor

Seznam použitých zkratek

- a. s. – akciová společnost
- CB – centrální banka
- ČD – České dráhy
- ČR – Česká republika
- ČÚS – České účetní standardy
- EC – vlaky označované jako EuroCity
- EK – Evropská komise
- EN – vlaky označované jako EuroNight
- ERA – European Railway Agency
- EU – Evropská unie
- Ex – vlaky označované jako expres
- HDP – hrubý domácí produkt
- hl. n. – hlavní nádraží
- IC – vlaky označované jako InterCity
- ICE – vlaky označované jako InterCity-Express
- ICT – informační a komunikační technologie
- JHMD – Jidřichohradecké místní dráhy
- LCD – displej z tekutých krystalů (z angl. *Liquid Crystal Display*)
- LE – Leo Express
- MD – Ministerstvo dopravy
- MHD – Městská hromadná doprava
- MF – Ministerstvo financí
- MD – Ministerstvo dopravy
- Os – osobní vlaky
- oskm – osobokilometr (představuje přepravu jedné osoby v osobní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru)
- R – vlaky označované jako rychlík
- SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury
- Sp – spěšné vlaky
- SŽDC – Správa železniční dopravní cesty
- TEN-T – Transevropské dopravní sítě (angl. *Trans-European Transport Networks*)
- TŽK – tranzitní železniční koridor
- UK – Velká Británie
- vlkm – vlakokilometr (je součinem počtu dopravních prostředků a jimi ujetých vzdáleností)
- VRT – vysokorychlostní tratě
- VUT – Vysoké učení technické v Brně
- ŽDC – železniční dopravní cesta

Přílohy

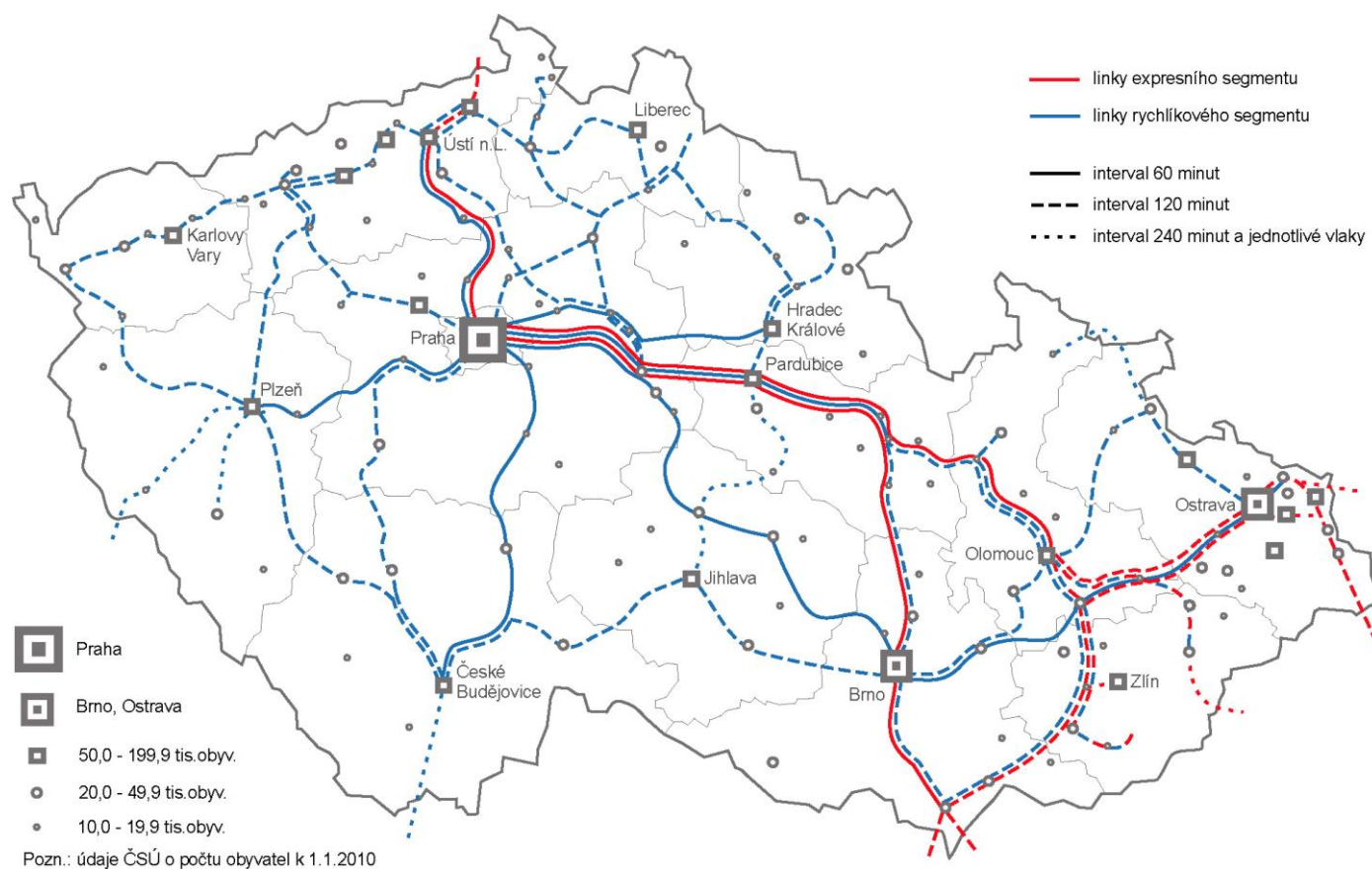
A Mapa železniční sítě



Obr. 17 Mapa železničních tratí v roce 2014

Zdroj: <http://www.cd.cz/assets/vnitrostatni-cestovani/mapa-site/mapa-trati/kjr-mapa-trati.pdf>

C Koncepce vedení linek dálkové dopravy v objednávce MD



Obr. 19 Linky dálkové dopravy v objednávce MD
Zdroj: Ministerstvo dopravy, odbor veřejné dopravy

D Revitalizace a intermodalita

Revitalizace železnic

Kvizda, Pospíšil et al. (2007) detailně hovoří o revitalizaci železnic a podotýkají, že Evropská unie věnuje velkou pozornost znovuoživení druhů dopravy, které vnímá jako příznivější dopravní alternativy, a to především z environmentálního a sociálního hlediska. K těmto druhům dopravy se řadí i doprava železniční, jejíž posílení je považováno za jeden z klíčových prvků evropské dopravní politiky. Železnice představuje strategický sektor, na němž závisí budoucí trvalá udržitelnost dopravního systému a má i potenciál k dosažení nové rovnováhy na dopravním trhu. Podle názoru EU je k plnému využití potenciálu železniční dopravy nutná liberalizace železničního trhu, optimalizace využití drážní infrastruktury a modernizace služeb na železnici. Co se týče evropských železničních sítí, jejich kapacita je téměř nebo zcela vyčerpána. Takovéto propojení železničních prvků poskytující rámcovou podporu železnici jako celku tudíž neodpovídá současným ani budoucím požadavkům na kvalitní železniční dopravu a musí být reorganizováno. Dobrým příkladem modernizace nabízených služeb v osobní železniční dopravě představuje rozvoj systému vysokorychlostní dopravy.

Trh osobní železniční dopravy je tedy na celém evropském kontinentu ovlivněn snahou o uvolnění podmínek a umožnění vstupu soukromých dopravců, neboť liberalizovaná železnice značně přispívá k růstu oblíbenosti vlaku jako dopravního prostředku a jeho zvyšujícího se využívání, k čemuž velkou měrou přispívají moderní technologie a rozvíjející se infrastruktura železniční dopravy. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

Intermodalita jako prvek železničního trhu

Ministerstvo dopravy interpretuje pojem intermodální doprava jako „*nákladní dopravu, při níž nákladní automobil, přívěs, návěs, snímatelná nástavba nebo kontejner použije silnice pro počáteční a/nebo koncový úsek cesty a jsou přepravovány, s těžkým vozidlem nebo bez něho, ve zbývajícím úseku cesty po železnici, po vodní cestě nebo po moři*“. (Kombinovaná doprava, ©2006)

Intermodální dopravní politika tvoří alternativu k silniční dopravě, která představuje značnou zátěž pro životní prostředí, proto je intermodalita Evropskou unií chápána jako prvek klíčové důležitosti. Opatření EU je směřováno k lepšímu provázání environmentálně příznivějších druhů dopravy a k efektivnějšímu řízení celého řetězce. Jedná se především o dopravu vodní – námořní i vnitrozemskou a železniční dopravu. Cílem EU, která zkoumá různé cesty ke zvýšení spolupráce mezi těmito druhy dopravy a k přesunu silniční nákladní dopravy na ekologicky příznivější druhy dopravy, je zvýšit jejich využití a tím i podíl na evropském dopravním trhu. V tomto kontextu je kladen silný důraz na garanci environmentální kvality dopravního systému. Podpořením tohoto opatření Unie přispěje k růstu využití evropských železnic. (Kvizda, Pospíšil et al., 2007)

E Časový plán otevírání železničního trhu

Tab. 14 Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu 2018/2019

Zahájení provozu	Linky zahrnuté v provozním souboru
2013/2014	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc
2014/2015	R 5: Praha – Ústí n. L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n. L. – Děčín
2014/2015	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem
2014/2015	R 16: Plzeň – Most
2015/2016	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (– Slovensko) / Luhačovice
2016/2017	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové
2017/2018	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
2018/2019	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník

Zdroj: Ministerstvo dopravy, 2011

Tab. 15 Harmonogram otevírání trhu od období platnosti jízdního řádu 2019/2020

Zahájení provozu	Linky zahrnuté v provozním souboru
2019/2020	R 6 (část Ex): Praha – Plzeň – Německo/Cheb
2020/2021	R 26: Praha – Písek – České Budějovice
2021/2022	R/Ex: Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko
2022/2023	R 7 (+Ex): Praha – České Budějovice – Rakousko
2024/2025	část R 11: Plzeň – České Budějovice část R 11: České Budějovice – Jihlava – Brno
2025/2026	R 8: Brno – Ostrava – Bohumín R 12: Brno – Šumperk R 13: Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc R (nový): Brno – Zlín
2026/2027	Ex: Brno – Ostrava – Bohumín Ex 4: Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko
2027/2028	Ex 3: Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko/Slovensko

Zdroj: Ministerstvo dopravy, 2011

Tab. 16 Aktualizovaný a upravený harmonogram otevírání trhu osobní železniční dopravy

Zahájení provozu	Linky zahrnuté v provozním souboru
2016/2017	R 16: Plzeň – Most <i>(soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání)</i>
2018/2019	R 14: Liberec – Pardubice <i>(soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání)</i> R 15: Liberec – Ústí nad Labem
2018/2019	R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
2019/2020	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc

Zdroj: Ministerstvo dopravy, 2014

F Železniční dopravci provozující osobní železniční dopravu na českých železnicích

České dráhy, a. s.

