



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA PODNIKATELSKÁ

FACULTY OF BUSINESS AND MANAGEMENT

ÚSTAV EKONOMIKY

INSTITUTE OF ECONOMICS

DOPADY ROZHODNUTÍ VLÁDY O ZÁSAHU DO CENOVÉ TVORBY JÍZDNÉHO V RÁMCI OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, KOMPARACE ČR A SR

IMPACTS OF THE GOVERNMENT'S DECISION TO INTERVENE IN FARE PRICING POLICIES WITHIN
PASSENGER RAILWAY TRANSPORTATION. COMPARISON BETWEEN CZECH AND SLOVAK MARKETS.

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Jakub Lofaj

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Nina Bočková, Ph.D.

BRNO 2019

Zadání diplomové práce

Ústav:	Ústav ekonomiky
Student:	Bc. Jakub Lofaj
Studijní program:	Ekonomika a management
Studijní obor:	Podnikové finance a obchod
Vedoucí práce:	Ing. Nina Bočková, Ph.D.
Akademický rok:	2018/19

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně zadává diplomovou práci s názvem:

Dopady rozhodnutí vlády o zásahu do cenové tvorby jízdného v rámci osobní železniční dopravy, komparace ČR a SR

Charakteristika problematiky úkolu:

Úvod

Cíle práce, metody a postupy zpracování

Teoretická východiska práce

Analýza současného stavu v obou komparovaných zemích

Provedení komparace

Dopady rozhodnutí vlády o zásahu do cenové tvorby jízdného

Závěr

Seznam použitých zdrojů

Přílohy

Cíle, kterých má být dosaženo:

Cílem diplomové práce je komparace dopadů rozhodnutí vlády o zásahu do cenové tvorby jízdného v rámci komunitární politiky u železniční dopravy mezi Českou republikou a Slovenskou republikou.

Základní literární prameny:

BUTTON, Kenneth. Transport Economics. 3rd Edition. Northampton, USA: Edward Elgar Publishing Limited. 2010. ISBN 9781849804868.

HOLMAN, Robert. Ekonomie. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck. Beckovy ekonomické učebnice. 2011. ISBN 978-807-4000-065.

KVIZDA, Martin. Politika hospodářské soutěže na železnici - teorie, zkušenosti a praktická aplikace. Brno: Masarykova univerzita. Železniční reformy. 2016. ISBN 978-80-210-8299-1.

ŽÁK, Milan. Učebnice hospodářské politiky. Praha: Vysoká škola ekonomická. 2000. ISBN 80-24-0028-0.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2018/19

V Brně dne 28.2.2019

L. S.

doc. Ing. Tomáš Meluzín, Ph.D.
ředitel

doc. Ing. et Ing. Stanislav Škapa, Ph.D.
děkan

Abstrakt

Diplomová práca porovnáva vybrané dopravné politiky Českej republiky a Slovenskej republiky v rámci trhu osobnej železničnej dopravy. V práci sú identifikované a analyzované špecifické ekonomické aj neekonomické dopady cestovného zadarmo na Slovensku a zliav na cestovné v Českej republike, ktoré sú následne medzi sebou porovnané. Dopady obidvoch opatrení sú vyhodnocované v kontexte jednotlivých železničných prepravcov, štátu a cestujúcich, ktorých sa zmeny primárne týkajú. Analýza a komparácia týchto netradičných vládnych opatrení je vykonaná na základe ukazovateľov a dát z množstva rozličných verejne dostupných zdrojov (oficiálne štatistiky, zmluvy, výročné správy, účtovné uzávierky, tarify, výška poskytnutých dotácií atď.).

Abstract

The subject of the diploma's thesis is the comparison of the particular private rail transport policies in the Czech Republic and Slovakia. There are specific, both economic and non-economic impacts of a free fare in Slovakia and slightly different policy of fare discounts in the Czech Republic, identified and consequently analyzed in the thesis. Comparative analysis between both policies is conducted right after. All the impacts are measured and evaluated in the context of particular government budgets, both national and private railway transporters and different segments of users, who are mostly affected by the movement. The analysis of these extraordinary government policies is conducted based on selected publicly available indicators and data from several different sources (official statistics, agreements, annual reports, tariffs comparison, financial statements, granted subsidies etc.).

Kľúčové slová

liberalizácia, železničná doprava, cestovné zadarmo v osobnej železničnej doprave, zľavy, dotácie

Key words

liberalisation, rail transport, free fare in public railway transport, discounts, subsidies

Bibliografická citácia

LOFAJ, Jakub. *Dopady rozhodnutí vlády o zásahu do cenové tvorby jízdného v rámci osobní železniční dopravy, komparace ČR a SR* [online]. Brno, 2019 [cit. 2019-05-11]. Dostupné z: <https://www.vutbr.cz/studenti/zav-prace/detail/118249>. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská, Ústav ekonomiky. Vedoucí práce Nina Bočková

Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že predložená diplomová práca je pôvodná a spracoval som ju samostatne. Prehlasujem, že citácia použitých prameňov je úplná, že som vo svojej práci neporušil autorské práva (v zmysle Zákona č. 121/2000 Sb., o práve autorskom a o právach súvisiacich s právom autorským).

V Brne dňa 10. mája 2019

.....

podpis študenta

Pod'akovanie

Na tomto mieste by som rád poďakoval Ing. Nine Bočkovej Ph.D za cenné rady, ochotu a pomoc pri písaní tejto diplomovej práce. Rovnako ďakujem svojej najbližšej rodine, ktorá ma počas celého doterajšieho štúdia po všetkých stránkach podporovala, za čo si ju veľmi vážim.

Obsah

ÚVOD	10
CIEĽ A METODIKA PRÁCE	13
Hlavné ciele.....	13
Čiastočné ciele.....	13
Postup spracovania práce	14
1 TEORETICKÉ VÝCHODISKÁ	15
1.1 Makroekonomický pohľad	15
1.2 Hospodárska politika.....	17
1.2.1 Inštitucionálne prostredie hospodárskej politiky.....	21
1.2.2 Ciele hospodárskej politiky	23
1.2.3 Nositelia hospodárskej politiky	25
1.2.4 Nástroje hospodárskej politiky	26
1.3 Železničná doprava a politika hospodárskej súťaže.....	27
1.3.1 História železničnej dopravy v EÚ.....	27
1.3.2 Analýza a špecifiká odvetvia železničnej dopravy	28
1.3.3 Kritériá stratégie dopravnej politiky a komparatívne výhody železnice.....	29
1.3.4 Trvalá udržateľnosť železničnej dopravy.....	32
1.4 Politika hospodárskej súťaže na železnici.....	33
1.4.1 Relevantný trh a dominantné postavenie	33
2 ANALÝZA PROBLÉMU A SÚČASNÁ SITUÁCIA	36
2.1 Spoločná Európska dopravná politika na železnici	36
2.2 Východiská dopravnej politiky SR a ČR	39
2.2.1 Východiská a aktuálna dopravná politika SR	39
2.2.2 Východiská a aktuálna dopravná politika ČR.....	41
2.3 Zmeny vládnej politiky na Slovensku	42
2.3.1 Základné princípy vypravenia cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu.....	42
2.3.2 Nárok na bezplatnú dopravu pre žiakov a študentov denného štúdia do 26 rokov .	43
2.3.3 Nemožnosť využitia cestovného zadarmo	44
2.4 Zmeny vládnej politiky v Česku	44
2.4.1 Kategórie cestujúcich s nárokom na 75% zľavu z cestovného	45
2.4.2 Žiaci a študenti denného štúdia do 26 rokov.....	46
2.5 Železniční dopravcovia v osobnej železničnej doprave v SR	47

2.6 Železniční dopravcovia v osobnej železničnej doprave v ČR.....	49
3 KOMPARÁCIA OPATRENÍ	51
3.1 Dopravné hľadisko	51
3.1.1 Slovenská republika	51
3.1.2 Česká republika	53
3.2 Ekonomické hľadisko.....	53
3.2.1 Slovenská republika	54
3.2.2 Česká republika	55
3.3 Sociálne hľadisko	56
3.4 Politické hľadisko.....	57
4 DOPADY ROZHODNUTIA VLÁD O ZÁSAHU DO CENOVEJ TVORBY CESTOVNÉHO.....	59
4.1 Dopady na prepravcov ZSSK a.s. a RegioJet a.s. v SR	59
4.1.1 Dopady na ZSSK na prelome rokov 2014/2015	60
4.1.2 Dopady na ZSSK vyhodnotenú po roku 2017.....	61
4.1.3 Analýza hospodárskych výsledkov ZSSK a.s. v rokoch 2013-2017.....	62
4.1.4 Dopady na RegioJet a.s. SK	66
4.2 Dopady opatrenia na autobusovú dopravu SR (SAD+MHD).....	73
4.3 Fiškálne dopady cestovného zadarmo SR.....	74
4.2.1 Výdaje štátneho rozpočtu na železničnú dopravu	75
4.3 Dopady na dopravcov v rámci ČR	77
4.3.1 Analýza výkonov a hospodárskych výsledkov ČD v rokoch 2014- 2017	78
4.3.2 Predpokladané dopady opatrenia na ČD	82
4.3.3 Dopady na Regiojet ČR.....	84
4.3.4 Dopady na LEO Express	85
4.4 Fiškálny dopad ČR.....	87
4.5 Dopady na Autobusovú dopravu ČR	91
ZÁVER.....	92
ZOZNAM POUŽITÝCH ZDROJOV	95
ZOZNAM TABULIEK.....	105
ZOZNAM GRAFOV.....	106
ZOZNAM OBRÁZKOV.....	107
ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK.....	108

ÚVOD

Dopravnú politiku môžeme označiť za jeden z hlavných nástrojov vlády resp. politiky. Je široko diskutovanou politickou témou, nielen na štátnej, ale aj nadnárodnej úrovni. Železničná doprava takmer každej krajiny predstavuje v dnešnom, výrazne globalizovanom svete, neodmysliteľnú súčasť svetovej dopravnej infraštruktúry. Hoci kľúčovú úlohu v rámci interkontinentálnej dopravy tovaru a osôb hrajú primárne letecká a lodná doprava, vo vnútrokontinentálnej doprave železnica predstavuje významnú dopravnú aj obchodnú tepnu. Inak tomu nie je ani v Českej republike a na Slovensku.

Osobná preprava vlakom je pohodlná, rýchla, nevytvára problémy s parkovaním vo veľkých mestách a navyše je ekologická, čo je veľmi dôležitý faktor, vzhľadom na súčasný stav a smerovanie politík vo vyspelých európskych krajinách. Je správne, že vlády jednotlivých štátov prijímajú také opatrenia a rozhodnutia, ktoré smerujú k zvýhodneniu, zvýšeniu atraktivity a záujmu o tento spôsob dopravy medzi obyvateľmi. Predpokladá sa, že čím je krajina ekonomicky vyspelejšia, tým je aj úroveň železničnej dopravy a všetkých s ňou súvisiacich poskytovaných služieb na vyššej úrovni.

V mojej práci sa budem venovať komparácii a dopadom vybraných vládnych politík v rámci trhu osobnej železničnej dopravy v Slovenskej a Českej republike, a to zmenám, ktoré boli uvedené do praxe v roku 2014 v Slovenskej republike a v roku 2018 v Českej republike. Ako prvé, dovtedy neoverené, bolo prijaté opatrenie vlády Slovenskej republiky, ktoré umožnilo bezplatné cestovanie vybraným skupinám obyvateľstva na území Slovenskej republiky. Následne vláda Českej republiky v roku 2018 zaviedla 75% zľavy cestovného pre študentov a seniorov na území Českej republiky, ktoré boli inšpirované práve zmenami na slovenskom trhu, ktoré zaviedla druhá vláda Robert Fica dňa 17.11.2014.

Vzhľadom na to, že v rámci procesu liberalizácie železničnej dopravy v oboch krajinách išlo o úplne nové, praxou neoverené a pomerne radikálne opatrenia, názory v radoch odbornej a aj širokej neodbornej verejnosti, sa navzájom výrazne líšia. Za hlavný prínos a jedinečnosť práce považujem komplexné spracovanie a analýzu tejto problematiky v oboch krajinách, a to hlavne z hľadiska dopadov týchto politík na jednotlivých štátnych a súkromných dopravcov, ich hospodárske výsledky, nárokov na štátny rozpočet a v neposlednom rade na skupinu cestujúcich.

Po rozsiahlom procese vyhľadávania a štúdiu relevantných materiálov k tejto problematike, považujem túto prácu, čo do rozsahu a štruktúry, za unikátnu.

Keďže ide o veľmi politicky kontroverznú problematiku, označovanú širšou verejnosťou aj za populistickú, a hlbšie spracovanie tejto témy na požadovanej úrovni, hlavne v Slovenskej republike chýba, považujem sa za jedného z prvých autorov systematicky sa zaoberajúcich danou problematikou. Základnými východiskami mojej práce boli verejne dostupné dáta a štatistiky. V práci analyzujem a porovnávam vybrané ekonomické aj neekonomické ukazovatele ako tarify, hospodárske výsledky, výšku poskytnutých dotácií, kvalitu poskytovaných služieb, dopravné výkony, obsadenosť vlakov, grafikony a podobne, a to z obdobia pred a po zavedení uvedených opatrení do praxe.

Pre potreby analýzy dopadov poskytnutej bezplatnej dopravy vybraným skupinám obyvateľov v Slovenskej republike a poskytnutých zliav študentom a dôchodcom v Českej republike z hľadiska nákladov, prínosov a celkového širšieho socio- ekonomického dopadu, bolo nutné sa detailne oboznámiť s činnosťami vlády, jednotlivých ministerstiev, prijímaním rozhodnutí, dopravnou situáciou, ekonomickým pozadím dopravného trhu, jednotlivými podnikmi, podmienkami hospodárskej súťaže a taktiež s ekonomickými nástrojmi, ktoré sú špecifické pre odvetvie osobnej železničnej dopravy. Analýzou jednotlivých opatrení som dospel k formulácii záveru a jednoznačnému vyjadreniu dopadov jednotlivých politik a ich vzájomnému porovnaniu v rámci oboch republík.

Prvá kapitola je venovaná vymedzeniu základných teoretických východísk a pojmov, potrebných pre ďalšie pochopenie a konkrétnejšie oboznámenie sa problematikou osobnej železničnej dopravy a jej širšieho hospodársko- politického kontextu.

Druhá kapitola je venovaná aktuálnym dopravným politikám jednotlivých krajín, ich spoločným východiskám a dokumentom, ktoré boli prijaté, či už na európskej alebo štátnej úrovni, konkrétnym vládnym zmenám a ich špecifikám a predstaveniu jednotlivých aktérov na trhu osobnej železničnej dopravy.

Hlavným cieľom tretej kapitoly je porovnanie obidvoch opatrení navzájom z niekoľkých hľadísk, ktoré sú určujúce pre následné vyčíslenie a porovnanie jednoznačných dopadov zavedených zmien, predovšetkým na štát, jednotlivé podniky a ich okolie. Analýze dopadov sa osobitne venuje štvrtá kapitola. Tretia a štvrtá kapitola

spoločne tvoria nosný pilier práce, ktorý čitateľa komplexne a prehľadne informuje o opatreniach, ktoré sa svojim pôsobením dotýkajú takmer polovice všetkých občanov obidvoch krajín a na ktoré sú ročne z prostriedkov jednotlivých štátnych rozpočtov vyčlenené desiatky miliónov eur resp. stovky miliónov korún.