Akciová společnost České dráhy vznikla k 1. lednu 2003 jako jedna z nástupnických společností původní státní organizace České dráhy a pokračovala ve statutu největšího národního dopravce v České republice s tradicí delší než 160 let. (Historie, ©2008)

Transformací státní organizace České dráhy vznikly tři nástupnické subjekty. Již zmíněná akciová společnost *České dráhy*, státní organizace *Správa železniční dopravní cesty*, která hospodaří s majetkem státu a mimo jiné i zabezpečuje modernizaci dopravní infrastruktury. (Historie, ©2008) Třetím a posledním subjektem, který vznikl touto transformací je *Drážní inspekce*. Inspekce byla zřízena jako nezávislý národní orgán určený pro zjišťování a odborné šetření příčin a okolností mimořádných událostí v drážní dopravě. (Drážní inspekce, ©2008)

Novodobé České dráhy, a. s. byly založeny jako společnost v sobě integrující činnosti dopravního podnikání v přepravě osob a zboží spolu s podnikáním v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu regionálních a celostátních drah vlastněných státem. (Historie, ©2008)

Činnost Českých drah

Činnost státního dopravce směřuje do několika oblastí. Osobní železniční doprava představuje jednu ze základních činností společnosti. Mezi hlavní odběratele těchto služeb patří kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR. Osobní železniční doprava se dále dělí na dva základní segmenty. Jedná se o dálkovou osobní dopravu a o regionální dopravu osob, která je přizpůsobena hraničním regionům, coby objednatelům veřejných služeb. (Osobní doprava, ©2008)

Železniční nákladní dopravu provozuje dceřiná společnost *ČD Cargo*, a. s., na síti 9 459 kilometrů železničních tratí České republiky. (Správa železniční dopravní cesty, ©2009-2012) ČD Cargo zajišťuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, surovin, automobilů, paliv a pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů. Denně přepravuje po železniční síti přibližně 25 tis. nákladních vozů. Nákladní železniční doprava zaujímá svými výkony páté místo v EU i přes zvyšující se konkurenci na liberalizovaném trhu nákladní dopravy. (Nákladní doprava, ©2008)

Dceřiná společnost *ČD - Telematika a. s.*, založená v roce 1994, je významným poskytovatelem informačních a komunikačních technologií. (Profil společnosti I., [b.r.]) Současně je i dodavatelem služeb v oblasti správy, údržby a výstavby telekomunikačních systémů, nezbytných k zabezpečení provozu a provozuschopnosti drážní infrastruktury. (Telematické služby, ©2008)

Odborné služby v oblasti výzkumu, vývoje, posuzování, zkušebnictví a poradenství pro železniční systémy a drážní dopravu zajišťuje pro ČD dceřiná společnost *Výzkumný Ústav Železniční, a. s.* (Vývoj a výzkum, ©2008) VUZ je společností s více než padesátiletými zkušenostmi v oblasti železničního výzkumu a zkušebnictví. (Profil společnosti II., ©2011)

České dráhy, jsou také většinovým vlastníkem cestovní kanceláře *ČD travel*, spol. s r. o., kterou provozují již více než 20 let. Cestovní kancelář nabízí tuzemské i zahraniční rekreace nejen zaměstnancům Českých drah, ale i ostatní široké veřejnosti. (ČD Travel, [b.r.]])

Dlouholeté zkušenosti s provozováním, výstavbou a pronájmem reklamních ploch na movitém i nemovitém majetku Českých drah má dceřiná společnost *Railreklam, s. r. o.* Tato společnost nabízí outdoorovou i indoorovou reklamu a zajišťuje tak umístění reklamních sdělení na nádražích po celé České republice i do vlakových souprav Českých drah. (Railreklam, ©2010)

Mimo zmíněných dceřiných společností je v příloze G uveden komplexní seznam všech dceřiných společností ČD, dále společností s majetkovou účastí, nemovitostními projekty a s podíly v zahraničí.

Vozový park Českých drah

Pro pohodlné cestování České dráhy provozují několik kategorií vlaků, které jsou popsány níže (Druhy vlaků, ©2009):

- Bezpříplatkové vlaky určené pro cestování na krátké vzdálenosti jsou *Osobní vlaky (Os)*. Právě proto, že zpravidla zastavují ve všech stanicích a zastávkách, je s nimi cestování pomalejší než s jinými druhy vlaků.
- *Spěšný vlak (Sp)* slouží pro cestování na střední vzdálenosti. Vlaky zastavují většinou pouze ve významnějších stanicích a zastávkách. Taktéž se jedná o vlak, kde cestujícím není účtován příplatek.
- Vlaky určené pro cestování na dlouhé vzdálenosti především v rámci České republiky zastavují *Rychlíky (R)*. Soupravy zastavují pouze ve významných stanicích. Rychlíky jsou vybaveny vozy 1. a 2. třídy, v některých je poskytováno i občerstvení v restauračním voze nebo formou roznáškové služby (občerstvení však není zahrnuto v ceně jízdenky). Je zde možnost rezervace míst.
- Další typ vlaku určený pro cestování na dlouhé vzdálenosti je *Expres (Ex)*. Vlakové soupravy tohoto druhu slouží k cestování v rámci České republiky i do zahraničí. Zastavuje pouze v nejvýznamnějších stanicích. Řazení vozů a zákaznický servis je podobný jako u rychlíku.
- Jednotky *InterCity (IC)* zastavující pouze v nejvýznamnějších stanicích, představují luxusnější variantu pro pohodlné cestování na dlouhé vzdálenosti uvnitř i vně státu. Ve vlacích jsou rovněž řazeny restaurační vozy.
- Podobné jako vlaky IC jsou i bezpříplatkové vlaky *EuroCity (EC)*, s tím rozdílem, že slouží především pro cestování za hranice státu.
- Hlavními přednostmi nočních spojů, vlaků typu *EuroNight (EN)*, je rychlost, bezpečnost a pohodlí. Tyto soupravy se vyznačují lůžkovými a lehátkovými vozy a jsou určeny pro cesty na dlouhé vzdálenosti, především do zahraničí.

Pro spací vozy a ubytování různého komfortu je třeba zakoupit lůžkový nebo lehátkový příplatek.

- Vlaky s nadstandardními službami *SuperCity (SC)* jsou vhodné pro komfortní cestování na dlouhé vzdálenosti v rámci republiky i za jejími hranicemi. V ČR tyto vlaky umožňují spojení vybraných měst. Pro cestující je nutná rezervace místenky.

U poslední zmíněné kategorie vlaků jsou zpravidla nasazeny moderní velkoprostorové jednotky pendolino s vozy 1. a 2. třídy a bistro vozem. (Druhy vlaků, ©2009)

SC Pendolino

Jednotka SC Pendolino se skládá vždy z pěti vozů 2. třídy a jednoho vozu 1. třídy. Bistrovůz je v soupravě řazen jako třetí. Všechny vozy vlaků SC Pendolino jsou konstruovány jako velkoprostorové, ve kterých jsou polohovatelná sedadla uspořádána za sebou nebo proti sobě. Oddíly pro cestující jsou vybaveny elektronickým obrazovým informačním systémem a nechybí ani pravidelné informační hlášení o jízdě vlaku a doplňkových službách realizované prostřednictvím vlakového rozhlasu. Všechny vozy jsou nekuřácké. (Pohodlí na cestách, ©2009)

Pro vozy SC Pendolino je samozřejmostí tichý provoz, zdarma poskytovaný internet a palubní portál, klimatizace, elektrické přípojky, denní tisk či vybrané občerstvení zdarma nebo například přebalovací pult, který ocení rodiče s malými dětmi. (Vlakem SC Pendolino rychle a komfortně, ©2009)

Novou službou pro cestující SC Pendolina je on-line objednávání občerstvení z bistrovozu. Díky ní si mohou zákazníci, prostřednictvím palubního portálu, vybrat a objednat občerstvení, aniž by museli opustit svá místa. (On-line objednávání občerstvení, ©2009)

Ve vlacích SC Pendolino o pasažéry po celou dobu jízdy pečuje odborně vyškolený palubní personál, který je připraven zodpovědět veškeré dotazy a řešit případné požadavky cestujících. (Palubní personál, ©2009)

ČD railjet

Vlastnosti jako komfort, rychlost a bezpečnost vystihují nové vysokorychlostní jednotky Siemens Viaggio Comfort. České dráhy se staly majiteli celkem sedmi těchto dopravních prostředků. Společně s profesionálním palubním personálem a nadstandardními službami poskytnou cestujícím vše, co moderní cestování po železnici vyžaduje. Do pravidelného provozu budou nasazeny v prosinci 2014, přičemž nejen jejich obdivovatelé se s těmito jednotkami mohou setkávat na českých kolejích již od poloviny roku 2014. (ČD railjet, ©2009)

Služby poskytované Českými drahami

Jak bylo již zmíněno výše, akciová společnost České dráhy se především specializuje na regionální, dálkovou a mezinárodní železniční osobní dopravu. (Výroční zpráva 2012, ©2012-2014)

Standardní nabídka služeb ve vlacích zahrnuje nabídku míst k sezení ve velkoprostorovém uspořádání nebo v malých oddílech (zpravidla pro 6 nebo 8 cestujících). V nabídce je komfortnější 1. třída nebo standardní 2. třída. V každém voze je situováno WC, které bývá v některých vozech doplněno i samostatnou umývárnou. Umožněno je také pohodlné cestování tělesně handicapovaných (vozíčkářů). (Služby ve vlaku, ©2009)

Ve všech vlacích kategorie EC a IC jsou poskytovány v 1. třídě prémiové služby, které zahrnují denní tisk a neperlivou vodu zdarma. Stejně služby lze nalézt i ve 2. třídě vlaků SC Pendolino. V 1. třídě těchto jednotek je zdarma poskytováno navíc ještě bonusové občerstvení. (Služby ve vlaku, ©2009)

Jako doplňkové služby dopravce cestujícím poskytuje možnost cestování s rozměrnými zavazadly, jako jsou jízdní kola nebo kočárky. Do speciálních vozů vybraných dálkových spojů je možno naložit také osobní auto nebo motocykl. Ve vybraných vlacích je zařazen jídelní vůz nebo tzv. bistrovůz s nabídkou teplých nebo studených jídel i nápojů. V některých vlacích je zajištěna rozvážka občerstvení prostřednictvím pojezdného minibaru. (Služby ve vlaku, ©2009)

Pro cestující s dětmi do 10 let jsou zpravidla v dálkových vlacích vyhrazena samostatná místa k sezení, kde mají tito cestující přednost před ostatními. Existují také dámské oddíly nebo klidové, tzv. tiché oddíly. Oddíly pro dámy, především pro samostatně cestující, jsou umístěny ve vozech 2. třídy v blízkosti služebního oddílu a jsou v průběhu jízdy častěji kontrolovány vlakovým personálem. Pobývající v tichém oddílu by se měli, s ohledem na ostatní cestující, vyvarovat jakýchkoli hlasitých či rušivých projevů. (Služby ve vlaku, ©2009)

Služby na nádražích Českých drah zahrnují odbavení cestujících. Většina stanic je vybavena pokladní přepážkou pro nákup jízdních dokladů. U převážně menších železničních stanic a zastávek, kde nelze zakoupit jízdenku na nádraží, mohou cestující pořídit jízdní doklad přímo ve vlaku u průvodčího. Ve vybraných stanicích zákazníci Českých drah mají možnost k čekání na vlak využít čekárny. Ve stanicích jsou nabízeny i další služby jako jsou úschovny zavazadel, půjčovny kol nebo expresní kurýrní služby, které slouží pro přepravu zásilek po České republice i na Slovensko. (Služby na nádraží, ©2009)

RegioJet, a. s.

RegioJet, a. s. je dceřinou společností Student Agency, která působí v České republice a na Slovensku více než 20 let, přesněji od roku 1993. Student Agency, v současnosti největší cestovní agentura v ČR, která provozuje vnitrostátní a mezinárodní luxusní autobusové linky i vlakovou dopravu, vznikla jako studentský projekt svého doposud jediného vlastníka Radima Jančury. Jméno společnosti se zrodilo v mysli jejího majitele právě, když studoval na VUT v Brně. Původně měly být služby společnosti určeny primárně studentům. Odtud také vznikla filozofie společnosti: kvalitní služby za nízké ceny. (Příběh, který inspiruje, ©2014)

Společnost RegioJet vznikla 20. března 2009. Rozhodujícím předmětem její činnosti je provozování dráhy a drážní dopravy. (Účetní závěrka 2010, ©2012-

2014) Soukromý železniční dopravce vstoupil na železnici ve druhé polovině roku 2011 a to na trať Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina. Rok 2012 tedy znamená první ucelený a stabilizovaný rok železničního provozu společnosti. (Příběh, který inspiruje, ©2014)

Státem nedotované žluté rychlovlaky jsou přizpůsobeny požadavkům cestujících, jsou kvalitativně zaměřeny nejen na běžnou klientelu, ale také na cestující s vyššími požadavky. V roce 2012 v závazku veřejné služby dopravce vstoupil na regionální trať na Slovensku: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. (Příběh, který inspiruje, ©2014)

Jak říká sám majitel skupiny Student Agency a tudíž i RegioJetu, Radim Jančura: „*prioritou společnosti jsou kvalitní služby, bezkonkurenční ceny a silná orientace na zákazníka*“. Tato ekonomická filosofie ryze české firmy, která, podle slov majitele, nemá konkurenci ve státem dotovaných společnostech ani v nadnárodních korporacích, přinesla dopravci dynamický růst a řadu ocenění. (Příběh, který inspiruje, ©2014)

Vozový park a interiérové řešení vozů společnosti RegioJet

Zákazník společnosti RegioJet má možnost si vybrat ze tří nabízených tříd dle komfortu a poskytovaných služeb. Jedná se o vozy označené jako Standard, Relax a Business. (Služby, ©2014)

Třída Standard svým pasažérům nabízí oddílové uspořádání interiéru vozu. Kupé pro 6 osob je vybaveno polohovatelnými koženými a plyšovými sedačkami. Dále je možnost si zarezervovat dětské nebo tiché kupé. (Služby, ©2014) Dětské kupé je přednostně určeno pro rodiče s dětmi od 2 do 6 let. Jedná se spíše o menší hernu, která je vybavena hračkami pro děti ke zpříjemnění cesty, nechybí ani malé kožené kostičky, na které si děti mohou sednout a sledovat dětské pořady a pohádky v televizi. (Dětské kupé, ©2014) Naopak v tichém kupé je omezeno používání zařízení, která by mohla rušit ostatní cestující, jako jsou mobilní telefony či hlasitý poslech hudby. Tato kupé jsou určena k odpočinku během cesty. (Tiché kupé, ©2014)

Ve třídě Relax, která designem připomíná leteckou dopravu nebo rychlovlaky typu ICE, jsou k dispozici kožené sedačky v otevřeném prostoru. Zde si cestující zarezervují samostatné místo. Business třída se může pyšnit prostornými kupé pro 4 osoby s polohovatelnými koženými sedačkami, se zásuvkami a stolky pro každé místo. (Služby, ©2014)

Flotila železničních vozů RegioJet v České republice aktuálně sestává z přibližně 40 moderních, plně klimatizovaných vozů, které byly konstruovány pro rychlost až 200 km/hod. Jejich výrobcem je rakouská továrna SGP Siemens AG. Na Slovensku cestující přepravují nízkopodlažní vlaky Talent a Desiro. Vozy společnosti RegioJet mají kapacitu 40–66 míst dle tříd vozů. (Vlaky RegioJet, ©2014, Dvořák, ©2014)

V převážně pětivozových soupravách, které brázdí Českou republiku, jsou nejméně dva vozy s označením Relax a Business. Další dva vozy v soupravě jsou v cestovním tarifu Standard. V čele vlakových souprav jsou řazeny lokomotivy

Škoda z počátku 90. let. Převzaté lokomotivy od italského dopravce Ferovie Nord Milano vyjely na trať po všech nezbytných úpravách, zvýšení maximální rychlosti a doplnění moderních prvků bezpečnosti a spolehlivosti. (Vlaky RegioJet, ©2014)

Služby poskytované společností RegioJet

Co se týče palubních služeb spojených s komfortem a pohodlím cestujících ve vlacích, personál společnosti RegioJet je připraven poskytnout svým zákazníkům asistenci při nástupu do vlaku, vyhledání konkrétního místa i pomoc při uložení zavazadel na místa. Vlakový personál ve žlutých vlacích poskytuje obsluhu až na místo, v této souvislosti je zcela zdarma nabízen denní tisk, časopisy a vybrané teplé i studené nápoje. Cestujícím je k dispozici za nízkonákladové ceny také další občerstvení a doplňkový prodej. Je zde i možnost objednat si snídaní předem v rámci rezervace své jízdenky. Mezi zákaznické služby patří také poskytování informací o jízdě vlaku, navazujících spojích a dalších službách a nabídkách. (Služby, ©2014)

Dalo by se říci, že mezi vymoženosti moderní doby patří i zábavní portál, který je ve vlacích společnosti RegioJet zdarma k dispozici, a který svým uživatelům přináší zábavu i odreagování při dlouhých cestách. Stačí se pouze připojit na bezdrátovou internetovou síť a pak už jen sledovat filmy různých žánrů, poslouchat hudbu, začíst se do zajímavé knihy, sledovat novinky z domova i ze světa nebo hrát hry. Aby se pasažéři vzájemně nerušili, je zde také možnost bezplatného zapůjčení sluchátek. (Zábavní portál, ©2014)

Mezi doplňkové služby poskytované ve vlacích, na nádraží i mimo něj, patří parkování zákazníků společnosti ve vybraných městech zdarma. Tato možnost se nabízí ve stanicích Olomouc, Ostrava-Svinov, Zábřeh a Česká Třebová. Je však nutné si místo nejdříve zarezervovat. (Parkování ZDARMA, ©2014) Na jízdenku z vlaku společnosti RegioJet lze uplatnit různé slevy i po absolvování jízdy vlakem. Slevy se vztahují jak na vstupy na kulturní akce, tak i na nákup knih, občerstvení nebo na wellness aktivity. (Slevy mají žlutou, ©2014) Pro zákazníky cestující do Prahy, Ostravy nebo Olomouce má palubní personál připravenou nabídku jízdenek na MHD k zakoupení přímo na palubě vlaků IC RegioJet. (Navazující služby, ©2014)

Společnost RegioJet nabízí servis také pro rozličné skupiny, ať už se jedná o firemní akce v rámci teambuildingu, pořádání konferencí s obchodními partnery v rámci úspory času při cestování, nebo jde o školní výlety, kdy se žáci potřebují bezpečně dopravit na místo určení. (Servis pro firmy, ©2014)

Leo Express, a. s.

Historie společnosti se datuje do ledna 2010, kdy byla založena společnost ARE-TUSA, a. s. za účelem stát se soukromým železničním dopravcem provozujícím osobní dopravu na území České republiky. Později v roce 2010 došlo ke změně obchodního jména na RAPID Express a. s., které bylo 15. srpna 2011 následně přetřansformováno na obchodní název, jímž je společnost známá dnes, LEO Express,

a. s., a které by více odpovídalo nové marketingové strategii firmy i jejím cílům. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

Železniční dopravce Leo Express je považován za nejdynamičtěji se rozvíjející společnost v oblasti železniční dopravy v ČR. Může se pyšnit pěti elektrickými, moderními a úspornými jednotkami Flirt od společnosti Stadler, které byly do provozu uvedeny v listopadu 2012. (Výroční zpráva 2013, ©2012-2014)

Společnost denně vypravuje 16 vlakových spojů, které jsou cestujícím k dispozici v těchto stanicích: Praha hl. n., Olomouc hl. n., Přerov, Studénka, Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n., Bohumín, Karviná hl. n., Hulín, Otrokovice a Staré Město u Uherského Hradiště. (Leo Express, ©2013)

Vozový park a interiérové řešení vozů společnosti Leo Express

Nízkopodlažní, plně klimatizované vlakové soupravy aerodynamického tvaru společnosti Leo Express jsou vybaveny špičkovými technologiemi a interiérem speciálně navrženým pro dálkovou dopravu. (Leo Express, ©2013) Konstrukce těchto vlaků je hliníková, lehká a vysoce odolná. Vlaky mají vzduchem odpružené podvozky, spolehlivý brzdňý systém a vynikající jízdní vlastnosti. Díky těmto parametrům nabízí flotila Leo Expressu svým zákazníkům rychlé a pohodlné cestování. (Flotila Leo Express, ©2013)

Vlakové jednotky jsou současně i šetrné k přírodě a z globálního hlediska i k celému životnímu prostředí. Využívají rekuperace² elektrické energie při brzdění. Tichý provoz s rezervou splňuje požadavky evropských norem. Ve vagónech jsou zabudovány také vakuové toalety s ekologickými jímkami. (Flotila Leo Express, ©2013)

Interiér souprav je odhlučňný, vzdušný a snadno průchozí. Soukromý dopravce nabízí cestování ve třech cestovních třídách: základní Economy, vyšší Business a luxusní Premium. Všechny cestovní třídy nabízejí speciálně tvarované sedačky. (Cestovní třídy, ©2013)

Třída Economy může být specifikována heslem: „nadstandardně a přitom ekonomicky“. Tato třída v sobě kloubí evropské standardy kvality cestování s výhodným cenovým nastavením. Třída Business, mimo služeb a vybavení základní třídy, poskytuje také LCD obrazovky, denní tisk a časopisy, studený a teplý nápoj, dezert nebo bagetu zcela zdarma. LCD obrazovky jsou součástí palubního informačního systému, který cestující neustále informuje o průběhu jízdy, jízdním řádu, aktuálním čase, stavu počasí, momentální poloze a rychlosti vlaku či paměťhodnostech na trase. „Luxusně a bez kompromisů“ – přesně tak lze popsat třídu Premium. Tato třída je vlajkovou lodí pohodlí a luxusu na palubě Leo Expressu. Na rozdíl od předešlých „nižších“ tříd, třída Premium zahrnuje i elektronické polohování sedadel s možností úpravy až do spací polohy nebo nejvyšší rozsah cateringu

² Rekuperace elektrické energie je proces přeměny kinetické energie dopravního prostředku zpět na využitelnou elektrickou energii při brzdění. Rekuperace tedy znamená navrácení energie do sítě. (Rekuperace, ©2013)

a služeb palubního personálu, který obsahuje neomezenou konzumaci nealkoholických nápojů či tříchodové menu v ceně jízdenky. (Cestovní třídy, ©2013)

Služby poskytované společností Leo Express

Součástí palubní servisu je především ochotný a odborný personál, pestrá nabídka občerstvení a řada možností pro práci i zábavu. (Palubní servis, ©2013)

O pohodlí cestujících ve vlacích Leo Express se starají týmy důkladně vyškolených stevardů a stevardek, kteří asistují při nástupu a výstupu, pomáhají při vyhledávání rezervovaného místa nebo uložení cestovních zavazadel, poskytují informace o jízdě vlaku i možnostech další dopravy či ubytování a to díky permanentní dostupnosti rychlých dat. (Palubní servis, ©2013)

Během jízdy vlakem mohou být pasažéři online. Mohou se bavit nebo získávat informace, neboť ve všech třídách je snadný přístup k Wi-Fi internetu. Půjčování sluchátek je jednou ze služeb palubního personálu, kterou zákazníci oceňují. Ve vlakových soupravách je k dispozici také zábavně-informační portál, kde lze poslouchat hudbu, hrát hry, sledovat filmy či aktuální zprávy nebo záběry z čelní kamery. (Palubní servis, ©2013)

Na palubě černo-žlutých vlaků je, pro zkrácení dlouhé chvíle, k zapůjčení také několik zábavných i vzdělávacích společenských her. (Palubní servis, ©2013)

Další poskytovatelé služeb v oblasti osobní železniční dopravy

V rámci osobní železniční dopravy neprovozují svou činnost pouze 3 výše zmínění největší železniční dopravci, ale na českých železnicích jezdí taktéž vlakové soupravy dalších soukromých provozovatelů drah a drážní dopravy. Jedná se spíše o menší, regionální či lokální společnosti.

Následující tabulka obsahuje seznam železničních společností provozujících osobní železniční dopravu. V tabulce jsou uvedeny společnosti stojící mimo největšího českého dopravce – České dráhy, a. s. Tyto společnosti jsou označovány nepřesně a nepřítlačně jako „externí dopravci“. V tabulce je uveden taktéž popis jejich činnosti, případně specifikace místa působení těchto železničních dopravců.