CIEĽ A METODIKA PRÁCE

Táto kapitola sa venuje predovšetkým vymedzeniu hlavných a čiastkových cieľov tejto diplomovej práce. Podrobnejšie popisuje a rozoberá jednotlivé kroky práce v určitej nadväznosti, čím sa rozumie hlavne metodika práce, ktorá je popísaná následne za cieľmi tejto záverečnej práce. V rámci tejto kapitoly je vymedzená štruktúra a priestor, v ktorom sa budem v práci pohybovať od jej úvodu až po záver.

Hlavné ciele

Hlavným cieľom práce je komparácia dopadov rozhodnutia vlády o zásahu do cenovej tvorby cestovného v rámci osobnej železničnej dopravy medzi Českou republikou a Slovenskou republikou. Táto komparácia sa uskutoční prostredníctvom analýzy a porovnania vybraných dopravných opatrení resp. politík oboch krajín v kontexte ich širších dopadov, čím sa rozumie identifikácia ekonomických, neekonomických, kvantitatívnych a kvalitatívnych ukazovateľov, a taktiež nákladov a prínosov zavedenia zliav na cestovné, a ich vzájomné porovnanie v rámci osobnej železničnej dopravy medzi Českou a Slovenskou republikou.

Čiastočné ciele

Čiastočné ciele tvoria predovšetkým výsledky jednotlivých krokov, ktoré sú kľúčové pre porovnanie a identifikáciu nákladov a prínosov týchto opatrení nielen pre jednotlivých prepravcov a cestujúcich, ale taktiež pre ekonomiku daného štátu. Keďže obidve opatrenia predstavujú signifikantné zásahy do fungovania trhu osobnej železničnej dopravy, bude dôležité vykonať detailnú analýzu súčasného stavu, ktorá bude založená na vybraných ekonomických aj neekonomických ukazovateľoch ako grafikony, tarify, hospodárske výsledky, výška poskytnutých dotácií, kvalita poskytovaných služieb, dopravné výkony, obsadenosť vlakov a podobne.

Postup spracovania práce

Diplomová práca je rozdelená do štyroch hlavných častí. V rámci prvej časti sa venujem teoretickým východiskám z oblasti makroekonómie, hospodárskej politiky a ekonómie železničnej dopravy. Teoretická časť sa nachádza v prvej kapitole a obsahuje nevyhnutné poznatky potrebné k pochopeniu a následne možnému, koherentnému vypracovaniu tejto práce. Pre dosiahnutie hlavného cieľa je potrebné sa zaoberať makroekonomickým pohľadom na jednotlivé politiky a narastajúcim tlakom EÚ na východiskové dopravné politiky daných štátov s cieľom čoraz väčšej liberalizácie trhu s ohľadom na sociálne aspekty.

Následne, v rámci druhej kapitoly, je nevyhnutný podrobný rozbor súčasnej dopravnej situácie, zmien vybraných politík vlády, hospodárskej súťaže a podmienok na trhu po zavedení diskutovaných zmien v oboch krajinách. Na tento rozbor plynulo nadväzuje kapitola tretia, ktorá dané opatrenia diskutuje, uvádza ich vzájomné pre a proti a hlavne porovnáva realizáciu a zavedenie daných opatrení do praxe v rámci oboch vybraných krajín.

Keďže sme na Fakulte podnikateľskej, v neposlednom rade, a teda predovšetkým treba myslieť na dopady týchto opatrení vzhľadom na jednotlivých železničných dopravcov resp. podniky, ktoré sú týmito zmenami najviac ovplyvnené a zasahované, čomu sa venuje posledná kapitola. Analytická časť, komparácia a vyčíslenie jednotlivých dopadov na podniky, štátny rozpočet a cestujúcich vedie priamo k naplneniu hlavného cieľa a taktiež k vyvodu prínosu a záveru tejto práce.

1 TEORETICKÉ VÝCHODISKÁ

V teoretickej časti je najprv objasnený význam základných pojmov a princípov z oblasti makroekonomickej analýzy a taktiež hospodárskej politiky, ktorej súčasťou je aj mnou rozoberaná dopravná politika resp. ekonómia dopravy. Ďalej je popísaná hospodárska politika, jej teoretické a praktické disciplíny, nosiče a nástroje. V druhej časti kapitoly sa zameriavam predovšetkým na teoretické východiská dopravnej a súťažnej politiky v rámci osobnej železničnej dopravy.

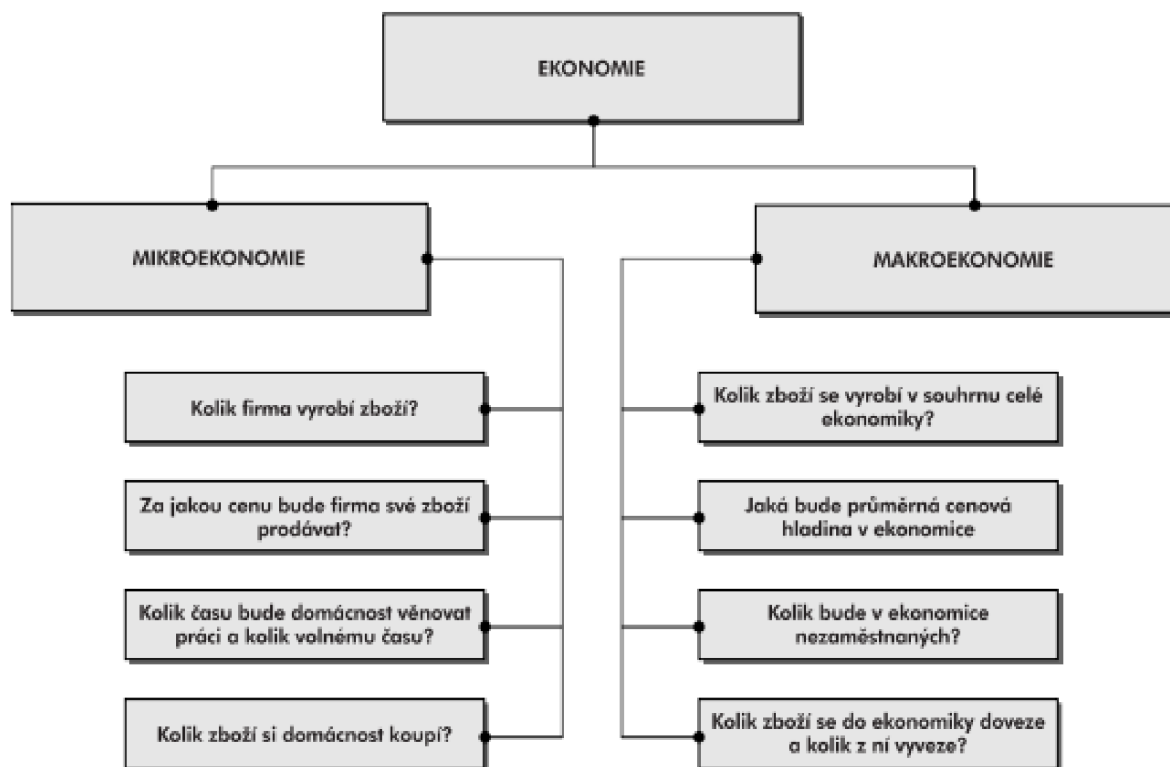
1.1 Makroekonomický pohľad

Keď si po úspešnom ukončení školy začnú absolventi hľadať prácu, bude ich budúcnosť do značnej miery závisieť od prevažujúcich ekonomických podmienok. V niektorých rokoch firmy svoju výrobu produktov a služieb zvyšujú, celková zamestnanosť rastie a je ľahšie si nájsť prácu. V opačných, menej ekonomicky úspešných, obdobiach firmy svoju produkciu obmedzujú, zamestnanosť klesá a nájsť si počas takéhoto obdobia prácu môže trvať dlhší čas. Z môjho pohľadu si snáď každý absolvent praje vstúpiť na trh práce radšej v období všeobecnej expanzie, ako v dobe poklesu ekonomickej výkonnosti.

Médiá nás na pravidelnej báze informujú o hospodárskych podmienkach, ktoré každodenne ovplyvňujú nielen životy jednotlivcov, ale rovnako aj podniky a celé štáty. Informácie sú nám vo väčšine prípadov predkladané vo forme jednotlivých štatistík, ako napríklad zmena HDP, zmena rastu priemerných cien (inflácia), percento ľudí, ktorý nemajú prácu (nezamestnanosť), celkové výdaje v maloobchode (maloobchodný obrat) alebo nerovnováhu v medzinárodnom obchode medzi USA a ostatnými krajinami EÚ (obchodný deficit). Všetkým tieto štatistiky sa označujú súhrnným pojmom ako *makroekonomické ukazovatele* a skôr ako o chovaní celej firmy alebo domácnosti, vypovedajú o ekonomike ako celku (Mankiw, 2009).

Makroekonómia skúma ekonomiku ako celok a jej primárnym cieľom je vysvetlenie rôznych ekonomických zmien, ktoré v určitých obdobiach výrazne ovplyvňujú mnoho domácností, firiem a štátov. Pretože sa dá na ekonomiku pozerieť ako na súhrn mnohých firiem a domácností na mnohých trhoch, je makroekonómia veľmi úzko spätá s mikroekonomiou. Z tohto dôvodu sú základné nástroje ponuky a dopytu ústredné ako pre mikroekonomickú, tak aj pre makroekonomickú analýzu. Makroekonómia ako taká

poskytuje základ pre realizáciu hospodárskej politiky štátu, a to jednak fiškálnej politiky, tak aj monetárnej alebo zahraničnoobchodnej politiky. Existuje niekoľko prúdov resp. škôl v rámci makroekonomickej teórie, ktoré vysvetľujú princípy a príčiny niektorých ekonomických javov rôznymi spôsobmi. Všeobecne však platí, že každá makroekonomická teória má svoje základy v mikroekonómii. Medzi hlavné a z historického hľadiska významné makroekonomicke školy patria keynesiánstvo, monetarizmus, nová klasická škola ekonómie, neokeynesiánska škola ekonómie a ďalšie. (Holman, 2011).



Obrázok 1: Mikroekonómia a makroekonómia

(Zdroj: Pavelka, 2006, s. 7)

Základom trhového mechanizmu je trh, na ktorom milióny anonymných výrobcov a spotrebiteľov ponúkajú vyrobené statky a uspokojujú svoju spotrebu prostredníctvom nákupu. Každý z účastníkov trhu sa predovšetkým snaží maximalizovať svoj úžitok, a to platí rovnako pre výrobcov a aj spotrebiteľov. Pri dosiahnutí podmienok dokonalej konkurencie by mala byť dosiahnutá maximálna možná výkonnosť ekonomiky, avšak v podmienkach reálnej ekonomiky, rada faktorov bráni dosiahnutiu tohto teoretického ideálu. Je to napríklad existencia monopolov, vplyvy rôznych externalít a taktiež

nemožnosť dosiahnutia symetrických informácií pre všetky tržné subjekty. Ďalším nezanedbateľným a veľmi výrazným vplyvom je činnosť a rola štátu v ekonomike (Slaný, Žák, 2006).

Makroekonómia má svoj nezastupiteľný význam hlavne ako **východisko pre tvorcov hospodárskej politiky** a tým pádom aj pre celú spoločnosť. Makroekonómia podáva tvorcom hospodárskej politiky návody, akým spôsobom sa vyhnúť vysokej miere inflácie, ako zabrániť prípadnej ekonomickej recesii, ako odstrániť resp. znížiť vysokú nezamestnanosť v krajine, akými opatreniami môžu podporiť ekonomický rast a s týmto všetkým veľmi úzko súvisí celkový blahobyt spoločnosti. Makroekonómia však má veľký význam aj pre súkromný resp. firemný sektor, pre podnikateľov, ale rovnako aj pre bežného spotrebiteľa. Vládne opatrenia a zásahy v oblasti makroekonómie (napr. zvýšenie vládnych nákupov statkov a služieb za účelom odstránenia nezamestnanosti) bude mať dopady na odbyt firiem. Zmena úrokových sadzieb centrálnou bankou má zásadné dopady na investičnú aktivitu podnikov v rámci rozhodovania o úsporách (a tým aj o spotrebe) spotrebiteľov atď. (Pavelka, 2006).

1.2 Hospodárska politika

Definícií pojmu hospodárska politika je celá rada. V tejto podkapitole sa snažím vychádzať z toho, čo tieto rôznorodé definície a prístupy majú spoločné. Spravidla sa uvádza (napr. Slaný, Žák, 2006, s. 3) že hospodárska politika je v obecnom ponímaní prístup daného štátu k ekonomike svojej krajiny. Ide o činnosť, pri ktorej nositelia hospodárskej politiky, ktorých môže byť hneď niekoľko, ale prevažne je to vláda krajiny, používajú určité nástroje a zverené právomoci k tomu, aby ovplyvnili ekonomický a sociálny vývoj (ekonomiku ako celok alebo len jej časť), pričom sa snažia dosiahnuť určitých ekonomických (v širších súvislostiach aj celospoločenských) cieľov.

Vláda napríklad zostavuje štátny rozpočet, zavádza alebo naopak ruší niektoré dane, vytvára a riadi opatrenia, ktoré majú stimulovať export alebo rozvoj súkromného sektora a veľa ďalších opatrení. Tieto opatrenia bývajú poväčšine súčasťou ekonomického programu vlády.

Samotný pojem hospodárska politika v sebe zahŕňa, na prvý pohľad, dve samostatné oblasti: **hospodárstvo (ekonomiku) a politiku**. Z historického hľadiska je

preukázateľné, že medzi nimi existuje úzka vzájomná súvislosť. Vo veľa prípadoch je viac ako možné, že v krátkodobom horizonte môžu v rámci niektorých oblastí prevažovať opatrenia, ktoré sú motivované z veľkej časti politicky. Z dlhodobého pohľadu však dochádza k vyrovnaniu pomerov váh jednotlivých opatrení. Pokiaľ tomu tak v dlhodobom horizonte nie je a dochádza k prevahe jedného druhu opatrenia na úkor druhého (predovšetkým prevahe politických opatrení), dochádza v spoločnosti k stagnácii resp. spätnému posunu.

Na tomto mieste by som si dovoľil citovať súčasného predsedu Európskej komisie Jean - Claude Junckera, ktorý sa ohľadom ekonomických reforiem a opatrení v rámci eurozóny vyjadril nasledujúcim spôsobom: „*We all know what to do, we just don't know how to get re-elected after we've done it.*” (Európska komisia, 2007). Inými slovami, politici častokrát vedia aké ekonomické opatrenia resp. reformy by mali prijímať a presadzovať, avšak vo väčšine prípadov sa jedná o nepopulárne opatrenia, ktoré znižujú ich popularitu a preferencie, takže sa im bránia a robia nevyhnutné kompromisy, čo v dlhodobom rámci vedie ku všeobecnej stagnácii.

Postupom času, tak ako každá iná spoločenská činnosť, či oblasť, si aj hospodárska politika vybudovala vlastnú teoretickú základňu. Teória hospodárskej politiky je stále pomerne mladou disciplínou, keďže sa konštituovala až prostredníctvom ekonomickej špecializácie po 2. svetovej vojne. Teória hospodárskej politiky vychádza z ekonomickej teórie – predovšetkým z makroekonomickej. Preberá však taktiež mnoho poznatkov z oblasti politológie, politiky, práva a verejnej správy. Táto skutočnosť dokazuje, že hospodárska politika je vedou na hranici medzi ekonómiou a politológiou, keďže z ekonomickeho hľadiska skúma možnosti realizácie jednotlivých ekonomických subjektov (firmy, domácnosti a jednotlivci) a z hľadiska politologického formuje a utvára komplexný, ucelený hospodársko-politický systém (Žák a kol., 1999).

Podmienky, za ktorých sa rozvíjala teória hospodárskej politiky, ovplyvnili vznik jej dvoch hlavných prúdov. Obecne to (podľa Z. Šulca, 1993, s. 34) sú:

- **anglo-americký prúd**, ktorý chápe hospodársku politiku predovšetkým ako krátkodobú konjunkturálnu politiku; hlavným predstaviteľom bol J. M. Keynes.

Za hlavné ciele považuje stabilitu cien, meny, plnú zamestnanosť a ďalšie atribúty ekonomickej rovnováhy a rovnako aj nástroje (hlavne monetárne a fiškálne opatrenia).

Neskôr sa avšak aj pri tomto prúde stretávame s doplnením krátkodobého pohľadu o dlhodobý a to prostredníctvom riešenia problému ekonomického rastu.

- **kontinentálny prúd**, ktorý chápe hospodársku politiku ako systémovotvornú činnosť štátu. Za hlavné postavy tohto prúdu sú považovaní Walter Eucken a Ludwig Erhard.
 - Za hlavné ciele považuje vytvorenie takého mechanizmu fungovania ekonomiky, ktorý vyžaduje minimálne priame zásahy štátu do bežného chodu ekonomiky a tomu zodpovedá aj povaha jednotlivých nástrojov, ktoré presadzuje, pričom dôraz je kladený na tie prvky, ktoré majú obecnú a nie selektívnu, časovo obmedzenú platnosť (Šulc, 1993).

Nosným problémom hospodárskej politiky je analýza hospodárskopolitickej činnosti, teda vysvetlenie a výskum javov v rámci praktickej hospodárskej politiky a taktiež optimálne určenie a vymedzenie základných hospodárskopolitických inštrumentov, nosičov a cieľov. Na rozdiel od teoretickej hospodárskej politiky, praktická nesie so sebou plnú politickú zodpovednosť za jednotlivé vykonané opatrenia a preto musí mať nevyhnutne na zreteli a brať do úvahy súčasnú politickú, sociálnu, ale rovnako aj medzinárodnú situáciu. Praktická hospodárska politika je teda determinovaná ako politicko-ekonomickým vývojom prostredia, tak aj dostupnými ekonomickými teóriami (Kliková, Kotlán a kol., 2012).

Podľa Slaného a Žáka (2006) hospodárska politika v sebe zahŕňa dve kľúčové oblasti:

- makroekonomickú hospodársku politiku
- mikroekonomickú hospodársku politiku

Makroekonomická hospodárska politika má svoje miesto prevažne v oblasti makroekonomickej rovnováhy a efektívnosti využitia dostupných zdrojov a poprípadе rastu (v závislosti od predstavenia a realizácie vládneho programu). Prevažne sa jedná o politiky, ktoré zabezpečujú základné ekonomické potreby a ciele spoločnosti, ktoré bývajú vyjadrené spravidla magickým štvoruholníkom, čím sa rozumie ekonomický rast, miera nezamestnanosti, saldo platobnej bilancie a inflácia. Keďže sa všetky tieto faktory podieľajú na zachovaní relatívnej stability ekonomiky, makroekonomickej hosp. politike

sa niekedy hovorí aj **politika stabilizačná**. V rámci makroekonomickej hosp. politiky rozlíšujeme niekoľko základných druhov politiky:

- rozpočtovú (fiškálnu)
- menovú (monetárnu)
- dôchodkovú resp. príjmovú
- vonkajšiu hosp. politiku (medzinárodnú)

Mikroekonomická hospodárska politika je zameraná hlavne na zvyšovanie efektívnosti v rámci alokácie vzácnych zdrojov v rámci spoločnosti. Z hľadiska mikroekonomického rozlišujeme hosp. politiku:

ochrany hospodárskej súťaže (súťažnú resp. anti-monopolnú politiku)

- sociálnu
- dôchodkovú
- štrukturálnu
- politiku zameranú na verejný sektor (Horejší, 1999).

Za jedno z ďalších hľadísk pri delení a rôznych definíciách hospodárskej politiky môžeme považovať delenie podľa jednotlivých nástrojov, ktoré sú využívané vládou pri dosahovaní praktických cieľov danej politiky. Aj v tomto prípade platí, že existujú určité názorové odlišnosti, ale zjednodušene budeme hovoriť o politikách:

- **systemovotvorných**, ktorými je tvorené hospodárske usporiadanie štátu a sú nimi uvedené hlavné nástroje fungovania ekonomického mechanizmu ako celku. Na základe týchto prvkov rozlišujeme dva základné typy fungovania ekonomiky a to:
 - organizačne usporiadanú ekonomiku (centrálne plánovanú)
 - tržnú
- **regulatívnych**, ktoré pomáhajú udržiavať fungujúci systém. Týmito politikami rozumieme používanie nástrojov, ktorými môže štát ako nositeľ hosp. politiky pôsobiť na chovanie rôznych ekonomických subjektov (Slaný, Žák, 2006).

Regulatívne prvky hospodárskej politiky sú na systemovotvorných závislé a taktiež sa z veľkej časti navzájom v rámci svojej pôsobnosti vylučujú.

1.2.1 Inštitucionálne prostredie hospodárskej politiky

Podľa Klikovej a Kotlána (2012), nie je hospodárska politika v žiadnom prípade realizovaná v prostredí experimentálneho „vzduchoprázdna“, ale vždy v rámci podmienok, ktoré sú prítomné v danej krajine. Krajiny sa jedna od druhej líšia a preto sa prirodzene budú líšiť aj jednotlivé politiky a zvolené opatrenia.

Tieto odlišnosti sú spôsobené nielen historickými faktormi, ale taktiež tradíciami, kultúrou, zvyklosťami, sociálnym cítením, konvenciami a mnohými ďalšími faktormi. Mimo týchto faktorov budú hospodársku politiku v krajinách ovplyvňovať aj rôzne systavy inštitúcií a podmienky v rámci ktorých realizujú svoju agendu. Sústavu inštitucionálnych podmienok tvorí predovšetkým:

- typ usporiadania ekonomiky (hospodársky systém)
- politický systém (strany, inštitúcie a politické sily)
- byrokracia
- záujmové sociálne skupiny (študenti, dôchodcovia, ženy)
- nadnárodné a medzinárodné organizácie

Kvalite a významu inštitucionálnych faktorov v rámci hosp. politiky krajín je venovaná stále výraznejšia váha, keďže sú nimi vysvetľované dlhodobé rozdiely v tempe ekonomického rastu jednotlivých ekonomík (Kliková, Kotlán, 2012).

Hospodársky systém

Milióny anonymných a navzájom sa nepoznajúcich ekonomických subjektov, ktoré sú však medzi sebou rôzne previazané, tvoria hospodársky systém danej ekonomiky. Ak sa na tento systém pozeráme z hľadiska koordinácie jednotlivých subjektov, môžeme hovoriť o koordinačnom mechanizme, ktorý sa teoreticky rozdeľuje na tri subsystemy:

- **dedičný**, napríklad kastový systém v Indii, kde každá kasta má jasne vymedzené a formulované pravidlá, ktoré jedinca nútia prijať určitý spôsob osobné a rovnako aj pracovného života
- **tržne cenový**, ktorého podstatou je známa vzájomná kauzalita medzi dopytom-cenou-ponukou, pričom rast dopytu po určitom produkte vyvoláva rast jeho ceny, čo výrobcovi prináša dodatočný zisk. Tento zisk následne priláka nových výrobcov, dochádza k rastu ponuky, čo z dlhodobého hľadiska vedie k poklesu ceny. Tento decentralizovaný proces prebieha až kým nie je dosiahnuté

equilibrium. Väčšina ekonómov považuje tento proces vedie k optimálnej alokácii vzácnych zdrojov, k maximálnej hospodárnosti a stupňu uspokojenia potrieb.

- **organizačne príkazový**, je založený na existencii organizácií, do ktorých jednotlivé subjekty dobrovoľne vstupujú za účelom dosiahnutia konkrétne vymedzeného cieľa. Základným typom vzťahu, v takto ponímanej organizácii, je autorita. Vedomá a sústavná koordinácia následnosti jednotlivých krokov viedla až k centrálne plánovaným ekonomikám (Kliková, Kotlán, 2012).

Politický systém

Spolu s hospodárskym a duchovným systémom tvorí politický systém spoločnosť. Jeho základnými znakmi sú relatívna samostatnosť, zvrchovanosť a podmienenosť spoločenským prostredím. Prvky politického systému sú tvorené inštitúciami a štátnymi orgánmi, záujmovými skupinami, politickými stranami a jednotlivcami. Všetky tieto kategórie sa podieľajú na politickom systéme a svojím pričinením usilujú o politickú moc a snažia sa ju dosiahnuť prostredníctvom volieb. Najpodstatnejším znakom politických strán na rozdiel od záujmových skupín je podľa P. Fialu usilovanie sa o politickú moc prostredníctvom demokratických volieb. V zásade je možné deliť politické systémy na demokratické a nedemokratické. Multistranícke demokratické systémy môžu mať niekoľko podôb:

- dvojstranícke systémy- VB, USA, Nový Zéland
- systém umierneného pluralizmu- Taliansko, SRN
- systém polarizovaného pluralizmu- ČR, SR
- systém atomizovaný (Fiala, 1999).

Byrokracia

Parlament a vláda prijímajú hospodársko-politické rozhodnutia, ktoré vytvárajú výkonný aparát, ktorého úlohou je do praxe zavádzať prijaté rozhodnutia. S týmto aparátom sa stretneme vo všetkých väčších organizáciách, pre ktoré je typická hierarchická štruktúra, ktorú ovládajú do značnej miery príkazy zhora. Tento aparát sa postupom času môže tzv. osamostatniť a stáva sa byrokratickým, čo znamená, že do určitej miery háji svoje vlastné záujmy, bez rešpektovania individuálnych potrieb tých, pre ktorých ma svoje služby vykonávať. Rovnako nemusí niesť náklady svojich rozhodnutí a v dlhodobom rámci

môže dochádzať až k chovaniu, ktoré literatúra nazýva „vyhľadávaním renty“ (Kliková, Kotlán, 2012).

Záujmové skupiny

Z hľadiska hospodárskej politiky môžu významné jednanie prebiehať aj mimo parlament, či vládu. Predovšetkým sa jedná o rôzne záujmové skupiny typu odborov, zamestnaneckých zväzov alebo rôznych sociálnych skupín spoločnosti. Tieto skupiny následne sledujú svoj vlastný cieľ a to spôsobmi, ktorými sa snažia hospodársko-politické rozhodnutia ovplyvniť buď priamo napríklad prostredníctvom lobbingu alebo nepriamo, že vytvárajú podmienky, aby ich záujmy neboli ovplyvňované akýmkoľvek negatívnym spôsobom. Obecne sa dá povedať, že čím viac sa určitej skupine darí ovplyvňovať jednotlivé hospodársko-politické rozhodnutia, tým viac sa komplexné opatrenia vzdávajú od svojho pôvodného cieľa (Kliková, Kotlán, 2012).

Nadnárodné a medzinárodné organizácie

V rámci procesu formovania hospodárskeho prostredia a systému musí krajina rešpektovať záväzky a povinnosti, ktoré vyplývajú z jej členstva v rôznych medzinárodných zoskupeniach. Môže sa jednáť o participáciu krajiny na medzinárodnom obchode a jej zapojenie sa do rôznych medzinárodných organizácií, ktorých pravidlá musí rešpektovať. Ako príklad sú uvádzané Svetová banka, Medzinárodný menový fond, OSN, UNESCO a veľa ďalších, ktoré môžu za určitých okolností zásadným spôsobom obmedzovať manévrovaciu schopnosť jednotlivých krajín pri zdokonaľovaní hospodársko-politického systému.

1.2.2 Ciele hospodárskej politiky

Obecné ciele môžeme považovať za určitú formu normy, resp. chceného stavu, ku ktorým sa pomocou rôznych procesov snažíme prepracovať. Spoločnosť sa skladá z jednotlivcov a každý z nich má svoje individuálne záujmy a rovnako tomu je aj v rámci hospodársko-politických cieľov, pričom rôzne skupiny sledujú svoje vlastné preferencie a záujmy. Ak sa jedná o proces zavŕšený dohodou na celospoločenskej úrovni, môžeme hovoriť o spoločenskom konsenze, ktorý je príznačný pre demokratickú spoločnosť. Medzi obecné ciele môžeme radiť napr. spravodlivosť, istotu, pokrok, bezpečnosť a blahobyt, pričom každý z nich má aj svoj ekonomický základ.

V rámci tradičných demokratických štátov ,medzi **tradičné ciele** hospodárskej politiky, ktoré sa líšia štát od štátu, podľa časového obdobia a zloženia vlády, patria predovšetkým ciele dva:

- hospodársky rast
- hospodárska rovnováha, stabilita

Hospodársky rast vyjadruje hospodársky resp. ekonomický vzostup potenciálu danej krajiny, väčšinou je popisovaný pomocou tempa rastu HDP v percentách, prípadne v prepočte na 1 obyvateľa (HDP/počet obyvateľov danej krajiny). V rámci formulácie cieľa sa to podľa Slaného a Žáka (1999) prejavuje ako „zrýchlenie rastu, „optimálny rast“ avšak takáto formulácia má svoje medzery, keďže neobsahuje konkrétnu mieru rastu, ale jedná sa len o dlhodobý trend. Vo všeobecnosti sa jedná, čo možno o najvyššiu mieru hosp. rastu s ohľadom na ciele hospodárskej politiky.

Hospodárska rovnováha predstavuje svoje ciele predovšetkým v troch oblastiach:

- rovnováha na trhu práce- miera nezamestnanosti
- rovnováha cien a stabilita meny – inflácia
- rovnováha vo vonkajších ekon. vzťahoch – platobná bilancia (Mankiw, 2009).

Takto orientovaná hospodárska politika si kladie za hlavný cieľ zamedziť prípadným makroekonomickým otrasom alebo zmierniť ich frekvenciu a zároveň hĺbku. Takto orientovaná politika vychádza z predpokladu, že ekonomické veličiny a ich vývoj neprebíha lineárne, ale cyklicky. Súčasná stabilizačná politika preferuje opatrenia, ktoré majú strednodobý rámec a sú zamerané na „neutralizáciu“ týchto **cyklických výkyvov**. Väčšinou sa jedná o osciláciu premenných okolo určitej stabilnej hodnoty alebo o trendové zmeny veličín. Medzi najobvyklejšie makroekonomické oscilácie patria výkyvy skutočného HDP okolo potenciálneho produktu. Dôležitá je taktiež interpretácia príčiny cyklických výkyvov, ktorých teórie sú veľmi nejednotné, avšak dajú sa rozdeliť do približných kritérií:

- či ide o jedno rázový, náhodný alebo sústavný impulz výkyvu
- od koho impulz vychádza
- či sa jedná o faktory endogénne alebo exogénne
- či sa prejavia na strane dopytu alebo ponuky (Slaný, Žák, 1999).