Tab. 17 Dopravci působící na síti SŽDC (Správa železniční dopravní cesty)

Obchodní název společnosti	Popis činnosti, specifikace místa působnosti
Advanced World Transport a. s.	Společnost je držitelem licence na osobní železniční dopravu, kterou uděluje Drážní úřad, ale tato činnost je pouze minoritní. Prioritní činností společnosti je doprava nákladní.
ARRIVA MORAVA a. s.	Podílí se na integrovaném systému dopravy v Moravskoslezském kraji (ODIS), který umožňuje na jeden jízdní doklad využívat spoje různých

	dopraců železniční, autobusové a městské dopravy. Je provozovatelem drážní dopravy na železnici Desná. Jedná se o regionální drážní dopravu na tratích Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín.
ARRIVA vlaky s. r. o.	Je provozovatelem drážní dopravy na Železnici Desná, která je majetkem Svazku obcí údolí Desné.
CityRail, a. s.	Provozovatel dráhy a drážní dopravy.
České dráhy, a. s.	Největší železniční dopravce v České republice. Vlakové soupravy vysílá po celém státě.
ČD Cargo, a. s.	Hlavní náplní společnosti je přeprava komodit, ale nabízí také u zvláštních příležitostí speciální dopravu. Příkladem je kinematovlak, kdy se v podstatě jedná o kino na kolejích ve speciálně upraveném železničním voze, dětský vlak nebo doprovodné vozy u přeprav vojenské techniky a materiálu na zahraniční mise nebo vojenská cvičení.
GW Train Regio a. s.	Společnost zajišťuje provozování osobní železniční dopravy ve čtyřech krajích České republiky. Jedná se o Karlovarsko (na tratích Sokolov – Kraslice – Zwotenhal a Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně), Královehradecko (obsluhuje tratě Trutnov hl. n. - Svoboda nad Úpou a Trutnov hl. n. – Lubawka – Jelenia Góra), Liberecko (trať Kořenov – Harrachov – Szklarska Poręba Górna) a Moravskoslezsko na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Zajišťuje také přeshraniční železniční dopravu mezi Českou republikou a Německem a mezi Českou republikou a Polskem.
Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.	Je výlučným vlastníkem a provozovatelem železniční dopravy na úzkorozchodných tratích Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Společnost provozuje pravidelnou osobní a nákladní dopravu v motorové trakci a během letní sezóny pravidelné parní vlaky s historickými vozy.
Kladenská dopravní a strojní s. r. o.	Poskytuje pronájem lokomotiv, zajišťuje opravu a údržbu lokomotiv, reklamní a agenturní činnost a poradenské služby v železniční dopravě. Také organizuje netradiční zážitkové akce na kolejích a cesty vlakem.
KŽC Doprava, s. r. o.	Klub železničních cestovatelů provozuje historickými motoráky výlety vlaky pro nejširší veřejnost. Pravidelné vlaky jezdí od jara do podzimu na území hlavního města Prahy, Středočeského, Libereckého

	a Ústeckého kraje.
LEO Express a. s.	Soukromý osobní železniční dopravce denně vypravuje 16 vlakových spojů z těchto stanic: Praha hl.n., Olomouc hl.n., Přerov, Studénka, Ostrava Svinov, Ostrava hl.n., Bohumín, Karviná hl.n, Hulín, Otrokovice a Staré Město u Uherského Hradiště.
Lokálka Group	Konání spolku představuje jednak opravy a znovuzprovozňování historických železničních vozidel, ale i pořádané výlety po vlasti České při oslavách nejrůznějších výročí tratí či měst a dalších akcích.
MBM rail s. r. o.	Provoz drážní dopravy a poradenská činnost v oboru železniční dopravy.
METRANS Rail s. r. o.	Specializuje se převážně na nákladní dopravu po železnici.
OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s. r. o.	Hlavní náplní společnosti je nákladní doprava. Doplňkovou službou v rámci osobní železniční dopravy jsou pak přípravné práce pro stavby, které zahrnují zemní práce, zakládání průmyslových staveb nebo terénní úpravy.
Puš s.r.o.	Obstarává služby osobní meziměstské železniční dopravy.
Rail system s. r. o.	Provozuje osobní i nákladní železniční dopravu v rámci ČR.
RegioJet a. s.	Soukromý železniční dopravce Radima Jančury, který vstoupil na trať Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina. Na Slovensku jezdí na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno.
Slezské zemské dráhy, o. p. s.	V letní sezóně SZD provozují turistické vlaky vedené parní nebo historickou motorovou lokomotivou na trase Třemešná ve Slezsku – Osoblaha.
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Cílem SŽDC je nabídnout dopravcům po všech stránkách kvalitní a bezpečnou železniční dopravní cestu.
STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC a.s.	Podnik svoji činností zabezpečuje vývoz pohotovostních zásob a zásob humanitární pomoci při krizových situacích ve prospěch krajů, měst a obcí ČR. Též se účastní při výdeji a vývozu mezinárodní humanitární pomoci.
Vogtlandbahn-GmbH	Provozovatel železniční osobní dopravy v Libereckém kraji v integrovaném dopravním systému (IDOL). Vlaky jezdí na trase Liberec – Hrádek nad Nisou st. hr. – Varnsdorf st. hr. – Rybníště.

ZABABA, s. r. o.

Činností společnosti je provoz, opravy a pronájem historických železničních a silničních vozidel. Provoz nejen parních vlaků, které si získaly oblibu jako firemní, narozeninové nebo svatební vlaky. Vlaky zpravidla směřují na Křivoklát, Karlštejn nebo po Pražském semmeringu či Posázavském pacifiku.

Zdroje: Dopravci působící na síti SŽDC, ©2014, AWT, Arriva Morava, Železniční doprava [Arriva Morava], ČD Cargo, GW Train Regio, JHMD, KDS s.r.o., Osobní doprava, výletní vlaky [KŽC], Leo Express, Pešík [Lokálka group], MBM rail, Metrans Rail, Olomoucká dopravní, RAIL systém, Osoblažská úzkokolejka, Stavební obnova železnic, Idol, Výtopna Zlíchov.

G Dceřiné společnosti a jiné společnosti spjaté s existencí Českých drah, a. s.

Tab. 18 Dceřiné společnosti Českých drah a společnosti s majetkovou účastí, nemovitostními projekty a s podíly v zahraničí

Název společnosti	Činnost společnosti
ČD Cargo, a. s.	Provozování železniční nákladní dopravy.
Výzkumný Ústav Železniční, a. s.	Výzkum, vývoj a zkušebnictví v oblasti kolejových vozidel a infrastrukturních zařízení.
DPOV, a. s.	Prohlídky, opravy, modernizace a rekonstrukce železničních kolejových vozidel
ČD - Informační Systémy, a. s.	Poskytování telekomunikačních služeb, software a poradenství.
Dopravní vzdělávací institut, a. s.	Výuka a vzdělávání v oblasti dopravy, jazyková příprava, vzdělávání v oblasti legislativy a požadavků v souvislosti s členstvím v EU.
ČD Reality a. s.	Provádění staveb, jejich změn a odstraňování a současně i pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.
RailReal a. s.	Developerský rozvoj v lokalitě Nákladového nádraží Žižkov.
ČD - Telematika a. s.	Poskytování ICT řešení, software a poradenství.
ČD travel, s. r. o.	Služby cestovní kanceláře, prodej jízdních dokladů.
RAILREKLAM, spol. s r. o.	Využívání movitého a nemovitého železničního majetku k reklamním účelům.
Centrum Holešovice, a. s.	Developerský rozvoj v lokalitě nádraží Praha-Holešovice a přilehlých lokalitách.
Smíchov Station Development, a. s.	Developerský rozvoj lokality Smíchovského nádraží.
Žižkov Station Development, a. s.	Developerský rozvoj v lokalitě Nákladového nádraží Žižkov.
ČD Restaurant, a. s.	Podpora gastronomických služeb v prostorách ČD.
JLV, a. s.	Poskytování ubytovacích a hostinských služeb.
Masaryk Station Development, a. s.	Developerský rozvoj lokality Praha Masarykovo nádraží.
CR-City a. s.	Komerční rozvoj pozemků v oblasti Hlavního nádraží Praha, které jsou pro provozování železniční dopravy zbytné a přitom komerčně využitelné.
CR office a. s.	Pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.
RS hotel a. s.	Pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.

RS residence s. r. o.	Developerský projekt Rezidence Riegrovy sady.
WHITEWATER a. s.	Pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor.
Hit Rail, B. V.	Rozvoj a provoz mezinárodní železniční datové sítě HERMES VPN.
BCC, s. c. r. l.	Zajišťování vzájemného zúčtování plateb mezi evropskými železničními společnostmi.
EUROFIMA	Financování železničních kolejových vozidel a jejich vybavení.

Zdroje: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/dcerine-spolecnosti-cd.pdf>, <http://rejstrik.penize.cz/27178722-whitewater-a-s>, <http://rejstrik.penize.cz/27178731-rs-hotel-a-s>, <http://rejstrik.penize.cz/27178340-cr-office-a-s>, <http://www.crcity.cz/index.php/page/2>, <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/27195872/cd-reality-as/>

H Vlakové soupravy Českých drah, a. s.



Obr. 20 Typický rychlík společnosti České dráhy

Zdroj: <http://www.vlakytaky.eu/galerie/elektricke-lokomotivy/162-e-4993/cd-162-054.html>



Obr. 21 Rychlovlaky SC Pendolino

Zdroj: <http://www.cd.cz/pendolino/vlaky/fotogalerie/-15852/>



Obr. 22 Nové vysokorychlostní jednotky Siemens Viaggio Comfort – ČD railjet
Zdroj: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/nase-vlak/-17491/>

I Vlakové soupravy RegioJetu



Obr. 23 Vlaková jednotka Bombardier Talent dopravce RegioJet
Zdroj: <http://www.zelpage.cz/zpravy/8962>



Obr. 24 Třída „Relax“ ve voze RegioJetu
Zdroj: http://www.vagonweb.cz/fotogalerie/CZ/RJ_Ampz.php

J Vlakové soupravy společnosti Leo Express



Obr. 25 Křest prvního vlaku společnosti Leo Express majitelem společnosti Leošem Novotným
Zdroj: <http://www.zelpage.cz/clanky/leo-flirt-realitou-rychlejsi-nez-modri-komfortnejsi-nez-zluti>



Obr. 26 Interiér vlaku Leo Express – business třída
Zdroj: <http://www.zelpage.cz/clanky/leo-flirt-realitou-rychlejsi-nez-modri-komfortnejsi-nez-zluti?oddil=16>

K Vybrané ukazatele osobní železniční dopravy

Tab. 19 Spotřeba energie v dopravě v roce 2013 (T)

	Železniční doprava	Silniční doprava	Vodní doprava	Letecká doprava
Černé uhlí	14,4	3,2	0	0
Koks	17,9	0	0	0
Hnědé uhlí	74,0	20,2	0	0
Letecký benzín	0,0	0	0	0
Letecký petrolej	0,0	0	0	9 072,40
Automobilní benzíny	14,9	160,9	0	1,5
Motorová nafta	3 319,6	35 418	81,2	32,3
Topné oleje	0,0	0,8	0	0
Zemní plyn	471,2	649,7	0,1	0
Ostatní plyn. deriváty	1,0	77,4	0	0
Elektrická energie	4 312,1	2 035,10	2,6	2,2
Ostatní formy energie	1 050,0	831,4	1,5	9
Celkem	9 275,1	39 196,70	85,4	9 117,40

Zdroj: Ročenka dopravy, 2013

Tab. 20 Celkové emise z dopravy v roce 2013 (v tis. t)

	Individuál. automobil. doprava	Silniční veřejná osobní doprava	Silniční nákladní doprava	Železniční doprava	Vodní doprava	Letecká doprava
CO ₂	9 750,00	1 779,00	4 885,00	267,00	16,00	893,00
CO	46,83	4,84	15,65	1,68	0,10	0,88
NO _x	10,97	7,45	15,67	2,88	0,17	3,37
N ₂ O	1,62	0,06	0,38	0,02	0,00	0,12
těkavé org. látky	5,36	1,27	5,43	0,40	0,02	0,49
CH ₄	0,50	0,10	0,25	0,02	0,00	0,15
SO ₂	0,32	0,06	0,16	0,01	0,00	0,06
Pevné částice	0,81	0,35	0,87	0,22	0,01	0,00

Zdroj: Ročenka dopravy, 2013

L Aktuální jízdní řády železničních společností na trase z Prahy hl. n. do Ostravy hl. n.