1.2.3 Nositelia hospodárskej politiky

Hospodárska politika je záležitosťou profesionálnych a špecializovaných inštitúcií. Nositeľmi označujeme tie subjekty, ktoré sa podieľajú na procese formulácie hosp. politiky, na jej realizácii a následnej kontrole. Z historického hľadiska sa v rámci tržnej ekonomiky sformoval určitý súbor inštitúcií, ktoré plnia rôzne ciele hospodárskej politiky a zároveň sú jej nositeľmi. Ich základným znakom je legitimita a kompetentnosť vo vymedzenej sfére, s čím ďalej súvisí problém ich vymedzenia medzi mocou zákonodarnou a výkonnou, medzi rôznymi správnymi úrovňami štátu a medzi ďalšími orgánmi štátnej správy a inými nositeľmi hospodárskej politiky. Súbor inštitúcií podieľajúcich sa na tvorbe a realizácii môžeme rozdeliť na tri skupiny:

- decízna sféra
- vplyvová sféra
- nadnárodné organizácie (Žák, 2000).

Podľa Žáka (2000) do **prvej skupiny** môžeme zaradiť najvyšší subjekt tj. štát vo svojej fragmentovanej podobe rozložený na jednotlivé zložky štátnej správy a moci. Jedná sa o skupinu, ktorej výlučná kompetencia je prijímať rozhodnutia a prostredníctvom zákonov ich nielen prijímať, ale aj realizovať. Hlavnými inštitúciami sú parlament, vláda, ktorá formuluje a kvantifikuje hospodársko- politické ciele a taktiež ďalšie inštitúcie napr. centrálna banka, súdne, výskumné, expertné a poradenské inštitúcie.

Do **druhej skupiny** patria nositelia resp. subjekty činné v hospodárskej politike, tvoria tzv. inštitúcie proti vážnych síl. Patria sem veľké podniky, politické strany a odbory, médiá a rôzne lobby. Tieto organizácie síce nepatria medzi formálnych nositeľov, ale svojim vplyvom a celospoločenským postavením reálnu tvorbu a výkon hospodárskej politiky ovplyvňujú. Nemôžeme vynechať ani sociálnych partnerov, ktorí v rámci slobody tarifnej autonómie jednájú so štátom predovšetkým o mzdovej a sociálnej politike a predkladajú vláde svoje požiadavky.

V rámci **poslednej skupiny** sú uvádzané predovšetkým nadnárodné organizácie, ktoré hrajú zvlášť aktuálnu rolu v časoch čoraz väčšej medzinárodnej ekonomickej prepojenosti a integrácie. Obecne platí, že čím je miera integrácie väčšia, tým sú spravidla

viac obmedzované autonómne národné hospodárskej politiky, ktoré musia záväzne rešpektovať rozhodnutia nadnárodných orgánov (napr. EÚ) (Žák, 2000).

1.2.4 Nástroje hospodárskej politiky

Podľa Kasana a Žáka (1991) pod prostriedkami resp. nástrojmi hospodárskej politiky môžeme rozumieť rôzne ekonomicky relevantné veličiny, ktoré môžu nositelia politiky meniť resp. určovať a pôsobiť tak na vymedzené cieľové premenné. Základným kritériom pri členení nástrojov je skutočnosť, ako daný prostriedok pôsobí na vzťahy medzi účastníkmi trhu. Podľa tohto rozdeľujeme nástroje na:

- systémové (kvalitatívne)
- nástroje bežnej hospodárskej politiky (kvantitatívne)

Kvalitatívne nástroje upravujú pravidlá chovania pre nositeľov rozhodovania (ekonomické subjekty), ktoré menia systémové prvky a spôsob koordinácie ekonomických aktivít. Patrí sem napr. cenová regulácia vs cenová liberalizácia, liberalizácia zahraničného obchodu vs izolacionizmus a podobné. Vo všeobecnosti môžu mať formu *doporučení* alebo *domucovacích právnych noriem*. Jedná sa o pravidlá, ktoré majú poväčšine neobmedzenú časovú platnosť (zákony).

Kvantitatívne nástroje nemenia organizáciu ekonomického systému, menia iba kvantitatívne dáta, ktoré sú základom pre rozhodovanie ekonomických subjektov (napr. zmena úrokovej sadzby, daňového zaťaženia a iné).

Racionálna hospodárska politika sa vždy pýta, aká kombinácia nástrojov zaisťujú dostatočnú realizáciu celého súboru vopred vymedzených, prevažne tradičných, cieľov. Je teda nutné vždy analyzovať jednotlivé varianty a kombinácie cieľov, aby účinok jednotlivých nástrojov bol z hľadiska systémovej konformity žiadúci. Z tohto hľadiska sa sledujú najmä, či intenzita a úsilie použitých nástrojov použitých k naplneniu jedného cieľa neznižuje možnosti dosiahnutia cieľa iného. Preto je dôležité detailne sledovať pôsobenie jednotlivých nástrojov a prípadne prijímať opatrenia ktoré zabezpečia vhodnosť, účelnosť, racionalitu a vplyv určitého konkrétneho nástroja (Kasan, Žák, 1991).

1.3 Železničná doprava a politika hospodárskej súťaže

1.3.1 História železničnej dopravy v EÚ

Železničná doprava sa dá považovať za fenomenálne dieťa priemyselnej revolúcie a taktiež sa stala jej symbolom, keďže prevzala veľkú časť prepravy nielen osôb ale taktiež produktov a materiálov. Bez železničnej dopravy prestal byť mysliteľný hospodársky rast; železnica umožnila na prelome 19. a 20. storočia výrazný nárast mobility obyvateľstva a tým sa stala katalyzátorom trhu pracovných síl v rámci rozvíjajúceho sa priemyslu. Systém železničnej dopravy bol rovnako určitým jadrom vojenskej logistiky, čím sa stal neodmysliteľnou súčasťou obranných a taktiež invazívnych vojenských stratégií – so všetkým pozitívnym aj negatívnym, čo podobné situácie prinášajú. S rastom hospodárskeho a strategického významu železnice taktiež rástol aj záujem štátu na kontrole, riadení a rovnako aj vlastníctve tohto odvetvia (Button, 2010).

Železnice prešli po druhej svetovej vojne veľmi problematickým vývojom. Bol na ne vyvíjaný silný konkurenčný tlak zo strany osobnej, cestnej a leteckej dopravy, železničné podniky sa dostávali do výrazných finančných strát a boli vo veľkej miere odkázané na verejné dotácie. Aj napriek výrazným dotáciám a finančnej podpory železničnej dopravy od štátov však jej podiel oproti ostatným dopravným módom klesal. Európsky železničný trh bol na konci 80. rokov prirodzene fragmentovaný na jednotlivé národné trhy, ktoré boli do značnej miery ovládané nepružnými a byrokraticky riadenými štátnymi monopolmi. Medzičasom avšak ostatné módy dopravy narazili na limity svojho rozvoja: bezpečnosť, kapacitu cestnej infraštruktúry a neúnosnú ekologickú záťaž. Tým sa pre železničnú dopravu otvorila nová výzva, ktorú však v 21. storočí nemôžu využiť skostnatené štátne molochy závislé na dotáciách, ale znovu oživené dynamické a podnikavé spoločnosti na liberalizovanom a vnútorne konkurenčnom trhu dopravných služieb. Takto sa železnice snažia vidieť aj Európska únia a k tomuto cieľu formuje svoje reformy v členských krajinách, ktoré majú za cieľ vnútorný trh liberalizovať a zaviesť funkčné tržné mechanizmy do jeho štruktúr (Tomeš, 2014).

Práve na vyššie uvedenú situáciu reagovala Európska únia prvými reformami železničnej dopravy na začiatku 90. rokov. Európske reformy v železničnom sektore začali približne v rovnakú dobu, kedy krajiny Višehradskej štvorky (ďalej v texte pod skratkou V4) začali

smerovať k postupnej transformácii tohoto odvetvia. Východiskové podmienky týchto štyroch krajín (do roku 1993 trochu) však boli vďaka prechodu z centrálne plánovanej ekonomiky na tržnú a všetkým procesom s tým spojených natoľko odlišné, že sa vývoj liberalizácie železníc a dopad európskych reforiem v postkomunistických štátoch líšil od západnej časti EU. Českú republiku, Slovensko, Poľsko a Maďarsko spája nielen podobná historická príbuznosť a minulosť, ale taktiež spoločný vstup do EU a predovšetkým regionálna a názorová blízkosť, ktorú tieto krajiny zásadným spôsobom prejavili založením už spomínanej V4. Bližšie budem súčasnú situáciu rozoberať v druhej kapitole tejto práce (Židek, 2009).

1.3.2 Analýza a špecifiká odvetvia železničnej dopravy

Osobná železničná doprava je služba, ktorá je poskytovaná zákazníkom, avšak v porovnaní s inými službami má výrazné špecifiká, ktoré ovplyvňujú možnosti jej poskytovania, ceny a takisto možnosti liberalizácie tohto odvetvia. Špecifická je osobná doprava na železnici aj oproti ostatným dopravným módom – čo mimo iné potvrdzuje fakt, že do 80. rokov 20. storočia existoval v tomto odvetví prakticky vo všetkých krajinách štátny monopol. Špecifiká, ktoré odlišujú železničnú dopravu od ostatných dopravných módov, do značnej miery ovplyvňujú jej fungovanie a efektívnosť. Najväčším špecifikom tohoto dopravného módu je, že potrebuje svoju vlastnú, technicky usporiadanú, dopravnú cestu, pričom náklady na infraštruktúru zásadne ovplyvňujú nákladovú štruktúru celého odvetvia (Kvizda, 2016). Pietrantonio a Pelkmans (2004) odhadujú, že náklady na infraštruktúru u železnice tvoria až 50 % všetkých nákladov, Nash a Preston (1993, cit. podľa Tomeš a Pospíšil, 2006) uvádzajú, že je to 50–80 % nákladov, podľa štúdie CER (2013) tvoria náklady na údržbu infraštruktúry 38 % všetkých operatívnych nákladov. Už v poovici 19. storočia sa objavila myšlienka, aby na seba tieto náklady prevzal štát (Kvizda 2016). Pre odvetvie železničnej dopravy existujú aj ďalšie typické náklady ako sú nákup koľajových vozidiel alebo dlhodobý prenájom špecializovaného ľudského kapitálu. Typický pre železniciu je tiež skokový rast nákladov, kedy *„medzné náklady na dodatočného cestujúceho alebo kus nákladu sú až do vyčerpania kapacity vozu nulové, potom však skokom vzrastú pri nutnosti pridať k súprave dodatočný voz“* (Kvizda 2016, s. 34). Podobne je tomu aj pri pridaní ďalšej lokomotívy, popr. vybavenia celého vlaku.

Pietrantonio a Pelkmans (2004) definujú na základe faktu, že najviac nákladov na železnici má fixnú povahu, nasledujúce dôsledky pre štruktúru a výkon železničného priemyslu:

1. Veľké úspory z rozsahu – železnice majú vysoké fixné náklady a ich variabilné náklady tak tvoria len malú časť celkových nákladov, ich krivka priemerných nákladov je tak tým plochšia, čím sú realizované objemy dopravy väčšie.
2. Málo hráčov na trhu – hlavne pretože s nákladmi je možné sa vysporiadať len pri veľkých objemoch dopravy alebo pri prevádzkovaní dopravy na dlhých tratiach.
3. Stanovovanie cien nad medznými nákladmi – kľúčovou otázkou pre efektivitu je, aké vysoké marže nad medznými nákladmi by sa mali stanovovať.
4. Určitý stupeň krížového financovania, ktorý sa podľa autorov bude vždy vyskytovať – ani pri účtovnom oddelení hlavných liniek sa mu nedá celkom zabrániť.
5. Väčšia pozornosť na koridory s hustou dopravou a opomínanie tratí s nízkou hustotou dopravy (Pietrantonio a Pelkmans 2004).

Pietrantonio a Pelkmans (2004) uvádzajú tiež dva dôsledky, ktoré z týchto charakteristík železnice vyplývajú: prvým je nízka flexibilita a limitovaná schopnosť adaptovať sa na zmeny, druhým je nepresné stanovovanie cien kvôli nemožnosti určiť presne výšku medzných nákladov. Kvizda (2016) uvádza ako ďalšie špecifikum úspory z hustoty dopravy, ktoré „sú založené na vzťahu medzi vstupmi a výstupmi pri nemennej veľkosti siete“ (Kvizda 2016, s. 36). Zdroje úspor z hustoty sú väčšinou dva: klesajúce priemerné náklady u poskytovaných služieb a klesajúce prevádzkové náklady na kilometer trasy (údržba cesty, vozového parku, ľudské zdroje) (Pietrantonio a Pelkmans 2004). Ďalšie špecifiká a kritéria podrobnejšie rozoberám v nasledujúcej podkapitole.

1.3.3 Kritériá stratégie dopravnej politiky a komparatívne výhody železnice

Železničná doprava je jedným z dopravných módov, ktoré sa vyznačujú mnohými špecifikami, čo dokazuje rada štúdií, napr. Nash, (1992). Tieto špecifiká predstavujú výzvy, ktorými sa zaoberá niekoľko teoretických konceptov, ktoré sa ich snažia vysvetliť a stanovujú ekonomické a spoločenské predpoklady efektívneho prevádzkovania železníc. Podľa tých konceptov resp. kritérií sa následne dajú dopravné systémy

v jednotlivých krajinách porovnávať a navrhovať stratégie dopravnej politiky vo vzťahu k železnici (Kvizda et al. 2007). Tieto kritéria sú dve:

- **Ekonomické** – utopené náklady, úspory z rozsahu, úspory z hustoty dopravy
- **Spoločenské**- bezpečnosť prevádzky, emisná záťaž, zaberanie pôdy, energetická náročnosť prevádzky

Utopené náklady- Jedným zo špecifických znakov železničnej dopravy sú vysoké fixné náklady, mimo dopravných prostriedkov sa jedná o dopravnú cestu so zabezpečovacím zariadením a logisticko-technickým zázemím (depá, sklady, odbavovacie haly atď.). Utopenými nákladmi sa hlavne historicky myslia investície vložené do zabezpečenia infraštruktúry, preto musela byť železnica založená v regióne dlhodobo stabilnom a rovnako s relevantným dopytom po dopravných službách. V dnešnej dobe toto bremeno na seba preberá štát, tým, že je dopravná infraštruktúra z hľadiska vlastníkov oddelená od jednotlivých dopravcov.

Úspory z rozsahu- Efekt úspor z rozsahu je založený na vzťahu medzi vstupmi a celkovým objemom výstupných výkonov. Niekoľko štúdií založených na Cobb-Douglasovej produkčnej funkcii napr. Wetzel, Growich, (2006), dokázali, že práve odvetvie železničnej dopravy je úsporám z rozsahu veľmi naklonené, sú založené na znížení priemerných nákladov pri rozšírení terajšej produkcie. Avšak dôležitú úlohu hrá samotná vyťaženosť infraštruktúry a fakt, či sa jedná o dopravcu, ktorý je na trhu newcomer a infraštruktúru aj technické zázemie si prenajíma alebo sa jedná o veľkú, etablovanú firmu, ktorá vlastní rozsiahly vozový park aj technologické zázemie.