Tab. 21 Jízdní řád 2014 společnosti České dráhy na trase Praha – Olomouc – Ostrava – Třinec (D01)

D01 Praha - Olomouc - Ostrava - Třinec Tratě č. 010, 011, 270, 320		R 441	Ex 141	SC 501	EC 143	SC 503	Ex 145	SC 505	EC 147	SC 507	EC 149	SC 509	EC 151	SC 511	EC 153	SC 513	EN 405	SC 515	IC 543	SC 517	SC 519	EN 445	R 443	
km	Ze stanice	Cheb												Frantičkovy Lázně				Frantičkovy Lázně						
0	Praha-Smíchov														15:12			17:12						
4	Praha hl.n.	0:04	2:0	4:11	5:36	6:11	7:36	8:11	9:36	10:11	11:36	12:11	13:36	14:11	15:36	16:11	16:36	16:47	17:36	18:11	19:36	20:36	21:53	22:26
9	Praha-Libeň			4:18		6:18		8:18		10:18		12:18		14:18		16:18				18:18				
66	Kolín	0:58	4:54			6:54		8:54		10:54		12:54		14:54		16:54				18:54			22:43	23:09
	Kolín	1:00	4:55			6:55		8:55		10:55		12:55		14:55		16:55				18:55			22:46	23:11
108	Pardubice hl.n.	1:22	5:15	6:33	7:15	8:33	9:15	10:33	11:15	12:33	13:15	14:33	15:15	16:33	17:15	17:33	17:54	18:33	19:15	20:33	21:33	23:09	23:34	
	Pardubice hl.n.	1:24	5:17	6:34	7:17	8:34	9:17	10:34	11:17	12:34	13:17	14:34	15:17	16:34	17:17	17:34	17:58	18:34	19:17	20:34	21:34	23:12	23:37	
168	Česká Třebová	2:04	5:55			7:55		9:55		11:55		13:55		15:55		17:55				19:55			0:18	
208	Záběh na Moravě		6:17			8:17		10:17		12:17		14:17		16:17		18:17				20:17			0:43	
254	Olomouc hl.n.	2:49	6:41	7:47	8:41	9:47	10:41	11:47	12:41	13:47	14:41	15:47	16:41	17:47	18:41	18:47	19:22	19:47	20:41	21:47	22:47	0:34	1:08	
	Olomouc hl.n.	2:51	6:43	7:49	8:43	9:49	10:43	11:49	12:43	13:49	14:43	15:49	16:43	17:49	18:43	18:49	19:25	19:49	20:43	21:49	22:49	0:37	1:11	
276	Přerov	3:07																						
	Přerov	3:22																						
305	Hranice na Moravě	3:41	7:13			9:13		11:13		13:13		15:13		17:13		19:16				21:13				
326	Suchdol n.Odrou																							
338	Studénka																							
355	Ostrava-Svinov	4:09	7:38	8:35	9:38	10:35	11:38	12:35	13:38	14:35	15:38	16:35	17:38	18:35	19:42	19:35		20:35	21:45	22:35	23:35		2:06	
	Ostrava-Svinov	4:12	7:40	8:41	9:40	10:41	11:40	12:41	13:40	14:41	15:40	16:41	17:40	18:41	19:44	19:41		20:41	21:47	22:41	23:41		2:08	
360	Ostrava hl.n.	4:19	7:47	8:43	9:47	10:43	11:47	12:43	13:47	14:43	15:47	16:43	17:47	18:43	19:51	19:43	20:24	20:43	21:54	22:43	23:43	1:37	2:15	
	Ostrava hl.n.	4:22	7:49			9:49		11:49		13:49		15:49		17:49	18:50	19:53		20:26	21:56	22:43	23:43	1:39	2:17	
368	Bohumín	4:29	7:56			9:56		11:56		13:56		15:56		17:56	18:52	20:00	19:52	20:33	20:52	22:03	22:52	23:52	1:45	2:24
	Bohumín	4:41	8:03			10:03		12:03		14:03		16:03		18:03		20:03			22:03					2:37
383	Karviná hl.n.	4:56	8:18			10:18		12:18		14:18		16:18		18:18		20:18			22:03					2:52
399	Český Těšín	5:16	8:37			10:37		12:37		14:37		16:37		18:37		20:37			22:39					3:11
	Český Těšín	5:19	8:39			10:39		12:39		14:39		16:39		18:39		20:39			22:41					3:13
406	Třinec (Trzyńiec)	5:26	8:45			10:45		12:45		14:45		16:45		18:45		20:45			22:48					3:20
	Do stanice	Košice	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Žilina	Moskva						Košice	Humenné	

Zdroj: Kapesní jízdní řády dálkových vlaků ČD, 2014

Tab. 22 Nový jízdní řád společnosti RegioJet na trase Praha – Ostrava (platný od 14. 12. 2014)

	IC 1001	IC 1003	IC 1005	IC 1007	IC 1009	EC 1011	IC 1013	IC 1015	IC 1017
	23						20	10	10
01 Praha, hl.n.	5:48	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	16:48	17:48	19:48
02 Pardubice, nádraží	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	17:51	18:51	20:51
03 Česká Třebová, nádraží	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	18:27	19:27	21:27
04 Zábřeh n. M., nádraží	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	18:48	19:48	21:48
05 Olomouc, hl.n.	8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	19:13	20:13	22:13
06 Hranice, nádraží	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	19:41	20:41	22:41
07 Ostrava - Svinov	9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	20:08	21:08	23:08
08 Ostrava, hl.n.	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	20:16	21:16	23:16

Zdroj: Nový jízdní řád na trase Praha – Košice, 2014

Tab. 23 Jízdní řád LEO Express na trase Praha – Karviná (platný od 15. 6. 2014)

Výchozí stanice	LE 1351	LE 1353	LE 1355	LE 1357	LE 1359	LE 1361	LE 1363	LE 1365	LE 1367
Praha hl. n.	Ⓐ 5 06	7 06	10 06	12 06	14 06	16 06	16 28	18 36	Ⓓ 20 36
Olomouc hl. n. příjezd	{ 7 19	9 19	12 19	14 19	16 19	18 19	18 44	20 49	{ 22 51
Olomouc hl. n.	{ 7 21	9 21	12 21	14 21	16 21	18 21	18 46	20 51	{ 22 53
Přerov příjezd	{ 7 35	9 35	12 35	14 35	16 35	18 35	19 00	21 05	{ 23 06
Přerov	{ 7 39	9 39	12 39	14 39	16 39	18 39	19 02	21 09	{ 23 10
Hulín příjezd	{						19 11		{
Hulín	{						19 12		{
Otrokovice příjezd	{						19 19		{
Otrokovice	{						19 21		{
Staré Město (UH) příjezd	{						19 30		{
Suchdol n. O. příjezd	{ 8 05	10 05	13 05	15 05	17 05	19 05		21 35	{ 23 36
Suchdol n. O.	{ 8 06	10 06	13 06	15 06	17 06	19 06		21 36	{ 23 37
Studénka příjezd	{ 8 12	10 12	13 12	15 12	17 12	19 12		21 42	{ 23 43
Studénka	{ 8 13	10 13	13 13	15 13	17 13	19 13		21 43	{ 23 44
Ostrava Svinov příjezd	{ 8 22	10 22	13 22	15 22	17 22	19 22		21 52	{ 23 53
Ostrava Svinov	{ 8 24	10 24	13 24	15 24	17 24	19 24		21 54	{ 23 55
Ostrava hl. n. příjezd	{ 8 31	10 31	13 31	15 31	17 31	19 31		22 01	{ 0 02
Ostrava hl. n.	{ 8 33	10 33	13 33	15 33	17 33	19 33		22 03	{ 0 04
Bohumín příjezd	Ⓐ 8 39	10 39	13 39	15 39	17 39	19 39		22 09	Ⓓ 0 10
Bohumín						19 42		22 10	
Dětmarovice příjezd						19 49		22 16	
Dětmarovice						19 50		22 17	
Karviná hl. n. příjezd						19 59		22 26	
Konečná stanice									

Zdroj: Změna jízdního řádu od 15. 6. 2014, 2014

M Dotazník

Aspekty ovlivňující chování zákazníků železničních dopravců v osobní dopravě v ČR

Vážený respondente,

obracím se na Vás s prosbou o vyplnění tohoto krátkého dotazníku, jehož cílem je získat informace o využívání osobní železniční dopravy a spokojenosti uživatelů s tímto typem dopravy v ČR. Tento průzkum je určen pro všechny, kteří alespoň příležitostně jezdí vlakem.

Dotazník je součástí mé diplomové práce na téma „Liberalizace osobní železniční dopravy v České republice“ a jeho výsledky nebudou použity k jiným účelům. Práce s dotazníkem Vám zabere v průměru maximálně 15 minut a jeho vyplněním mi velmi pomůžete v realizaci této práce. Všechny odpovědi jsou zcela anonymní. Děkuji za Váš čas věnovaný vyplnění tohoto dotazníku.

Bc. Michaela Šarmírová, studentka PEF MENDELU v Brně

1 Jaký dopravní prostředek využíváte (včetně dopravy do zaměstnání) při cestování po České republice?

V každém sloupci vyznačte maximálně 3 možnosti.

	nejčastěji	nejraději
MHD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autobus (autobusová doprava překračující hranice obce/města)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
automobil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
motocykl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kolo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vlak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
letadlo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
lod'	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jiný dopravní prostředek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2 Jaký dopravní prostředek využíváte při cestování po České republice?

V každém sloupci vyznačte maximálně možnosti. Nemusíte však označit ani jednu (např. co se služebních cest týká).

	do zaměstnání (příp. do školy)	na služební cesty	na rekreační cesty (při volnočasových aktivitách)
MHD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autobus (autobusová doprava překračující hranice obce/města)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
automobil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
motocykl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kolo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vlak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
letadlo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
loď	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
jiný dopravní prostředek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3 Cestujete alespoň jednou ročně vlakem?

Z následujících možností vyberte jednu.

- ano
 ne

4 Z jakého důvodu vlakem nejezdíte nebo jen zřídka?

Doplňte odpověď podle svých představ.

.....

5 Jak často jezdíte vlakem?

Z následujících možností vyberte jednu.

- denně (příp. alespoň ve většině pracovních dnů)
 pouze o víkendech
 přibližně 1–3x týdně
 několikrát za měsíc
 několikrát za rok
 méně často (jezdím vlakem jen výjimečně)

6 Označte, co nejvíce odpovídá Vaší současné frekvenci využívání vlaku jako dopravního prostředku ve srovnání s minulostí.

Z následujících možností vyberte jednu.

- Dříve jsem využíval/a vlak méně často.
- Vlakem jezdím přibližně stejně často.
- Dříve jsem jezdil/a vlakem více často.

7 Označte míru souhlasu s následujícími tvrzeními:

Pokud máte odlišné zkušenosti u různých poskytovatelů služeb na železnici, označte hodnocení, které převažuje. Použitá škála: 1 – zcela souhlasím, 2 – souhlasím, 3 – nesouhlasím, 4 – zcela nesouhlasím, 5 – nevím, nemohu posoudit.

	1	2	3	4	5
cena jízdného je vyšší, než jaká odpovídá poskytovaným službám ve vztahu k jiným alternativním dopravním prostředkům	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
jiné dopravní prostředky jsou rychlejší	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vlakem téměř nejezdím např. z toho důvodu, že do obce/města, kde žiji, vlak nejezdí a na ostatní cestování (např. na dovolenou) volím raději jiné dopravní prostředky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cena jízdy vlakem je přijatelná pouze s cenovými zvýhodněními (pro důchodce, pro studenty, skupinové jízdné apod.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
železniční doprava je šetrná k životnímu prostředí	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
na tratích jsou časté výluky a zpoždování vlaků	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vagóny jsou ve špatném stavu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
v zahraničí jsou služby železničních společností na vyšší úrovni než v České republice	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8 Jak jste spokojen/a se současnou situací týkající se cen v osobní železniční dopravě? Při hodnocení použijte stupnici od 1 do 5 (1 – velmi spokojen/a, 2 – spokojen/a, 3 – zčásti spokojen/a, zčásti nespokojen/a, 4 – nespokojen/a, 5 – zcela nespokojen/a).

Cílem této otázky je spokojenost s danými faktory obecně, nikoliv hodnocení konkrétního dopravce.

	1	2	3	4	5
cena poskytovaných dopravních služeb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost nákupu jízdenek přes internet, prostřednictvím mobilních telefonů pomocí SMS zpráv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cenová zvýhodnění, slevy, akce a výhodné nabídky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost rezervace míst v dopravních prostředcích	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vybavení jízdenkami a dalšími jízdními doklady (možnost zakoupení jízdenky na celou přepravu)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9 Jak jste spokojen/a se současným chováním vlakového personálu? Při hodnocení použijte stupnici od 1 do 5 (1 – velmi spokojen/a, 5 – zcela nespokojen/a).

Cílem této otázky je spokojenost s danými faktory obecně, nikoliv hodnocení konkrétního dopravce.