Úspory z hustoty dopravy- reflektujú vzťah medzi vstupmi a výstupmi pri nemennej veľkosti siete. Pre efektívnosť železničnej dopravy je hustota úplne rozhodujúca a nezávislá na veľkosti firmy. Hustota dáva železnici taktiež konkurenčnú výhodu v porovnaní s ostatnými dopravnými módmi, keďže umožňuje prepravovať veľký počet cestujúcich v krátkych časových intervaloch (viac. Pietrantonio -Pelkmans, 2004). Z tohto nadhľadu je pre efektívnosť žel. dopravy kľúčové, či dopravná sieť svojím tvarom zodpovedá smerom, v ktorých sa koncentruje najväčší objem dopytu po preprave. Zjednodušene by sa dalo povedať, že konkurenčná výhoda železnice spočíva predovšetkým v schopnosti vytvoriť požadovanú ponuku na frekventovaných a kľúčových tratiach (Smith, 2006).

Pre železničnú dopravu bola vždy východiskovým bodom a taktiež určujúca dopravná politika štátu, keďže štát do značnej miery rozhoduje o cieľoch, preferenciách a rovnako aj nákladoch, ktoré sa podieľajú na jednotlivých dopravných módoch. „*Preto sa štát rozhoduje nie len na základe kritérií ekonomických, ale taktiež spoločenských, ktoré majú za cieľ jednak obmedziť negatívne dopady dopravy na spoločnosť, tak rovnako podporovať a zvyšovať všeobecný spoločenský úžitok z dopravy, ktorý by tržnými silami dosiahnutý byť nemohol*“ (Wetzel- Growitsch 2006, s.11). Všeobecne môžeme v poslednom období sledovať výrazný zásah štátu do dopravnej politiky, čomu sa budem venovať v 2. kapitole tejto práce.

Bezpečnosť prevádzky- Jedným z hlavných externých nákladov dopravy sú jednoznačné dopravné nehody. Železničná doprava sa v tomto zmysle zdá byť neporovnateľne bezpečnejšia ako doprava cestná. Ako príklad by som uviedol štúdiu z roku 2000, ktorá sa zaoberala porovnaním počtu úmrtí v rámci EÚ. Na cestách to bolo 41 018 osôb, zatiaľ čo na železnici 92 pasažierov (Quinet, Wickerman, 2004).

Emisná záťaž prevádzky- znečistenie ovzdušia predstavuje čoraz väčší ekologický problém a aj v rámci dopravy tomu nie je inak a emisie predstavujú výrazný externý náklad. Súčasná stratégia liberalizácie a revitalizácie európskych železníc je založená na predpoklade, že železnice sú schopné prepraviť rovnaké množstvo cestujúcich ako doprava osobná alebo letecká, avšak s výrazne nižšou emisnou záťažou (European Commission, 2001).

Zaberanie pôdy – Lowe (1994) (cit. podľa Kvizda, Tomeš a Pospíšil, 2006) uvádza, že z logiky veci sa dá domnievať, že pri zaberaní pôdy pre stavbu železničnej trate bude vždy najpodstatnejší faktor, schopnosť splácať prvotné investície prostredníctvom výnosu z prevádzky na danej trati. Ako som uviedol vyššie, toto kritérium v sebe zahŕňa princíp úspor z rozsahu a taktiež efekt hustoty dopravy, na čo by mal štát pri poskytovaní verejnej podpory myslieť.

Jednotková energetická náročnosť prevádzky- z ekonomického hľadiska je tento koncept obsiahnutý v rámci prevádzkových nákladov a vstupuje do vyhodnocovania efektivity prevádzky. Avšak energetická náročnosť dopravy je taktiež výrazným pojmom z hľadiska strategického a politického, keďže na rozdiel od dopravy automobilovej a leteckej, môže železnica používať aj elektrifikovanú trať, založenú tradične na uhlí

alebo jadrovej energii. Existuje štúdia pre USA, kde bolo odhadované, že premiestnenie 5% osobnej automobilovej dopravy z diaľnic na železnicu by znížilo dovoz ropy z Perského zálivu o 17% (Lowe, 1994).

1.3.4 Trvalá udržateľnosť železničnej dopravy

Externality produkované dopravou majú nielen enviromentálny, ale rovnako aj zaujímavý efekt fiškálny. Podľa Európskej enviromentálnej agentúry (2018) dane a rôzne poplatky, ktoré majú súvislosť s cestnou dopravou pokrývajú odhadom len 25% celkových nákladov, v ktorých je obsiahnutá aj cena spojená so znečistením vzduchu, vody, hlukovými emisiami a tiež náklady spojené so zmenou využitia pozemkov, ktoré boli vzhľadom na výstavbu infraštruktúry zabrané. Na mieste je teda otázka, či je tento spôsob, ktorý je charakteristický dominanciou cestnej dopravy dlhodobou udržateľný?

Podľa S. Hansonovej (2000) nie je a riešenie spočíva buď v zmene dopravných technológií, čo sa už aktuálne deje (elektromobily) alebo bude nutné jednotlivcov a podnikateľské subjekty motivovať k zmene vzorcov chovania, ktorá by mala viesť smerom k voľbe fiškálne aj environmentálne priaznivejšej formy dopravy (tj. železničná alebo lodná).

Ešte vyhranenejší názor na súčasnú situáciu na dopravnom trhu má J.P.Rodrigue et al. (2006), ktorý považuje danú situáciu za kritickú. Za príčinu považuje dvojakú závislosť: všetky moderné druhy dopravy sú do veľkej miery závislé na obmedzených zdrojoch fosílnych palív, pričom najdominantnejšie postavenie resp. najväčším spotrebiteľom je automobilová doprava a hneď za ňou, energeticky veľmi náročná doprava letecká.

Ako riešenie sa ponúka práve železnica, ktorá bude, aj vzhľadom na politiku EÚ, pravdepodobne dostávať čoraz väčší priestor. V prípade využitia úspor z hustoty dopravy a taktiež možnosť redukovať podiel produkovaných externalít, stavajú železnicu do roviny budúcnosti v rámci dopravy. Do akej miery sa jej to podarí zostáva naďalej nejasné, keďže železnice sú dlhodobou v rámci EÚ stratové a sú odkázané na verejnú podporu. Tento fiškálny efekt nahráva doprave automobilovej, keďže je obecnou zisková a taktiež, prostredníctvom zdanenia, tvorí významný príjem verejných rozpočtov (Kvizda, Tomeš a Pospíšil, 2006).

1.4 Politika hospodárskej súťaže na železnici

Hlavnými inštitúciami na poli hospodárskej súťaže v rámci EÚ sú Európska komisia spolu so Súdny dvorom, ktoré vytvárajú zásadné dokumenty a precedensy, ktoré majú pre výkon slovenskej aj českej súťažnej politiky buď priamu platnosť alebo sú používané ako významné vodítko a návod. V rámci európskeho železničného trhu, ktorý sa ešte len otvára, súťažné authority zbierajú prvé skúsenosti s rôznymi prípadmi.

Nositelia politiky hospodárskej súťaže sú teda rôzne inštitúcie, ktoré používajú široké spektrum legislatívnych nástrojov súťažnej politiky v rámci ich zverenej pôsobnosti a kontrolujú, prípadne sankcionujú ich porušenie (Kvizda, 2015a).

V rámci EÚ je najvyšším nosným orgánom súťažnej politiky Európska komisia resp. jej Generálne riaditeľstvo pre hospodársku súťaž (DG Competition, kde je zriadená pozícia Chief Competition Economist). V jednotlivých členských krajinách je pôsobnosť v odvetví železničnej dopravy zverená národným inštitúciám. Smery pôsobenia praktickej súťažnej politiky sú aj v rámci odvetvia železničnej dopravy zamerané na odstránenie príčin obmedzenia konkurencie a taktiež na elimináciu dôsledkov týchto obmedzení. Nie je to však jednoduché a v odvetví železničnej dopravy panuje dlhodobý problém vymedzenia pojmu „spoločenský záujem a služba vo verejnom záujme“ a určenie medzí pre intervencie, regulácie a obmedzenie slobody podnikania niektorých tržných subjektov zo strany štátu. Existuje tu aj riziko, že štátne zásahy budú pôsobiť negatívne, nesplnia účel a nebudú slúžiť deklarovanému spoločenskému záujmu. (Kvizda, 2015b).

1.4.1 Relevantný trh a dominantné postavenie

Výkon politiky hospodárskej súťaže je v európskom práve rovnako ako v národných legislatívnych systémoch založený na analýze funkčnosti konkurencie na určitom, vymedzenom relevantnom trhu. Európska legislatíva postavená na zmluve (European Commission 1997, s.5; a čl. 82 Zmluvy o založení ES) pre vyšetrovanie jednotlivých prípadov používa precedentné rozhodnutia, ktoré slúžia ako *best practices* aj pre národné súťažné authority (BUTTON, K. , 2010).

Pre rozhodovanie Európskej komisie je prvoradé stanovenie relevantného trhu v zmysle čl. 85 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva (čl. 105 Zmluvy o fungovaní

Európskej únie), pričom zmyslom definície je jasné vymedzenie produktového a geografického relevantného trhu, tak aby bolo možné jednoznačne identifikovať skutočných súťažiteľov a posúdiť potenciálne narušenie slobodnej konkurencie na danom trhu. Taktiež poskytuje informácie o významnej tržnej sile pre účely posúdenia dominantného postavenia na trhu a jeho zneužitia (European Commission, 1997, odst. 2.).

Obecný (resp. produktový) relevantný trh Európska komisia definuje nasledovne: „*Relevantný výrobný trh zahŕňa všetky výrobky a služby, ktoré sú spotrebiteľom s ohľadom na ich vlastnosti, ceny a zamýšľané použitie považované za zameniteľné alebo zastupiteľné*“ (European Commission, 1997, odst. 7.).

Geografický relevantný trh vymedzuje Európska komisia nasledovne: „*Relevantný zemepisný trh zahŕňa oblasť, v ktorej sa dotýčny podnik zúčastňuje na dodávke a dopyte výrobkov alebo služieb, kde sú podmienky hospodárskej súťaže rovnaké a ktoré môžu byť odlišné od susedných zemepisných oblastí, pretože hlavne podmienky hospodárskej súťaže sú v týchto oblastiach odlišné*“ (European Commission, 1997, odst. 8.). Relevantný trh, na ktorom Európska komisia posudzuje určitý prípad sa stanoví spojením produktového a geografického trhu.

Dominantné postavenie je Európskou komisiou definované ako možnosti firmy alebo skupiny firiem chovať sa do značnej miery nezávisle na svojich konkurentoch, odberateľoch a v konečnom dôsledku nepriamo aj na koncových spotrebiteľoch v rámci takto vymedzeného relevantného trhu. Rozhodnutie komisie o tržnej dominancii je primárne založené na podiely ponuky na relevantnom trhu, existencii prekážok pri vstupe ďalších konkurentov alebo neochotou spotrebiteľov reagovať dostatočne pružne na zmeny ponuky alebo ceny na tomto trhu (European Commission, 1997, odst. 10.).

V rámci čoraz viac ekonomického resp. kvantitatívneho prístupu Európska komisia zavádza stanovovanie rôznych dôkazov pomocou kvantitatívnych (štatistických a ekonometrických) testov, ktoré odhadujú cenové, krížové elasticity dopytu po produkte a taktiež testy založené na korelačnej analýze cenových pohybov v čase.

Jedným z takýchto testov je aj SSNIP (Small but significant and non-transitory increase in price) test, ktorého definícia je nasledovná: „*Otázkou, ktorú treba zodpovedať, je, či by*

zákazníci strán prešli na jednoducho nahraditeľné náhrady alebo dodávateľov sídliacich inde, v reakcii na malé (v rozmedzí od 5% do 10%), avšak stále zvýšenie relatívnej ceny pre výrobky a uvažované oblasti. V prípade, že by bolo nahradenie tak veľké, že by zvýšenie cien nebolo ziskové v dôsledku straty predaja, zahrnú sa do relevantného trhu aj ďalšie náhrady a oblasti. To by sa robilo tak dlho, až kým by bol súbor výrobkov a zemepisných oblastí taký, že by malé, avšak stále zvýšenie relatívnych cien vytváralo zisk“ (European Commission, 1997, odst. 17, s 157.).

2 ANALÝZA PROBLÉMU A SÚČASNÁ SITUÁCIA

Nasledujúca kapitola poskytuje jedinečný prehľad východísk a dokumentov, z ktorých aktuálne dopravné politiky oboch krajiny vychádzajú a detailný rozbor súčasného stavu osobnej železničnej dopravy na Slovensku po prijatí „*Cestovného zadarmo*“ druhou vládou Roberta Fica dňa 17.11.2014 a rovnako stavu osobnej železničnej dopravy v Českej republike po prijatí opatrenia „*Slevy na jízdné pro lidi pod 26 a nad 65 let*“ vládou Andreja Babiša dňa 1.9.2018. Ako následok vyššie spomenutých opatrení poskytuje, výhradne, štátna Železničná spoločnosť Slovensko a.s. bezplatnú prepravu vo svojich vlakoch pre vybrané skupiny obyvateľstva a v Českej republike sa 75% zľavy z cestovného týkajú ako osobnej železničnej, tak aj osobnej autobusovej dopravy. Vzhľadom na to, že v rámci procesu liberalizácie železničnej dopravy v oboch krajinách ide o úplne nové a pomerne radikálne opatrenie, názory v radoch širokej odbornej aj laickej verejnosti, na tieto opatrenia, sa zásadne odlišujú. Z tohto dôvodu považujem vypracovanie komparatívnej štúdie oboch opatrení, čo do obsahu, za veľmi prínosné a vzhľadom na aktuálnosť a historický vývoj daných politík aj za veľmi praktické, keďže zmeny v Českej republike boli zavedené takmer presne po 4 rokoch po zmenách na Slovensku a bez pochybností boli nimi aj inšpirované.

2.1 Spoločná Európska dopravná politika na železnici

Dopravná politika je jednou zo zásadných oblastí hospodárskej politiky každého štátu. Zahŕňa ciele dopravného systému a metódy a nástroje, pomocou ktorých majú byť tieto ciele dosiahnuté. Tieto nástroje môžeme rozdeliť na legislatívne, fiškálne, dotačné, nástroje tvorby aktivity a nástroje tvorby prostredia (Peltrám, 2003).

Sektor železničnej dopravy hrá významnú úlohu v rámci ekonomiky EÚ. Priamo zamestnáva 577 000 ľudí v rámci osobnej, nákladnej železničnej dopravy a taktiež v rámci spoločností, ktoré majú na starosti dopravnú infraštruktúru, ktorá je vo väčšine krajín oddelená od správy a manažmentu národných dopravcov (European Commission, 2017). Niektoré ekonomické útvary Európskych inštitúcií dokonca odhadujú, že ak do vyčíslenia započítame aj celkovú dodávateľskú sieť v rámci železničnej dopravy (od výrobcov vlakov až po catering) celkový ekonomický „otlačok“ železničnej dopravy je

v EÚ odhadovaný na 2,3 milióna zamestnancov a 143 miliárd € - vyjadrené ako hrubá pridaná hodnota pre 28 krajín EÚ (European Commission, 2014)).

Železničná doprava je rovnako strategicky významná z hľadiska zlepšenia ekonomickej a sociálnej spolupráce naprieč krajinami EÚ, vrátane budúceho vývoja koridorov TEN-T a taktiež sa od nej očakáva, že bude do budúcnosti hrať kľúčovú rolu v znižovaní emisií v celkovom súčte rôznych dopravných módov. Rozvoj celého sektoru železničnej dopravy bol, za obdobie posledných 20 rokov, výrazne podporovaný a to hlavne zo strany Európskej komisie a parlamentu, prostredníctvom prijatia a implementácie rozsiahlych legislatívnych rámcov, ktoré boli zosumarizované v štyroch hlavných *balíčkoch*. Tieto balíčky boli postupne prijímané v rokoch 2001-2016 s hlavným cieľom, ktorým je postupné otváranie trhu osobnej a nákladnej železničnej dopravy smerom od štátnych monopolov k zvýšeniu počtu súkromných prepravcov a tým pádom konkurencie. V neposlednom rade bol prijatý rámec, ktorý definuje podmienky vytvorenia a rozvoja Jednotného európskeho železničného priestoru, v ktorom budú harmonizované pravidlá alokácie kapacity, zabezpečenia, bezpečnosti, poskytovania licencií prepravcom a rušňovodičom a taktiež vytvorenie regulačných orgánov, zodpovedných za dozor nad sektorom železničnej dopravy (Európska komisia, 2016).

Prvý balíček z roku 2001:

Umožnil prevádzkovateľom železníc mať prístup k trans-európskej sieti železníc bez akýchkoľvek diskriminácií zo strany jednotlivých štátov medzi sebou. Balíček zdôrazňuje potrebu zlepšenia distribúcie železničných dráh a prístupu k nim, zaviesť tarifné podmienky, ktoré odzrkadľujú relevantné náklady a taktiež zaviesť posudzovanie rôznych aspektov kvality dopravy na železnici.

Druhý balíček z roku 2004

Urýchlil liberalizáciu nákladnej aj osobnej železničnej dopravy prostredníctvom modernizácie železničného sektora a zavedením Európskej železničnej agentúry, ktorá je naďalej zodpovedná za reguláciu bezpečnosti a vyšetřovanie nehôd na železnici.

Tretí balíček z roku 2007 Tento balíček uzavrel regulačný rámec pre Európske železnice, upravuje práva cestujúcich a rozširuje možnosti získania licencií pre rušňovodičov naprieč krajinami EÚ.

Štvrtý balíček z roku 2016

Je súborom šiestich legislatívnych textov, ktoré upravujú dva základné piliere železničnej dopravy a to sú - tržný a technický. Všetky dokumenty sa po obsahovej stránke venujú úpravám a vymedzeniu jednotného trhu pre železničné služby. Ich cieľom je revitalizácia a liberalizácia trhu a taktiež modernizácia technickej infraštruktúry. V neposlednom rade, a to platí aj pre súčasnosť, upravuje legislatívny rámec do takej podoby, aby sa postupne železničná doprava stávala čoraz viac konkurencieschopnou v porovnaní s ostatnými dopravnými módmi (Európska komisia, 2016).

Posledným dokumentom, ktorý, vzhľadom na predmet práce, považujem za relevantný a čiastočne z neho vychádzam je: *Biela kniha z roku 2011- Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*, ktorá obsahuje predikcie trendov v rámci železničnej dopravy v krajinách EÚ nasledovné až do roku 2050:

- 30% nákladnej cestnej dopravy nad 300km sa bude presúvať do iných módov dopravy do roku 2013 a až do výšky 50% do roku 2050
- Dokončenie vysokorýchlostnej železničnej siete do roku 2050 a udržovanie hustej železničnej siete v rámci členských krajín.
- Do roku 2050 by väčšina stredne dlhých tratí mala byť cestujúcimi absolvovaná prostredníctvom železnice
- Napojenie všetkých významných Európskych letísk na železničnú sieť do roku 2050
- Zavedenie jednotného Európskeho manažérskeho systému na kontrolu železničnej premávky (Európska komisia, 2011).

Na záver tejto podkapitoly treba pripomenúť, že odvetvie dopravy, ako také, je veľmi dynamické a premenlivé a dokumenty, z ktorých, ako následok, vyplýva súčasná dopravná situácia v krajinách EÚ, je veľké množstvo a jednotlivo ich popísať je vzhľadom na rozsah práce nepraktické. Preto sa budem ďalej zameriavať len na dokumenty, politiky a ich východiská, ktoré sú kľúčové pre súčasnú situáciu v rámci dopravy na území Slovenskej a Českej republiky.

2.2 Východiská dopravnej politiky SR a ČR

V tejto kapitole sa venujem hlavným princípom a dokumentom, z ktorých dopravná politika Českej a Slovenskej republiky vychádza, vývoju železničnej dopravy v oboch krajinách a analyzujem konkrétne zmeny vládnej politiky a ich dopady na sektor osobnej železničnej dopravy po rozhodnutiach jednotlivých vlád v rokoch 2014 (SR) a 2018 (ČR).

2.2.1 Východiská a aktuálna dopravná politika SR

Podľa Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (2005) (ďalej len MDV SR) je doprava kľúčovým faktorom, ktorý ovplyvňuje rozvoj každej modernej krajiny. Sama o sebe je významným prostriedkom ekonomického rozvoja spoločnosti, avšak nie jej finálnym cieľom. Taktiež je dôležitým predpokladom pre dosiahnutie regionálneho a sociálneho rozvoja, súdržnosti a prosperity.

„Dopravná politika ako odvetvová politika je taktiež silným predpokladom rozvoja Slovenskej republiky a predstavuje špecifickú formu presadzovania národných záujmov v oblasti rozvoja spoločnosti, ktoré sú navzájom podmienené ostatnými rozvojovými politikami naprieč rôznymi sektormi“ (MDV SR, 2005 ,s. 1).

Za hlavný dokument, z ktorého vychádza aktuálna politika SR v rámci dopravy je dokument *STRATÉGIA ROZVOJA DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY DO ROKU 2020*, ktorý bol schválený uznesením vlády č. 158 z roku 2010 (Úrad vlády SR, 2010). Vláda Ivety Radičovej schválila tento dokument ako jeden z hlavných strategických dokumentov, ktoré sú ďalej konkretizované v dlhodobom akčnom pláne a tvoria základ pre vypracovanie a implementáciu jednotlivých koncepcií rozvoja druhov dopravy do roku 2020. Stratégia je základným dokumentom, ktorým sa vymedzujú dlhodobé ciele, priority rozvoja dopravy v SR, nástroje a zdroje nevyhnutné na dosiahnutie jednotlivých cieľov. Je východiskom pre vypracovanie ďalších koncepčných materiálov ministerstva a formulovanie pozície SR k budúcej európskej dopravnej politike EK na obdobie do roku 2020.

Hlavným cieľom, ktorý bol prijatý v rámci tohto dokumentu je *„Stratégia, ktorá obsahuje analýzu doterajšieho vývoja dopravnej politiky SR a EÚ, prognózu jej ďalšieho vývoja a výziev, ktoré ovplyvňujú dosiahnutie stanovených cieľov v oblasti dopravy. Stratégia*

definuje víziu, ciele, priority a opatrenia v oblasti rozvoja dopravy, ktoré podporia zvýšenie konkurencieschopnosti slovenskej ekonomiky, prispejú k zabezpečeniu sociálneho rozvoja spoločnosti a umožnia odstraňovanie regionálnych disparít tak, aby sa ekonomický potenciál SR v horizonte roku 2020 priblížil k priemeru úrovni EÚ v súlade s požiadavkami trvalo udržateľného rozvoja“ (Úrad vlády SR, 2010).

Rámcom pre dosiahnutie týchto cieľov by mal byť trvalo udržateľný rozvoj, ktorý zahŕňa jednak hospodársky vývoj, spoločenskú solidaritu a taktiež prijateľnosť pre životné prostredie, čo sa stáva čím ďalej, tým viac dôležitým aspektom prijímaných rozhodnutí na pôde EÚ. Rovnako dôležitým bodom je **liberalizácia železničného trhu** a zjednodušenie vstupu súkromných dopravcov na trh, čo sa pomaly deje v oboch krajinách, ale vzhľadom na bariéry vstupu do tohto odvetvia sa jedná o pomerne zložitý a nákladný proces.

Podľa Kvizdu et al. (2007) nie je výskyt mnohých bariér vstupu na trh jediným špecifikom železničného sektora. Situácia kedy štát spravuje infraštruktúru a zároveň dotuje prevádzku, skrýva neustále sa zvyšujúce riziko požiadaviek na dotácie z verejných rozpočtov. Práve ponechanie operátora železničnej infraštruktúry vo vlastníctve štátu veľmi často vytvára neprehľadný systém dotácií a zabraňuje účinnému pôsobeniu konkurencie, pretože dominantný prevádzkovateľ služieb je často rôznymi, či už ekonomickými alebo politickými spôsobmi zvýhodňovaný (Kvizda a Tomeš, 2013).

Vzhľadom na skutočnosť, že je táto diplomová práca zameraná na sektor osobnej železničnej dopravy, niemej dôležitým zdrojom, ktorý vypracovalo MDV SR (2012) v roku 2012 je *Jednotná vízia železničného sektora v SR* - vyhodnotenie doterajšieho priebehu revitalizácie železničných spoločností a určenie ich vzájomnej koordinácie zo strany MDV SR, z ktorého v práci čerpám a poskytuje množstvo informácií potrebných na komplexné pochopenie momentálnej situácie v železničnom sektore. Hlavným predmetom tohto materiálu je priebežne identifikovať stav slovenského železničného sektora po prvom roku realizácie Programu revitalizácie železničných spoločností, ktorý bol prijatý uznesením vlády SR č. 188 z dňa 16. marca 2011 a stanovenie resp. aktualizácia najdôležitejších opatrení pre jeho ďalší rozvoj a stabilizáciu (Úrad vlády SR, 2011).

V roku 2014 bol prijatý ďalší zásadný strategický dokument: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (MDV SR, 2014), ktorého predmetom je hĺbková analýza stavu sektora dopravy v krajine, taktiež sú v ňom vytýčené hlavné plány a ciele na najbližšie roky. Následne sa venuje spôsobom a formám zavedenia jednotlivých opatrení, ktoré sú potrebné na implementáciu konkrétnych vízií do praxe.

Za hlavnú príčinu vzniku spomínaných dokumentov považujem postupné uplatňovanie zásad trhového hospodárstva v rámci sektora dopravy, ktoré dlhodoobo bolo „riadené“ štátnymi monopolmi. Naďalej vytvorenie silnejúceho konkurenčného prostredia so zreteľom na zvýšenie mobility obyvateľov a prepojenie dopravných sietí SR s európskou sieťou na primeranej cenovej a kvalitatívnej úrovni. Všetky spomínané politiky v rámci vyššie uvedených dokumentov sa výrazným spôsobom podieľali na procese liberalizácie železničnej dopravy na Slovensku. Trh železničnej dopravy je v Slovenskej republike pre nákladnú dopravu plne liberalizovaný od roku 2007 a pre osobnú dopravu od roku 2010. *Zákon NR SR o doprave na dráhach č. 514/2009* určuje legislatívne podmienky poskytovania dopravných služieb na dráhach a rovnako práva a povinnosti dopravcov vo verejnej osobnej doprave (DOLINAYOVÁ, A., GAŠPARÍK, J., MAŠEK, J., 2010). Od tohto sú vytvorené potrebné podmienky na vstup súkromných dopravcov na železničný trh, ktorý je podmienený získaním licencie (Dopravný Úrad SR, 2009), ktorú vydáva Dopravný úrad v súlade s vyššie uvedeným zákonom. Túto možnosť v rámci osobnej dopravy využilo niekoľko spoločností, ktoré rozoberám v nasledujúcich podkapitolách.

2.2.2 Východiská a aktuálna dopravná politika ČR

Priority a ciele dopravnej politiky Českej republiky stanovuje Ministerstvo dopravy Českej republiky (ďalej len MDČR) a sú definované primárne v dokumente *Dopravná politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050* (ďalej len Dopravná politika ČR), ktorý bol schválený uznesením vlády č. 449 z dňa 12. júna 2013.

Jedná sa o vrcholový strategický dokument Vlády ČR pre sektor dopravy, v rámci ktorého sú identifikované aktuálne problémy dopravného sektora a taktiež navrhnuté opatrenia na ich prípadné riešenie. Dopravná politika pre obdobie 2014 – 2020 preto bezprostredne nadväzuje na Dopravnú politiku pre roky 2005 – 2013 a je postavená na analýze jej doterajšieho plnenia. Okrem toho proces ovplyvňujú aj ďalšie prijaté strategické dokumenty celoštátnej a európskej úrovne (MDČR, 2013).

Hlavným cieľom Dopravnej politiky ČR je: „*Vytvárať podmienky pre rozvoj kvalitnej dopravnej sústavy postavenej na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhov dopravy, na princípoch spravodlivej hospodárskej súťaže s ohľadom na jej ekonomické a sociálne vplyvy a dopady na životné prostredie a verejné zdravie občanov*“ (MDČR, 2013, s. 10).

Ďalším dôležitým dokumentom, ktorý vychádza z priorit štátnej politiky v oblasti dopravy, ktoré sú obsiahnuté v Dopravnej politike ČR je: *Dopravná sektorová stratégia: Strednodobý plán rozvoja dopravnej infraštruktúry s dlhodobým výhľadom*, ktorý definuje zásady pre efektívne a kvalitné zaistenie prevádzky existujúcej dopravnej infraštruktúry a obsahuje princípy pre určenie prioritizácie pripravovaných rozvojových projektov pri konkrétnej výške finančného rámca. Dokument predstavuje základnú koncepciu rezortu Ministerstva dopravy formulujúcu priority a ciele v oblasti rozvoja dopravy a dopravnej infraštruktúry v strednodobom horizonte do roku 2020 a rámcovo aj v dlhodobom horizonte až do roku 2050 (MDČR, 2017).

Globálnym cieľom Dopravných stratégií je zaistenie stabilného rámca pre plánovanie udržateľného rozvoje dopravnej infraštruktúry. Hlavnými cieľmi realizácie Dopravných stratégií sú:

- zaistenie stabilných finančných zdrojov
- zaistenie údržby, opráv a rekonštrukcií
- dosiahnutie siete bezpečnej infraštruktúry s minimálnym vplyvom na životné prostredie
- nástroj riadenia rizík nepredvídateľných udalostí (MDČR, 2017).

2.3 Zmeny vládnej politiky na Slovensku

2.3.1 Základné princípy vypravenia cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu

Zmeny týkajúce sa zmeny dopravnej politiky vlády, konkrétne cestovného zadarmo pre určité skupiny obyvateľstva, boli prijaté vládou SR v rámci Opatrení na zlepšenie životnej úrovne ľudí- sociálne balíčky (SMER-SD, 2013), ktoré boli vrelo diskutované v parlamente SR hlavne v súvislosti s ich dopadom na štátny rozpočet. Tieto zmeny začali platiť 17. novembra 2014 a od tohto dátumu platia dodnes (2019).

Po schválení týchto balíčkov vládou, vznikol určitým skupinám obyvateľstva nárok na uplatnenie cestovného zadarmo v rámci železničnej dopravy a to konkrétne pre deti do 6 rokov, deti od 6-15 rokov, žiakov študentov denného štúdia do 26 rokov, dôchodcov vo veku menej ako 62 rokov a dôchodcov vo veku nad 62 rokov. 22

Rozsiahle podmienky a detaily ohľadom týchto zavedených opatrení zverejnila Železničná spoločnosť Slovensko a.s. (ďalej len ZSSK). v jedinom oficiálnom a ucelenom dokumente na svojej webovej stránke (ZSSK, 2015a).

Tabuľka 1: Počty registrovaných do systému bezplatnej prepravy

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ZSSK a.s.)