	1	2	3	4	5
pohotovost zaměstnanců (ochota personálu a dostatečně rychlé poskytování služeb, řešení stížností)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vzhled zaměstnanců	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
komunikace se zákazníkem (jak dobře jsou vysvětleny služby poskytované společností)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kvalifikovanost zaměstnanců (znalosti a dovednosti pro poskytování služeb)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zdvořilost zaměstnanců (příjemné vystupování, pozornost a citlivost k potřebám zákazníka)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10 Jak jste spokojen/a se současnou kulturou cestování a úrovní poskytovaných služeb na české železnici? Při hodnocení použijte stupnici od 1 do 5 (1 – velmi spokojen/a, 5 – zcela nespokojen/a).

Cílem této otázky je spokojenost s danými faktory obecně, nikoliv hodnocení konkrétního dopravce.

	1	2	3	4	5
stav železničních souprav (stáří, čistota a vzhled vozidel)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kultura cestování (pohodlí, komfort v dopravním prostředku, terminálech a okolí)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
úroveň doplňkových služeb (úschovna zavazadel, směnářenské služby, restaurační služby, připojení k internetu ve vozech apod.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostatek vozidel s bezbariérovým přístupem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11 Jak jste spokojen/a se současnou spolehlivostí cestování po české železnici? Při hodnocení použijte stupnici od 1 do 5 (1 – velmi spokojen/a, 5 – zcela nespokojen/a).

Cílem této otázky je spokojenost s danými faktory obecně, nikoliv hodnocení konkrétního dopravce.

	1	2	3	4	5
bezpečnost (během jízdy, na nástupištích, v čekárnách i v nádražních budovách)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rychlost přepravy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kapacita vlakových souprav	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pravidelnost spojů	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
návaznost spojů	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
minimální počet přestupů	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
spolehlivost (eliminace zpoždění vlaků)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12 Jak jste v současnosti spokojen/a s ostatními faktory týkající se osobní železniční dopravy? Při hodnocení použijte stupnici od 1 do 5 (1 – velmi spokojen/a, 5 – zcela nespokojen/a).

Cílem této otázky je spokojenost s danými faktory obecně, nikoliv hodnocení konkrétního dopravce.

	1	2	3	4	5
prostorová dostupnost (hustota dopravní sítě, dostupnost železničních stanic)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dopad na životní prostředí	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostupnost informací	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
důvěryhodnost železniční společnosti (jméno a prestiž společnosti)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dodržení slibů a standardů železničními dopravci	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13 Prosím označte důležitost poskytovaných doplňkových služeb před a v průběhu jízdy vlakem, které by mohly zvýšit Váš komfort cestování po železnici. Důležitost prosím vyznačte body 1 až 5. Přičemž 1 – nejméně důležité, 2 – nepříliš důležité, 3 – důležité do určité míry, 4 – velmi důležité, 5 – nejvíce důležité.

Důležitost je zde myšlena ve smyslu zvýšení preference využívání vlaku jako dopravního prostředku.

	1	2	3	4	5
denní tisk v čekárnách a ve vlcích zdarma	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cenově zvýhodněné občerstvení v průběhu jízdy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost objednat si snídani předem, v rámci rezervace jízdenky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nápoj zdarma v průběhu cesty	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostupnost Wi-Fi připojení v nádražních budovách, v čekárnách, na nástupištích i ve vlakových soupravách	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost sledovat filmy, poslouchat hudbu, číst knihy a časopisy, sledovat zpravodajství nebo hrát hry přes portál dopravce	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bezplatné zapůjčení sluchátek u palubního personálu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
moderní klimatizované (v létě) nebo vytápěné (v zimním období) vlakové soupravy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14 Prosím označte důležitost časových a finančních úspor, které by mohly zvýšit Váš komfort při cestování po železnici. Důležitost prosím vyznačte body 1 až 5. Přičemž 1 – nejméně důležité, 5 – nejvíce důležité.

Z následujících možností vyberte pro každý řádek jednu.

	1	2	3	4	5
přehled o zpožděných spojích na internetu nebo přes mobilní aplikace	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
finanční či věcná kompenzace za zpoždění vlaků	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
krátké časové intervaly mezi spoji	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost připojištění v případě zmeškání spoje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost nákupu jízdenky prostřednictvím mobilní aplikace	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost nákupu jízdenky přes internet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
k jízdence rezervace parkovacího místa zdarma	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
při předložení jízdenky úschovna zavazadel zdarma	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnost předplacené, časově omezené karty na jízdu po železnici (s výhodnějšími cenami)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15 Prosím označte důležitost služeb pro rodiny s dětmi a služeb pro osoby s handicapem, které by mohly zvýšit Váš komfort při cestování po železnici. Důležitost prosím vyznačte body 1 až 5. Přičemž 1 – nejméně důležité, 5 – nejvíce důležité.

Z následujících možností vyberte pro každý řádek jednu.

	1	2	3	4	5
možnost získat asistenta pro přepravu malých dětí nebo osob se zdravotním postižením	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
personál poskytuje asistenci při nástupu do vlaku, vyhledání místa cestujícího a pomoc při uložení zavazadel na určená místa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
speciální kupé pouze pro matky s dětmi do 6 let	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bezbariérový přístup na nádraží a do vlakových souprav (zvláště pro imobilní cestující)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16 Prosím označte důležitost ostatních faktorů, které by mohly zvýšit Váš komfort cestování po železnici. Důležitost prosím vyznačte body 1 až 5. Přičemž 1 – nejméně důležité, 5 – nejvíce důležité.

Z následujících možností vyberte pro každý řádek jednu.

	1	2	3	4	5
čistota v nádražních budovách, v čekárnách, na nástupištích a ve vlacích	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zřízení pohodlných čekáren pouze pro cestující	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
v ceně jízdného dokladu je i místenka (každý má své místo na sezení, vlak nebude přeplněn)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
využití služeb tichého kupé (které není vhodné pro děti do 15 let a v němž je omezeno používání zařízení, která by mohla rušit ostatní cestující)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18 S jakým železničním dopravcem v České republice jste již někdy cestoval/a?

Z následujících možností můžete vybrat několik, všechny nebo žádnou, případně doplnit vlastní.

- RegioJet, a. s.
 České dráhy, a. s.
 Leo Express, a. s.
 jinou, menší lokální společností, jakou:

19 S jakým železničním dopravcem cestujete nejčastěji/nejraději?

Z následujících možností vyberte pro každý řádek jednu.

	České dráhy, a. s.	RegioJet, a. s.	Leo Express, a. s.	jiná
nejčastěji	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
nejraději	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20 Souhlasíte s větší konkurencí na celostátních i regionálních železnicích v České republice?

Z následujících možností vyberte jednu.

- ano, souhlasím, aby se zvýšil počet železničních dopravců
 ne, nesouhlasím se vstupem nových železničních dopravců

21 Co by podle Vás přinesl vstup nových společností na trh s osobní železniční dopravou v České republice? Použitá škála: 1 – zcela souhlasím, 2 – souhlasím, 3 – nesouhlasím, 4 – zcela nesouhlasím, 5 – nevím, nedokážu posoudit.

Z následujících možností vyberte pro každý řádek jednu.

	1	2	3	4	5
Příchod nových společností na železnici může přispět k efektivnímu využívání státních dotací.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Konkurence na železnici může způsobit boj o zákazníky, což povede ke snížení jízdného na konkurenčních vlakových tratích.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Příchod nových železničních dopravců může celkově přispět ke zvýšení komfortu železniční přepravy (investice do nového a modernějšího vozového parku, čistota na nádraží i ve vlakových soupravách apod.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22 Existuje podle Vás ještě něco, co by mohl vstup nových konkurentů na železnici přinést?

Doplňte odpověď podle svých představ.

.....

23 Jaké je Vaše pohlaví?

Z následujících možností vyberte jednu.

- žena
- muž

24 Do jaké věkové kategorie patříte?

Z následujících možností vyberte jednu.

- do 15 let (včetně)
- 16 až 26 let
- 27 až 54 let
- 55 až 64 let
- 65 let a více

25 Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

Z následujících možností vyberte jednu.

- bez vzdělání, s nedokončeným základním vzděláním
- základní
- středoškolské bez maturity (vč. vyučení)
- středoškolské s maturitou
- vyšší odborné
- vysokoškolské

26 Jaká je Vaše současná převažující ekonomická aktivita (povolání)?

Z následujících možností vyberte jednu, případně doplňte vlastní.

- OSVČ
- zaměstnanec, zaměstnavatel
- student
- důchodce (i invalidní)
- na mateřské či rodičovské dovolené
- nezaměstnaná/ý
- jiné:

27 Jak hodnotíte příjem Vaší domácnosti z pohledu pokrytí potřeb a kvality života?

Z následujících možností vyberte jednu.

- nedostačující (takový, kdy si domácnost krátkodobě půjčuje, protože měsíční příjem nestačí)
- nízký (základní potřeby domácnosti pokryje, ale musí v nich šetřit, eventuálně se omezovat)
- dostatečný (domácnost má na základní potřeby – např. jídlo, bydlení, oblečení, omezuje ty ostatní)
- vyhovující (domácnost pokrývá veškeré potřeby v přiměřeném rozsahu)
- vysoký (možnost větších investic a nákupu luxusního zboží)

28 Kolik obyvatel má město, ve kterém žijete?

Z následujících možností vyberte jednu.

- do 1 999 obyvatel
- 2 000–4 999 obyvatel
- 5 000–49 999 obyvatel
- 50 000–99 999 obyvatel
- 100 000 obyvatel a více

29 Ve kterém kraji se nachází místo Vašeho trvalého bydliště?

Z následujících možností vyberte jednu.

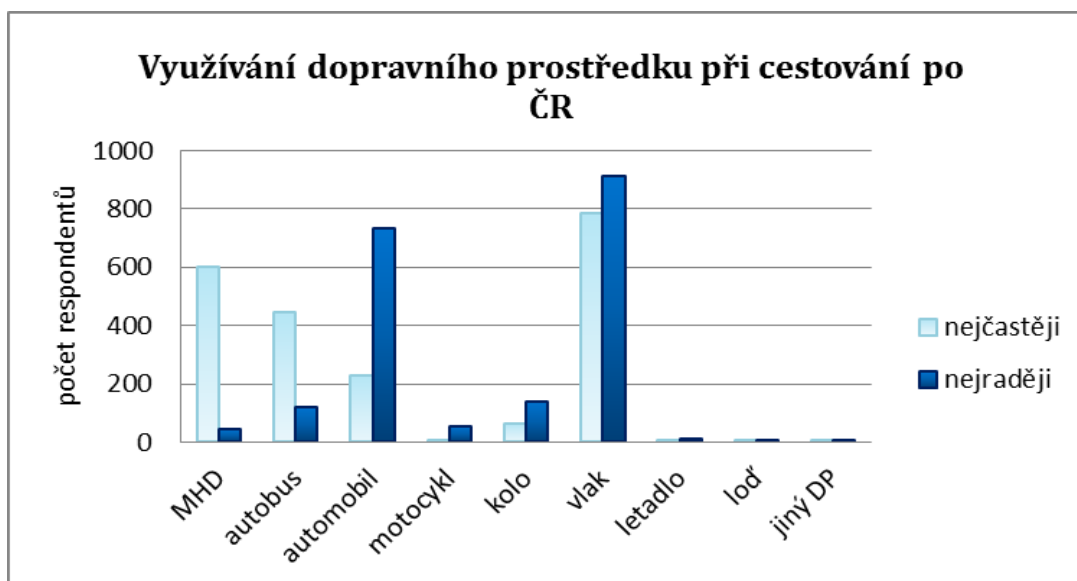
- hlavní město Praha
- Středočeský kraj
- Jihočeský kraj
- Plzeňský kraj
- Karlovarský kraj
- Ústecký kraj
- Liberecký kraj
- Královéhradecký kraj
- Pardubický kraj
- Vysočina
- Jihomoravský kraj
- Olomoucký kraj
- Zlínský kraj
- Moravskoslezský kraj