Registrácie do systému bezplatnej prepravy k 8. novembru 2015 (domáci aj zahraniční)				
Skupiny cestujúcich	Všetky registrácie	Platné	Starobní dôchodcovia v širších súvislostiach	Dôchodcovia komplet
Celkom spolu	996 126	847 404		
dieťa do 15 rokov	146 404	138 792		
žiaci/študenti	398 248	258 710		
dôchodcovia do 62 r.	33 727	33 723	386 354	449 902
dôchodcovia 62+	225 114	224 357		
dôchodcovia 70+ predčasní starobní dôchodcovia	121 767	120 962		
	7 204	7 204		
iní starobní dôchodcovia*	108	108		
<i>ďalšie skupiny**</i>				
invalidní dôchodcovia	57 809	57 803		
sirotskí dôchodcovia	297	297		
vdovskí dôchodcovia	5 448	5 448		

Ako je z vyššie uvedenej tabuľky zrejmé, do systému bezplatného cestovného bolo ku koncu roka 2015 registrovaných takmer 1 milión ľudí, ktorým daný nárok vznikol. Do dnešného dňa (2019) je odhadovaný počet niečo málo cez 1 milión registrovaných užívateľov.

2.3.2 Nárok na bezplatnú dopravu pre žiakov a študentov denného štúdia do 26 rokov

Podľa záväzného dokumentu, ktorý v roku 2014 publikovala spoločnosť ZSSK a.s. „*môžu bezplatnú prepravu využiť občania SR, členských štátov EÚ alebo osoby s trvalým*

pobytom v členskom štáte EÚ navštevujúce školu, pričom za školu sa považuje každé vzdelávacie zariadenie registrované rozhodnutím Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky SR alebo ekvivalent v zahraničí.“ (ZSSK, 2014a). Dokument ďalej podrobne uvádza podmienky registrácie, ktorá je nutná a má tri základné podoby:

- študent musí vlastniť bezkontaktnú čipovú kartu, ktorú aktivuje dopravná spoločnosť (ISIC)
- Ak študent resp. žiak nevlastní ISIC, musí predložiť žiadanku, ktorú vyplní príslušné školské zariadenie
- Ak žiak alebo študent študuje na zahraničnej škole a je občanom štátu, ktorý je členom EÚ alebo má trvalý pobyt v členskom štáte EÚ, predkladá preukaz totožnosti a fotografiu, potvrdenie o návšteve školy na aktuálny akademický rok a fotokópiu úradného prekladu potvrdenia o návšteve školy do slovenského jazyka (ZSSK, 2014a).

2.3.3 Nemožnosť využitia cestovného zadarmo

V rámci dokumentu spomínaného v predošlej podkapitole, ktorý vydala spoločnosť ZSSK sa ďalej uvádzajú situácie, v ktorých nie je možné využiť cestovné zadarmo, a tie sú nasledovné:

- Bezplatné cestovné sa vzťahuje len na trasy, ktoré ležia mimo prihraničného úseku, pričom za prihraničný úsek sa považuje trasa medzi poslednou stanicou na území SR (kde pravidelne vlaky zastavujú) a štátnou hranicou.
- V rámci 1. vozňovej triedy sa cestovné platí podľa aktuálne platného cenníka.
- Vlaky EuroCity - k jednorazovému bezplatnému cestovnému lístku je potrebný príplatok vo výške 1 € (bez dopĺčania môžu cestovať deti do 6 rokov, žiaci ZŠ alebo 1.-4. ročníka osemročných gymnázií).
- Povinne miestenkové Vlaky SuperCity – za cestovné v rámci 2. triedy je doplatok vo výške 5 € (ZSSK, 2014a).

2.4 Zmeny vládnej politiky v Česku

Zmeny zavedené vládou Andreja Babiša, ktoré poskytujú nárok na zľavu vo výške 75 percent na cestovné vo vlakoch a autobusoch pre žiakov a študentov od 6 do 26 rokov

a ľudí nad 65 rokov, boli navrhnuté MDČR v rámci dokumentu „Zavedení nové slevy z jízdného ve vlacích a autobusech pro seniory, děti, žiakov a študentov“ a následne prijaté *Uznesením vlády ČR č. 26 z dňa 27.3.2018* (Úrad vlády ČR, 2018).

Zľavy platia na všetkých vnútroštátnych železničných a autobusových linkách, v rámci integrovaných dopravných systémov a taktiež na linkách mestskej hromadnej dopravy, ktoré zachádzajú za hranice mesta. Na spoje, ktoré sa nachádzajú v rámci mesta sa zľavy nevzťahujú. Treba podotknúť, že v rámci osobnej železničnej dopravy budú zľavy platiť len na cestovné v rámci 2. triedy (MDČR, 2018).

Vládne nariadenie ďalej umožňuje v prípade preplnenosti niektoré spoje zo systému zliav vyňať. Podľa dostupných informácií s touto možnosťou, avšak, dopravcovia nepočítajú a predpokladaný nárast dopytu hodlajú uspokojiť a pokryť posilovými spojmi a dodatočnými vozňami. Opatrenie má podľa vlády zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy pre jednotlivé skupiny cestujúcich, v rámci ktorých sa obecnne vyskytuje väčší podiel ľudí s nižšími príjmami. Súčasne chce MDČR podporiť využívanie verejnej hromadnej dopravy mladými ľuďmi (ČTK, 2018).

Vládne nariadenie ďalej umožňuje v prípade preplnenosti niektoré spoje zo systému zliav vyňať. Podľa dostupných informácií s touto možnosťou, avšak, dopravcovia nepočítajú a predpokladaný nárast dopytu hodlajú uspokojiť a pokryť posilovými spojmi a dodatočnými vozňami. Opatrenie má podľa vlády zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy pre jednotlivé skupiny cestujúcich, v rámci ktorých sa obecnne vyskytuje väčší podiel ľudí s nižšími príjmami. Súčasne chce MDČR podporiť využívanie verejnej hromadnej dopravy mladými ľuďmi (ČTK, 2018).

2.4.1 Kategórie cestujúcich s nárokom na 75% zľavu z cestovného

Deti do dovŕšenia 6. roku života naďalej cestujú zdarma

- Žiaci od 6 rokov do dovŕšenia 18. roku zaplatia 25% z ceny lístku, 75% za nich zaplatí štát
- Študenti medzi 18-26. rokom života budú platiť rovnako len 25% ceny lístka
- Ľudia starší ako 65 rokov života budú platiť 25% ceny lístka

Cestujúci s preukazom ZŤP/ a ZŤP/P ako doteraz budú platiť len štvrtinu ceny lístka, sprievodná osoba ZTP/P naďalej cestujú zadarmo (MDČR,2018)

Je dôležité podotknúť, že v rámci prvých štyroch kategórií môže zľavu využiť každý, bez ohľadu na štátnu príslušnosť. U zdravotne postihnutých sa zľava viaže vyložene na český preukaz ZŤP alebo ZŤP/P. Kontroly nároku a uplatňovanie jednotlivých zliav na cestovné už v súčasnosti kontroluje MD ČR. Kontroly budú, mimo iné, zaisťované aj prostredníctvom externých pracovníkov, prípadne špecializovaných firiem. Zľava nebude platiť pri ceste do zahraničia, platná bude len do poslednej stanice alebo zastávky pred štátnou hranicou. V rámci mestskej hromadnej dopravy vo vnútri mesta a v rámci spojov, ktoré dopravca prípadne vylúči zo zľavy z dôvodu preplnenosti spoja (MDČR,2018).

2.4.2 Žiaci a študenti denného štúdia do 26 rokov

Keďže som sa v rámci predošlého výskumu zaoberal práve dopadom opatrenia „vlaký zadarmo“ na populáciu slovenských žiakov a študentov, ktorí tvoria najvýznamnejšiu časť populácie, ktorej sa dané opatrenie týka, dovoľm si uviesť stručný prehľad o vývoji počtu študentov v rámci Českej republiky. Taktiež v tomto prípade, vzhľadom na to, že žiaci a študenti denného štúdia do 26 rokov tvoria najvýznamnejšiu skupinu cestujúcich s nárokom na uplatnenie daných zliav a podľa viacerých vyjadrení vlády ČR, sú skupinou na ktorú bolo dané opatrenie primárne cielené, uvádzam v rámci tabuľky č. 2 prehľadné počty žiakov a študentov v ČR za posledné tri akademické roky, aby bolo čitateľovi na prvý pohľad zrejmé, že sa jedná o opatrenie, ktoré len v rámci populácie žiakov a študentov ovplyvňuje takmer 2 milióny ľudí. Otázkou v tomto prípade ostáva, či podobné opatrenia zaťažujúce štátny rozpočet na roky dopredu (vláda sa pravdepodobne neodváži dané opatrenie zrušiť), zamerané na populáciu študentov, ktorí nie sú príliš zodpovednými voličmi sú na mieste a či neexistujú efektívnejšie a účinnejšie spôsoby sociálnej „pomoci“. Dovoľm si uviesť príklad, kedy prvý krát od revolúcie Česká republika vyčlenila významnú finančnú injekciu vysokoškolským internátom, z ktorých mnohé už dlhodobo vyžadujú rekonštrukciu (do roku 2027 plánuje štát na ne vynaložiť „len“ 2,5 miliardy korún, čo predstavuje významný nepomer smerom k zľavnenému cestovnému (Pur, 2019).

Tabuľka 2: Počty žiakov a študentov s nárokom na uplatnenie 75% zliav*(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ČSÚ)*

Druh vzdelávania		Školský rok		
		2014/2015	2015/2016	2016/2017
Predškolské vzdelávanie	školy	5 158	5 209	5 209
	triedy	15 729	15 848	15 856
	deti	367 603	367 361	362 653
Základné vzdelávanie	školy	4 106	4 115	4 140
	triedy	43 259	44 091	45 116
	deti	854 137	880 251	906 188
Stredné vzdelávanie	školy	1 310	1 304	1 307
	triedy	19 771	19 546	19 380
	žiaci	435 542	427 107	424 849
	z toho žiaci v dennom štúdiu	412 532	405 631	404 087
Vyššie odborné vzdelávanie	školy	174	171	168
	študijné skupiny	994	947	904
	študenti	26 964	24 786	22 002
	z toho študenti v dennom štúdiu	19 020	17 129	14 876
Vysokoškolské vzdelávanie	školy	69	67	.
	z toho verejné	26	26	.
	študenti (fyzické osoby) štátneho občianstva ČR	249 408	236 856	227 783
	študenti cudzieho štátneho občianstva	37 434	38 861	39 215
Celkom		1 971 088	1 975 222	1 982 690

2.5 Železniční dopravcovia v osobnej železničnej doprave v SR

2.5.1 ZSSK a.s.

ZSSK je akciová spoločnosť so sídlom v Slovenskej republike (SR), založená dňa 13. 12. 2004 a zapísaná v obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I. ku dňu 01. 01. 2005. Jej zakladateľom a 100 – percentným akcionárom je SR, v mene ktorej koná MDV SR (Obchodný register SR, 2005).

Stanovy ZSSK (2011a) uvádzajú, že spoločnosť svoje potreby a náklady uhrádza prevažne z príjmov získaných z vlastnej podnikateľskej činnosti a taktiež čerpá prostriedky z iných cudzích zdrojov. Predmet podnikania ZSSK je vymedzený stanovami spoločnosti, pričom ako hlavnú aktivitu svojej činnosti spoločnosť uvádza prepravu osôb na celoštátnych a regionálnych dráhach a s tým súvisiace činnosti.

Výkony vo verejnej osobnej doprave sú zabezpečované v súlade so štátnou dopravnou politikou SR a ďalej na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ), uzatvorenej podľa zákona *Národnej rady Slovenskej republiky č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov* medzi ZSSK ako dodávateľom a štátom (zastúpeným MDVRR SR) ako objednávateľom (ZSSK, 2015b).

2.5.2 RegioJet a.s.

RegioJet, a.s. je súkromný osobný železničný dopravca, ktorý je členom poprednej českej a stredoeurópskej dopravnej skupiny STUDENT AGENCY s európskou licenciou na poskytovanie železničnej dopravy. Prvú licenciou na prevádzkovanie vlakov na území SR získal 27.12.2010 podpisom zmluvy (MDV SR, 2010a) s MDV SR o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava - Dunajská Streda - Komárno, ktorá nadobudla platnosť v marci 2012. Zazmluvnenie spoločnosti RegioJet bolo prvým náznakom procesu liberalizácie v rámci vstupu súkromných prepravcov na trh železničnej dopravy na Slovensku.

2.5.3 LEO Express a.s.

Je súkromná multimodálna dopravná skupina, ktorá v roku 2012 zahájila svoju činnosť novými vlakmi na hlavných linkách v Česku a na Slovensku, od roku 2018 taktiež v Poľsku. Prevádzkuje taktiež rozsiahlu sieť autobusových a minibusových liniek v Českej republike, Poľsku, Nemecku, Rakúsku, Maďarsku a na Ukrajine. V auguste roku 2017 prevzal LEO Express nemeckú spoločnosť Locomore a obnovil jej prevádzku na trase Berlín-Stuttgart. V júli 2018 taktiež spustil prevádzku na priamej trati Praha-Krakow a stal sa tak prvým komerčným, súkromným dopravcom na poľskej železnici (Leo Express, 2018b). Ako spoločnosť uvádza na svojej webovej stránke, v rámci železničnej dopravy ponúka cestujúcim „*najvyšší komfort na palube supermoderných vlakov od švajčiarskej spoločnosti Stadler*“ (LEO Express, 2014). Podľa aktuálneho cestovného poriadku na území SR prevádzkuje svoje služby v rámci dvoch vlakových spojov na trase Praha- Košice (LEO Express, 2019).

2.5.4 ARRIVA TRANSPORT ČR, A.S.

Ako spoločnosť uvádza na svojej webovej stránke, jej hlavnou činnosťou je autobusová doprava pričom prevádzkuje cez 13 000 spojov denne. V rámci železničnej dopravy sa v ČR zameriava prevažne na regionálnu osobnú vlakovú dopravu a taktiež prevádzkuje jeden diaľkový spoj na trase Praha- Trenčín. Skupina Arriva sa chce stať partnerom štátu v zajišťovaní objednávanej dopravy (Arriva Transport, 2016).

2.6 Železniční dopravcovia v osobnej železničnej doprave v ČR

Na úvod tejto kapitoly by som rád uviedol, že na to, aby mohla byť prevádzkovaná osobná železničná doprava na dráhach v rámci ČR, musí spoločnosť získať licenciu, ktorú vydáva Správa železniční dopravní cesty (ďalej len SŽDC). V zozname dopravcov oprávnených poskytovať osobnú železničnú dopravu na dráhach vo vlastníctve ČR a prevádzkovaných SŽDC, je 28 spoločností (SŽDC, 2017). Vzhľadom na účely práce sa budem venovať len štyrom najväčším, ktorými sú z hľadiska množstva prepravených cestujúcich České dráhy a.s., GW Train Regio a.s. a v rámci predošlej podkapitoly rozoberám spoločnosti RegioJet a.s. a LEOExpress a.s, ktoré pôsobia v oboch krajinách.

2.6.1 České dráhy a.s.

České dráhy a.s (ďalej len ČD) sú akciovou spoločnosťou, ktorá vznikla vznikla 1. januára 2003 na základe zákona 77/2002 Sb. ako jeden z nástupníckych subjektov pôvodnej štátnej organizácie České dráhy. Založená bola ako spoločnosť, ktorá v sebe integruje činnosti dopravného podnikania v rámci prepravy osôb a taktiež rôznych nákladov spolu s prevádzkovaním železničnej dopravnej cesty v rozsahu celoštátnych a regionálnych železničných tratí, ktoré sú vlastnené štátom. Spoločnosť ČD a.s. ďalej uvádza, že má podiel v 23 spoločnostiach, z ktorých v 7 má 100% podiel a následne má majetkovú účasť v nehnuteľnostiach a zahraničných spoločnostiach (ČD, 2018).