30 Prostor pro Vaše dotazy a připomínky.

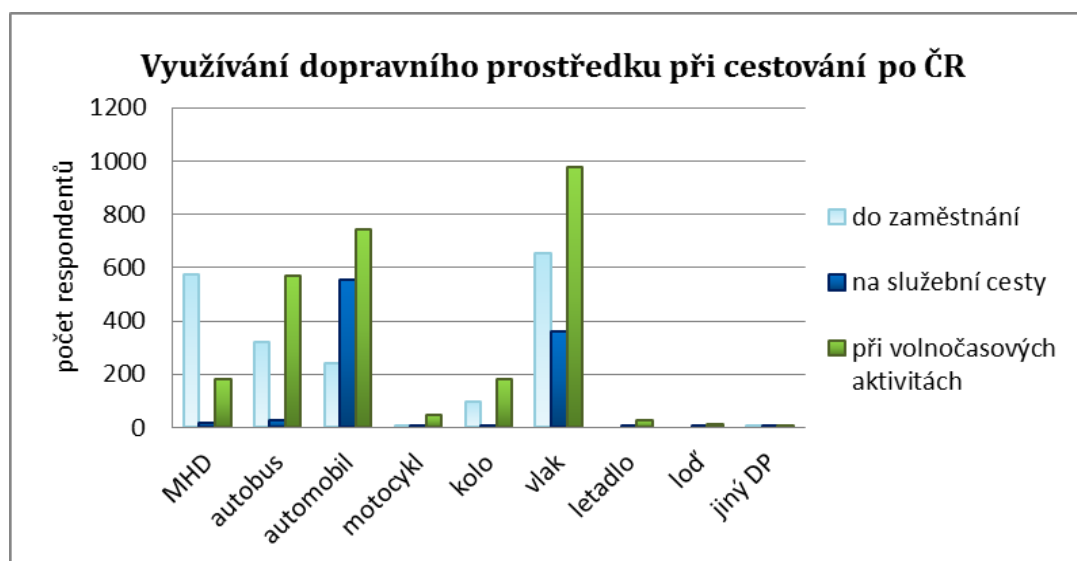
Zde můžete vyjádřit svůj názor na to, jak jste spokojen/a a jaké zkušenosti máte s jednotlivými dopravními společnostmi, co se týče např. ceny, pohodlí a komfortu, vlakových souprav, spolehlivosti, palubního personálu apod. V případě, že jste jel/a více společnostmi v osobní železniční dopravě, můžete i porovnávat.

.....

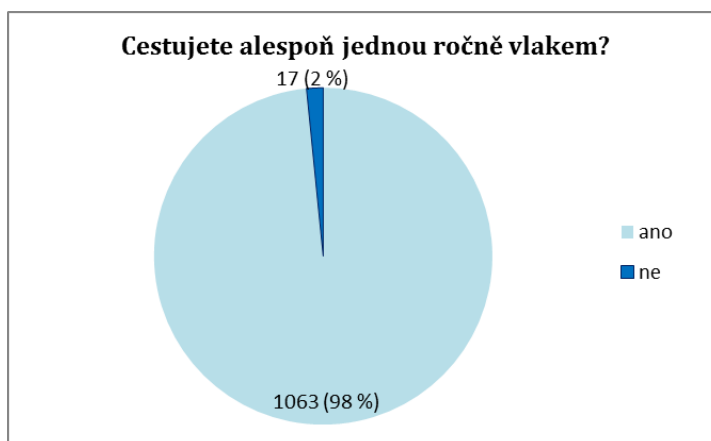
N Vyhodnocení dotazníku



Obr. 27 Využívání dopravních prostředků při cestování po České republice
Zdroj: Vlastní zpracování

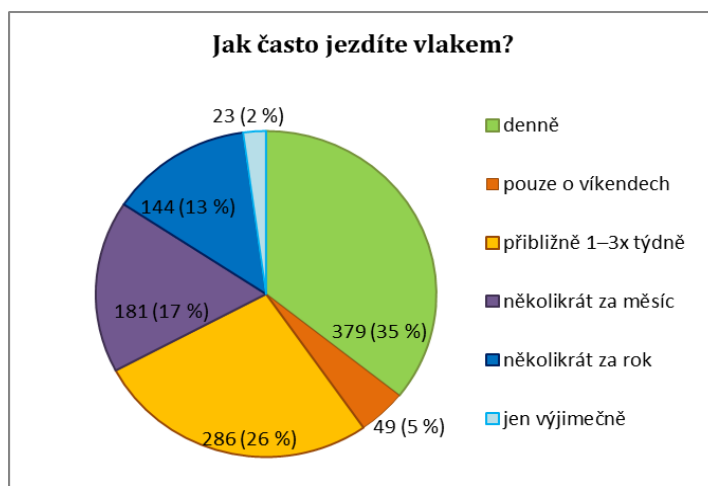


Obr. 28 Účel využívání dopravních prostředků při cestování po ČR
Zdroj: Vlastní zpracování



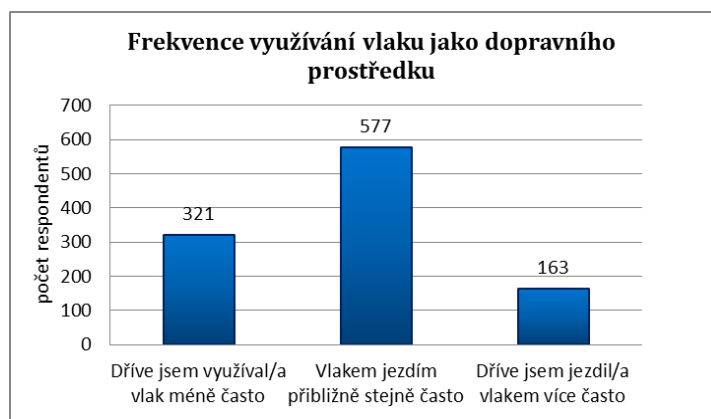
Obr. 29 Cestujete alespoň jednou ročně vlakem?

Zdroj: Vlastní zpracování



Obr. 30 Jak často jezdíte vlakem?

Zdroj: Vlastní zpracování



Obr. 31 Frekvence využívání vlaku jako dopravního prostředku

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 24 Míra souhlasu respondentů s tvrzeními ohledně cestování po železnici (v %)

	1	2	3	4	5
cena jízdného je vyšší, než jaká odpovídá poskytovaným službám ve vztahu k jiným alternativním dopravním prostředkům	27	55	8	6	2
jiné dopravní prostředky jsou rychlejší	7	49	33	7	2
vlakem téměř nejezdím např. z toho důvodu, že do obce/města, kde žiji, vlak nejezdí a na ostatní cestování (např. na dovolenou) volím raději jiné dopravní prostředky	3	4	15	66	10
cena jízdy vlakem je přijatelná pouze s cenovými zvýhodněními (pro důchodce, pro studenty, skupinové jízdné apod.)	32	46	9	8	3
železniční doprava je šetrná k životnímu prostředí	24	70	1	1	2
na tratích jsou časté výluky a zpoždění vlaků	37	45	12	3	2
vagóny jsou ve špatném stavu	10	59	18	10	1
v zahraničí jsou služby železničních společností na vyšší úrovni než v České republice	10	32	20	9	27

Zdroj: Vlastní zpracování

Pozn.: Reziduem jsou 2 % respondentů, kteří odpověděli, že vlakem jezdí méně často než jednou za rok.

Tab. 25 Spokojenost respondentů se současnou situací týkající se cen v osobní železniční dopravě (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
cena poskytovaných dopravních služeb	3	14	22	54	5
možnost nákupu jízdenek přes internet, prostřednictvím mobilních telefonů pomocí SMS zpráv	10	5	34	36	13
cenová zvýhodnění, slevy, akce a výhodné nabídky	15	15	28	40	0
možnost rezervace míst v dopravních prostředcích	4	12	45	31	5
vybavení jízdenkami a dalšími jízdními doklady	66	23	7	1	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 26 Spokojenost respondentů s chováním a vzhledem vlakového personálu (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
pohotovost zaměstnanců (ochota personálu a dostatečně rychlé poskytování služeb, řešení stížností)	18	68	10	1	1
vzhled zaměstnanců	7	74	16	0	1
komunikace se zákazníkem (jak dobře jsou vysvětleny služby poskytované společností)	11	58	25	4	0
kvalifikovanost zaměstnanců (znalosti a dovednosti pro poskytování služeb)	7	23	60	8	0
zdvořilost zaměstnanců (příjemné vystupování, pozornost a citlivost k potřebám zákazníka)	23	64	9	1	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 27 Spokojenost respondentů se současnou kulturou cestování a úrovní poskytovaných služeb na české železnici (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
stav železničních souprav	6	11	27	52	2
kultura cestování (pohodlí, komfort v dopravním prostředku, terminálech a okolí)	6	50	37	4	1
úroveň doplňkových služeb	3	35	53	5	2
dostatek vozidel s bezbariérovým přístupem	7	33	30	26	2

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 28 Spokojenost respondentů se spolehlivostí cestování po železnici (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
bezpečnost (během jízdy, na nástupištích, v čekárnách i v nádražních budovách)	19	65	12	2	0
rychlost přepravy	8	70	17	2	1
kapacita vlakových souprav	4	21	46	26	1
pravidelnost spojů	26	49	20	2	1
návaznost spojů	18	59	15	3	2
minimální počet přestupů	14	66	16	2	1
spolehlivost (eliminace zpoždění vlaků)	3	9	24	46	13

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 29 Spokojenost respondentů s ostatními faktory týkajícími se osobní železniční dopravy (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
prostorová dostupnost (hustota dopravní sítě, dostupnost železničních stanic)	26	15	29	21	10
dopad na životní prostředí	17	76	4	1	0
dostupnost informací	12	40	17	21	8
důvěryhodnost železniční společnosti (jméno a prestiž společnosti)	17	32	47	1	1
do držení slibů a standardů železničními dopravci	7	42	39	9	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 30 Důležitost poskytovaných doplňkových služeb před a v průběhu jízdy vlakem pro respondenty (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
denní tisk v čekárnách a ve vlacích zdarma	7	13	21	16	41
cenově zvýhodněné občerstvení v průběhu jízdy	4	13	26	40	14
možnost objednat si snídani předem, v rámci rezervace jízdenky	27	36	28	6	2
nápoj zdarma v průběhu cesty	6	6	13	8	65
dostupnost Wi-Fi připojení v nádražních budovách, v čekárnách, na nástupištích i ve vlakových soupravách	2	4	6	26	60
možnost sledovat filmy, poslouchat hudbu, číst knihy a časopisy, sledovat zpravodajství nebo hrát hry přes portál dopravce	6	7	19	21	45
bezplatné zapůjčení sluchátek u palubního personálu	10	9	29	20	29
moderní klimatizované (v létě) nebo vytápěné (v zimním období) vlakové soupravy	1	0	2	32	63

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 31 Důležitost časových a finančních úspor pro respondenty (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
přehled o zpožděných spojích na internetu nebo přes mobilní aplikace	4	10	4	25	56
finanční či věcná kompenzace za zpoždění vlaků	3	23	28	24	20
krátké časové intervaly mezi spoji	2	3	13	37	42
možnost připojištění v případě zmeškání spoje	23	44	18	9	4
možnost nákupu jízdenky prostřednictvím mobilní aplikace	7	4	15	35	36
možnost nákupu jízdenky přes internet	5	3	18	19	53
k jízdence rezervace parkovacího místa zdarma	14	20	29	26	10
při předložení jízdenky úschovna zavazadel zdarma	5	4	19	36	34
možnost předplacené, časově omezené karty na jízdu po železnici (s výhodnějšími cenami)	7	9	21	20	41

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 32 Důležitost služeb pro rodiny s dětmi a služeb pro osoby s handicapem pro respondenty (relativní četnosti, v %)

	1	2	3	4	5
možnost získat asistenta pro přepravu malých dětí nebo osob se zdravotním postižením	5	6	17	56	13
personál poskytuje asistenci při nástupu do vlaku, vyhledání místa cestujícího a pomoc při uložení zavazadel na určená místa	8	12	25	25	28
speciální kupé pouze pro matky s dětmi do 6 let	5	8	22	42	21
bezbariérový přístup na nádraží a do vlakových souprav (zvláště pro imobilní cestující)	1	2	3	28	64

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 33 Důležitost ostatních faktorů pro respondenty (relativní četnosti, v %)

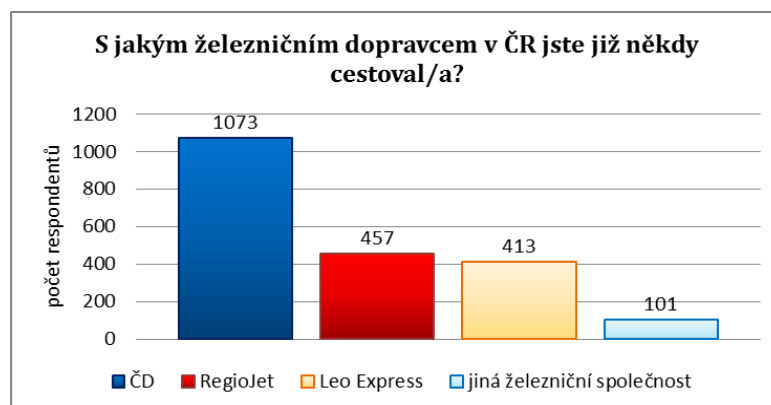
	1	2	3	4	5
čistota v nádražních budovách, v čekárnách, na nástupištích a ve vlacích	3	1	3	8	83
zřízení pohodlných čekáren pouze pro cestující	3	2	5	13	74
v ceně jízdného dokladu je i místenka	4	4	8	46	36
využití služeb tichého kupé	5	21	38	13	20

Zdroj: Vlastní zpracování

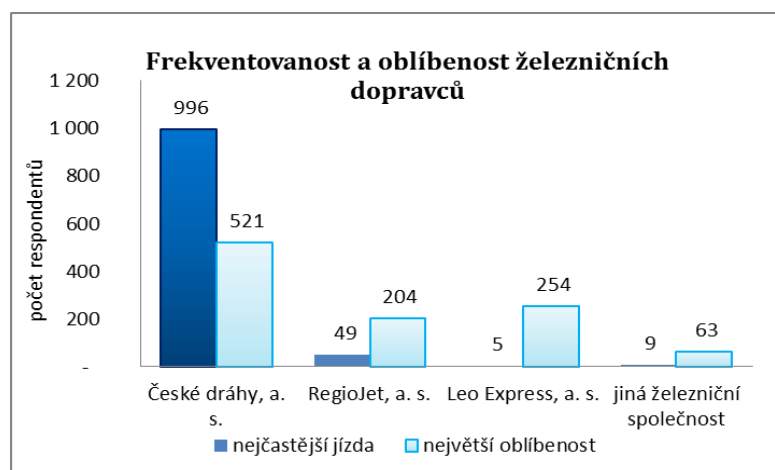
Tab. 34 Ochota respondentů si připlatit za služby (relativní četnosti odpovědí dotázaných)

	větší čistota a pohodlí ve vlacích	denní tisk	občerstvení s obsluhou přímo na místo	parkování v ceně jízdenky	úschovna zavazadel v ceně jízdenky	koupe jízdenek přes internet nebo mobilní aplikaci
nejsem ochoten/ ochotna připlácet	85 %	88 %	77 %	83 %	86 %	89 %
maximálně do 5 % z ceny jízdného	7 %	7 %	14 %	6 %	8 %	8 %
příplatek ve výši 6-15 %	4 %	2 %	4 %	6 %	3 %	1 %
příplatek ve výši 16-25 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	0 %
příplatek ve výši 26-35 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
příplatek vyšší než 36 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

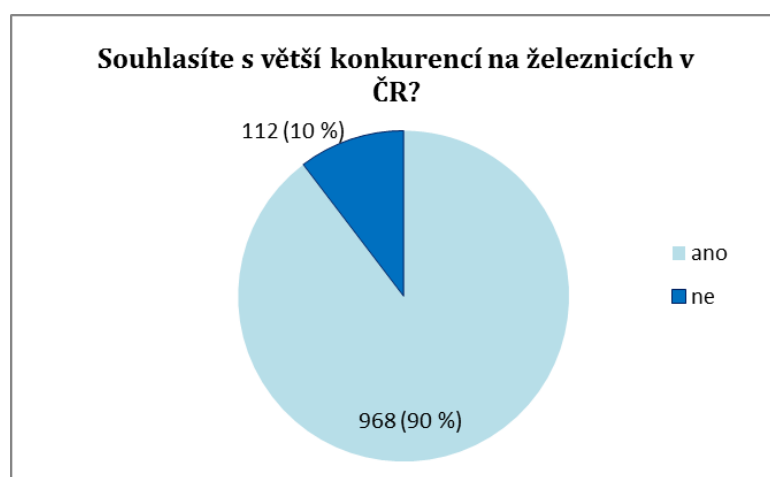
Zdroj: Vlastní zpracování



Obr. 32 Železniční společnosti, se kterými respondenti již někdy cestovali
Zdroj: Vlastní zpracování



Obr. 33 Frekventovanost a oblíbenost železničních dopravců
Zdroj: Vlastní zpracování



Obr. 34 Názor respondentů na zvyšování konkurence na českých železnicích
Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 35 Relativní četnosti odpovědí respondentů na efekty příchodu nových konkurentů na trh osobní železniční dopravy

	1	2	3	4	5
Příchod nových společností na železnici může přispět k efektivnímu využívání státních dotací.	6	39	6	3	44
Konkurence na železnici může způsobit boj o zákazníky, což povede ke snižování jízdného na konkurenčních vlakových tratích.	72	19	7	1	1
Příchod nových železničních dopravců může celkově přispět ke zvýšení komfortu železniční přepravy.	67	26	3	2	2

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 36 Tabulka relativních četností odpovědí respondentů týkající se špatného stavu vagónů v závislosti na tom, se kterým železničním dopravcem respondenti jezdí nejčastěji

Vagóny jsou ve špatném stavu	České dráhy	RegioJet	Leo Express	Jiný dopravce
Zcela souhlasím	10	0	0	0
Souhlasím	59	0	0	0
Nesouhlasím	16	1	0	1
Zcela nesouhlasím	7	4	0	1
Nevím, nemohu posoudit	1	0	0	0
Odpovědi celkem	92	5	0	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 37 Posouzení železničních služeb v zahraničí dotázanými podle věkových kategorií (relativní vyjádření, v %)

V zahraničí jsou služby dopravců na vyšší úrovni než v ČR	do 15 let (včetně)	16 až 26 let	27 až 54 let	55 až 64 let	65 let a více
Zcela souhlasím	0	5	5	0	0
Souhlasím	0	5	25	1	1
Nesouhlasím	1	8	10	1	1
Zcela nesouhlasím	0	1	8	0	0
Nevím, nemohu posoudit	0	6	8	2	11
Odpovědi celkem	1	25	56	4	13

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 38 Důležitost zdarma poskytnutého parkovacího místa při nákupu jízdenky do vlaku pro respondenty, kteří osobní automobil využívají často (v relativním vyjádření)

Rezervace parkovacího místa zdarma s nákupem jízdenky	Respondenti, kteří odpověděli, že jimi nejčastěji používaným dopravním prostředkem je automobil
Nejméně důležité	3 %
Nepříliš důležité	3 %
Důležité do určité míry	4 %
Velmi důležité	9 %
Nejvíce důležité	8 %
Celkem nejčastěji jezdí autem	27 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 39 Vztah mezi železničními společnostmi, se kterými respondenti už někdy cestovali a krajem ČR, odkud dotázaný pochází (celkové počty respondentů)

Kraj/železniční dopravce	České dráhy	RegioJet	Leo Express
hlavní město Praha	115	54	45
Středočeský kraj	76	43	45
Jihočeský kraj	60	38	42
Plzeňský kraj	54	34	36
Karlovarský kraj	52	33	34
Ústecký kraj	59	35	35
Liberecký kraj	49	32	29
Královéhradecký kraj	39	66	38
Pardubický kraj	61	30	35
Vysočina	67	43	47
Jihomoravský kraj	177	129	146
Olomoucký kraj	76	37	44
Zlínský kraj	73	39	42
Moravskoslezský kraj	88	37	45
Celkem	1 073	623	667

Zdroj: Vlastní zpracování

Pozn.: Tvrzení, že společnostmi RegioJet a Leo Express jezdí lidé převážně z krajů, kterými společnosti projíždí na trase z Prahy do Ostravy (hl. město Praha, Středočeský kraj, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský kraj), se nepotvrdilo. Zastoupení odpovědí dotázaných je rovnoměrné.

Tab. 40 Vztah mezi frekvencí cestování vlakem a převažující ekonomickou aktivitou dotázaných (relativní vyjádření, v %)

Ekonomická aktivita/frekvence cestování vlakem	Každý den	Mimo prac. dny	Přibližně 1-3x týdně	Několi-krát za měsíc	Několi-krát za rok	Pouze výjimečně
OSVČ	4	0	3	4	4	0
Zaměstnanec, zaměstnavatel	23	1	4	10	7	1
Student	6	0	6	2	1	1
Důchodce	0	3	8	1	1	0
Na mateřské či rodičovské dovolené	2	0	2	0	0	0
Nezaměstnaný	0	0	1	0	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 41 Vztah mezi frekvencí cestování vlakem a subjektivním vnímáním příjmu respondenta (relativní vyjádření, v %)

Vnímání příjmu/frekvence cestování vlakem	Každý den	Mimo prac. dny	Přibližně 1-3x týdně	Několi-krát za měsíc	Několi-krát za rok	Pouze výjimečně
Nedostačující	0	0	4	0	0	0
Nízký	4	3	7	0	0	0
Dostatečný	12	0	7	4	9	1
Vyhovující	15	1	8	8	4	1
Vysoký	4	3	0	5	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování

Pozn.: Každý den jezdí po železnici nejvíce respondentů s dostatečným a vyhovujícím platem.

Tab. 42 Vztah mezi názorem, že cena železniční dopravy je vyšší než jaká odpovídá poskytovaným službám a vnímáním příjmu respondentů (relativní vyjádření, v %)

Cena jízdného je vyšší než jaká odpovídá službám/příjem	Nedostačující	Nízký	Dostatečný	Vyhovující	Vysoký
Zcela souhlasím	4	7	6	8	1
Souhlasím	0	8	23	24	0
Nesouhlasím	0	0	2	5	2
Zcela nesouhlasím	0	0	0	0	8
Nevím, nemohu posoudit	0	0	1	0	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 43 Vztah mezi názorem, že cena železniční dopravy je vyšší než jaká odpovídá poskytovaným službám a dosaženým vzděláním respondentů (relativní vyjádření, v %)

Cena jízdného je vyšší než jaká odpovídá službám/dosažené vzdělání	Bez vzdělání	ZŠ	SŠ bez maturity	SŠ s maturitou	VOŠ	VŠ
Zcela souhlasím	3	1	6	6	0	7
Souhlasím	2	2	3	27	10	9
Nesouhlasím	0	1	0	4	0	5
Zcela nesouhlasím	0	0	1	1	0	4
Nevím, nemohu posoudit	0	0	0	1	0	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 44 Vztah mezi ochotou respondentů si připlatit za lepší služby ve vlaku a subjektivním vnímání příjmu domácnosti dotázaného (relativní vyjádření, v %)

	větší čistota a pohodlí ve vlacích	denní tisk	občerstvení na místo	parková -ní v ceně jízdenky	úschovna zavazadel v ceně jízdenky	koupě jízdenek přes internet nebo mobilní aplikaci
nejsem ochoten/ ochotna připlácet	85 %	88 %	77 %	83 %	86 %	89 %
Procentní rozložení respondentů dle subjektivně vnímaného příjmu						
Nedostačující	4	4	4	3	4	3
Nízký	14	13	15	14	14	15
Dostatečný	30	31	24	29	31	32
Vyhovující	34	33	28	32	34	34
Vysoký	3	7	6	5	3	5
Max. do 5 % z ceny jízdného	7 %	7 %	14 %	6 %	8 %	8 %
Procentní rozložení respondentů dle subjektivně vnímaného příjmu						
Nedostačující	0	0	0	0	0	1
Nízký	0	1	0	1	0	0
Dostatečný	1	0	5	1	0	0
Vyhovující	1	2	7	2	1	2
Vysoký	5	4	2	2	7	5
příplatek ve výši 6-15 %	4 %	2 %	4 %	6 %	3 %	1 %
Procentní rozložení respondentů dle subjektivně vnímaného příjmu						
Nedostačující	0	0	0	0	0	0
Nízký	0	0	0	0	0	0
Dostatečný	0	0	0	1	0	0
Vyhovující	1	1	0	2	1	0
Vysoký	3	1	4	3	2	1

Zdroj: Vlastní zpracování