Nástupnícké organizácie:

Transformáciou štátnej organizácie České dráhy vznikli tri nástupnícke organizácie.

- Akciová spoločnosť **České dráhy**, ktorá poskytuje služby v rámci osobnej a nákladnej dopravy a zabezpečuje prevádzku železničnej dopravnej cesty.

- Štátna organizácia **Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)**, ktorá hospodári s majetkom štátu a mimo iné poskytuje železničným dopravcom prístup na dopravnú cestu a taktiež zabezpečuje modernizáciu dopravnej infraštruktúry.
- **Drážní inspekce** ako organizačná zložka určená pro zisťovanie príčin a okolností vzniku mimoriadnych udalostí, ktoré vzniknú v dôsledku prevádzky železničnej dopravy na dráhach.

Akcionárska štruktúra:

Jediným akcionárom ČD je Česká republika. Najvyšším orgánom spoločnosti je valná hromada. V prípade, že má spoločnosť len jediného akcionára, valná hromada sa nekoná a v pôsobnosti valné hromady rozhoduje jediný akcionár. Rozsah pôsobnosti valnej hromady je stanovený v zákonoch upravujúcich právne pomery spoločnosti a rovnako aj v stanovách spoločnosti (ČD, 2018).

2.6.2 GW Train Regio a.s.

Spoločnosť GW Train Regio a.s. je prevádzkovateľom osobnej železničnej dopravy v záväzku verejnej služby v rámci štyroch krajov Českej republiky (Jihočeský, Karlovarský, Královohradecký a Moravskoslezský) a v spolupráci so zahraničnými dopravcami prevádzkuje osobnú železničnú dopravu na dvoch hraničných priechodoch (Kraslice- Klingenthal medzi ČR a Spolkovou republikou Nemecko, Královec-Lubawka medzi ČR a Poľskom). Spoločnosť ďalej prevádzkuje rýchlikovú linku R25 medzi mestami Plzeň a Most na základe Zmluvy o verejných službách v preprave cestujúcich pre objednávateľa Ministerstvo dopravy- Česká republika. V decembri 2017 bol zahájený spoj v rámci prevádzkového súboru Šumava na základe Zmluvy o verejných službách v preprave cestujúcich verejnou osobnou železničnou dopravou k zaisteniu dopravnej obslužnosti vlakov regionálnej dopravy medzi Jihočeským krajom a spoločnosťou GW Train Regio a.s. (GW Train Regio, 2017).

3 KOMPARÁCIA OPATRENÍ

V rámci tejto kapitoly sa budem venovať porovnaniu predmetných dopravných opatrení medzi Českou republikou a Slovenskou republikou, a to z hľadiska niekoľkých kritérií. Keďže podobné opatrenia sú, aj v rámci EÚ, nielen ojedinelé, ale taktiež spoločensky relatívne kontroverzne vnímané, treba sa pred analýzou jednotlivých dopadov zamyslieť a vymedziť kritéria, v rámci ktorých budú opatrenia navzájom porovnávané. Pre tieto účely som po podrobnom štúdiu danej problematiky vymedzil kritériá, ktoré posudzujú dané opatrenia z hľadiska dopravného, socio – ekonomického a politického. Táto kapitola má za účel čitateľovi prehľadne ozrejmiť „hrubé“ dopady podobných politických opatrení z viacerých hľadísk, sprehľadniť argumenty pre a proti a zároveň umožniť vytvoriť si ucelený názor na problematiku, ktorá bude v nasledujúcej kapitole doplnená o konkrétne dopady na jednotlivé podniky, dopravnú politiku, štátny rozpočet a rôzne sociálne oblasti. Počas písania tejto kapitoly som mal celý čas snahu byť, čo možno, najobjektívnejší a prispieť tak do celospoločenskej diskusie nezaujatým názorom. Napriek tomu, že to bolo miestami náročné, dúfam, že kapitola daný účel splňa a pomôže pri posudzovaní tejto problematiky predovšetkým čitateľom, ktorí nemajú čas hodiny podrobne skúmať jednotlivé argumenty, ktoré sú častokrát protichodne prezentované v mainstreamových médiách. Pri porovnávaní opatrení medzi obidvomi krajinami treba mať na pamäti fakt, že Česká republika implementovala zmeny s odstupom 4 rokov po zmenách na Slovensku, čo jej umožnilo sa výrazne poučiť zo slovenských skúseností resp. chýb.

3.1 Dopravné hľadisko

3.1.1 Slovenská republika

Ako je spomínané v predchádzajúcich kapitolách, na území Slovenskej republiky sa v čase implementácie opatrenia „Vlaky zadarmo“ (2014) jednalo o celkom nové a pomerne radikálne opatrenie z dielne vládnej strany SMER-SD na čele s Róbertom Ficom, ktoré už v zárodku vyvolávalo mnoho otáznikov. Zavedením cestovného zadarmo sa železnica opätovne stala takmer plne *závislou na štátnom rozpočte*. Napriek tomu, že európsky trend je pritom úplne opačný, kedy si dopravcovia na prevádzku svojej činnosti musia zaradiť a pracovať dostatočne ekonomicky efektívne na to, aby prilákali do vlakov nových cestujúcich a tým pádom si zvýšili tržby. Z tohto dôvodu sú nútení konštantne

skvalitňovať svoje služby a inovovať, pretože jedine tak sú schopní konkurovať ostatným dopravcom a alternatívnym dopravným módom. Týmto spôsobom sú schopní dostať na koľajnice aj ľudí z áut a autobusov. Zásadným dopravným a sprostredkovane aj tržným problémom je fakt, že *bol vyvolaný umelý dopyt* (s prijatím cestovného zadarmo len spoločnosť ZSSK a.s. dokladovala rapidný nárast počtu cestujúcich, a to presne o **53,3%** medzi rokmi 2015-2017, čo v absolútnom čísle predstavuje **25, 187 mil. cestujúcich**) po osobnej železničnej doprave na úkor iných dopravných módov a cestujúcich, ktorí žijú v rámci miest a obcí mimo napojenia na železničnú trať. Týchto ľudí sa nikto na názor nepýtal a jednoducho majú smolu. Podmienky pre dopravcov a cestujúcich nie sú nastavané jednotne, ale v mnohých prípadoch diskriminačne (Vlachinský, 2018). Záverom by sa dalo tvrdiť, že celková dopravná obslužnosť sa zhoršila, diaľková autobusová doprava kolabuje (ZAD,2015) a taktiež sa prejavuje znížená kvalita cestovania v preplnených vlakoch. Na základe môjho výskumu z roku (2016) je jasne preukázateľné, že zníženú kvalitu cestovania vníma 43,4% všetkých opýtaných a z tých, ktorí cestujú v dopravnej špičke sa jedná o 73%, čo je príliš vysoké číslo. Ako spomínam vyššie, celoeurópsky trend, ktorý vyvíja tlak na liberalizáciu osobnej železničnej dopravy a vstup nových konkurentov na trh, bol na Slovensku jednoznačne porušený a to práve s *odchodom spoločnosti RegioJet z hlavnej železničnej trasy Bratislava- Košice* a to z viacerých príčin, ktoré detailne rozoberám v rámci dopadov na jednotlivých dopravcov v podkapitole č. 4.1.4.2. Z uvedeného vyplýva, že aj relatívne nízkonákladová spoločnosť ako RegioJet mala výrazné problémy udržať sa na najlukratívnejšej trati na Slovensku a užiť iba 3 páry vlakov, ktoré boli prevádzkované v lukratívnych časových polohách. Predovšetkým to poukazuje na fakt, ako je trh vlakmi zadarmo narušený. V porovnaní s Českou republikou, kde bola prevádzka RegioJetu, aj napriek silnej konkurencii zisková, to jasne potvrdzuje konštatovanie, že s trhom na Slovensku nebolo, a do dnešného dňa nie je, všetko v poriadku. Všetky vyššie uvedené argumenty potvrdzujú, že z dopravného hľadiska sa nejedná o najšťastnejšie riešenie a v nasledujúcej podkapitole si rozoberieme opatrenie zavedené v Českej republike, z ktorého jasne vyplýva, že sa podobným chybám (z dopravného aj trhového hľadiska) vyvarovali.

3.1.2 Česká republika

Vládné opatrenie, ktoré implementovala vláda Andreja Babiša vošlo do platnosti 1.9.2018. V porovnaní so slovenským opatrením sa jedná o robustnejšie opatrenie, ktoré sa netýka len osobnej železničnej dopravy, ale taktiež autobusovej. Z pohľadu akútneho narušenia dopravného trhu, jeho obslužnosti a konkurencie sa jednoznačne nejedná o nariadenie, ktoré by v zásade bolo diskriminačné a taktiež nezasahuje do pravidiel hry výrazným spôsobom v prospech jedného alebo viacerých hráčov. Dá sa povedať, že podmienky na trhu sa pre jednotlivých dopravcov nemenia, ide skôr o zloženie cestujúcich na jednotlivých linkách a to z hľadiska toho, či sa ich zľavy týkajú alebo nie. Tento fakt dokladuje vyjadrenie viacerých dopravcov, *ktorí vytvorenie umelého dopytu nepotvrdili* (TÝDEN, 2018a). Z dopravného hľadiska sa teda jedná o relatívne „neškodné“ opatrenie, ktoré si svoje administratívne náklady vyžiadalo primárne v technickej rovine, kedy sa jednotliví dopravcovia a samosprávy museli na úrovni informačných systémov zosúladiť s novými podmienkami predaja lístkov a kontroly cestujúcich. Z hľadiska súťaže, dopytu a kvality cestovania sa jedná o opatrenie, ktoré má na uvedené dopravné aspekty len zanedbateľný vplyv.

3.2 Ekonomické hľadisko

V rámci ekonomického hľadiska sa môžeme na danú problematiku pozeráť z viacerých uhlov pohľadu. Jedná sa predovšetkým o náklady a prínosy daných opatrení v troch rôznych rovinách: *štátu, podnikov a cestujúcich*. V nasledujúcich podkapitolách sa budem venovať práve porovnaniu obidvoch opatrení v rámci týchto troch rovín. Ešte predtým ako sa pustím do detailnejšieho rozboru situácie v oboch krajinách, dovoľm si krátku ekonomickú vsuvku, s ktorou som v rámci tejto problematiky stotožnený. Podľa mojej mienky, ak má trh fungovať ekonomicky efektívne, mali by za službu platiť ľudia, ktorí majú v danom čase najvyššiu ochotu platiť. Len týmto spôsobom môže vznikáť najvyšší možný ekonomický prebytok a opatrenia, ktoré sú predmetom tejto diplomovej práce, toto znemožňujú. Uvediem príklad: podnikateľ, ktorý sa vracia z pracovnej cesty je ochotný, na trase z Bratislavy do Košíc, za lístok zaplatiť 30 eur. Môže sa stať, že prvá trieda je vypredaná a tohto človeka, s ochotou zaplatiť vyššie uvedenú sumu, „vytlačí“ dôchodca, ktorý sa z dlhej chvíle išiel previesť z jednej strany krajiny na druhú za vnučkou. Samozrejme je to hypotetické a nesnažím sa uberať nikomu

právo na rozhodovanie sa a cestovanie, ale je otázne, či by tržné prostredie a podmienky mali byť nastavené spôsobom, ktorý vznik podobných situácií umožňuje.

3.2.1 Slovenská republika

Štát: keďže sa jedná o politické rozhodnutie, treba myslieť predovšetkým na to, čo daným opatrením sleduje štát, na čele s jeho vládou a taktiež si treba uvedomiť fakt, že mnoho politicky „výnosných“ opatrení je v priamom protiklade s ich výnosnosťou ekonomickou. V tomto zmysle môžeme hovoriť o dopadoch na štátny rozpočet, ktorý mal byť pôvodne ročne zaťažený vo výške cca 13 miliónov eur (SITA,2016). To však je len čiastočná pravda, keďže sa jedná len o približné výpadky štátneho prepravcu ZSSK a.s. pričom do analýzy neboli započítané zvýšené náklady na prenájom vozňov, dotácie pre RegioJet na trase Bratislava-Komárno, nárast prepravnej kapacity a s tým súvisiaci nárast počtu personálu a mnohých ďalších nepriamych nákladov. Presnú sumu MDV SR do dnešného dňa (2019) nikdy nezverejnilo a odvoláva sa na veľmi zložitú formu výpočtu. Podľa viacerých dopravných analytikov sa však ročná celková suma nákladov bude s veľkou pravdepodobnosťou pohybovať na úrovni **30-40 mil. eur**, čo predstavuje konkrétnu, dodatočnú záťaž na štátny rozpočet, ktorú musia daňoví poplatníci zaplatiť.

Dopravcovia: hlavným, pozitívnym dopadom daného opatrenia bolo zvýšenie atraktivity železničnej dopravy ako celku a to určite privíta každý dopravca. Nárast počtu cestujúcich o cca 50% v priebehu dvoch rokov je takmer „zázrak“, ktorý sa však neudial bez negatívnych dopadov. Ak si odmyslíme prípad RegioJetu (čo by sme však robiť nemali), ktorý kvôli diskriminačným podmienkam na trhu, bol nútený z hlavnej trate odísť a následne vykázal vysoké straty, postupne sa štátnej ZSSK a.s. darí každým rokom znižovať straty a dosahovať čoraz lepších hospodárskych výsledkov (viď. tabuľka č.4). Z tohto hľadiska, čisto ekonomického bez ohľadu na širšie súvislosti, to štátnemu podniku určite prospelo.

Cestujúci: ekonomický prínos pre cestujúcich, v rámci skupín populácie, na ktoré bolo opatrenie zamerané, je evidentný na prvý pohľad. V závislosti na dĺžke trasy a frekvencii cestovania sa jedná určite o nástroj, ktorý výrazným spôsobom môže priamo finančne odbremeniť žiakov, študentov a dôchodcov. V tomto zmysle sa ročne môže jednať rádovo o desiatky až stovky eur, ktoré môžu jednotlivci využiť alternatívnym spôsobom. Na druhej strane treba uviesť, že platiaci cestujúci do veľkej miery prišli o komfort, ktorý

im železnica dovtedy ponúkala. Vlaky jazdia preplnené, do prevádzky sa museli vrátiť aj staré vozne a cestujúci sú častokrát nútení znášať zníženú kultúra cestovania, čo je v priamom protiklade s tým, o čo by sa štát a dopravné podniky mali usilovať.

3.2.2 Česká republika

Štát: z ekonomického hľadiska sa dodatočne jedná o predpokladané ročné náklady z rozpočtu MD ČR vo výške približne 6 miliárd Kč. MD ČR za prvé tri mesiace prevádzky tohto opatrenia vyplatilo dopravcom kompenzácie v celkovej výške 1,462 miliardy Kč. Za celý rok 2017 pritom štát na kompenzáciách za zľavy vyplatil cca 250 miliónov Kč (Sůra, 2019). Z hľadiska nákladov sa jedná o bezprecedentné opatrenie, ktoré bude výrazným spôsobom každoročne zaťažovať štátny rozpočet. Ako hlavný problém viacerí analytici vidia to, že štátne platby, ktoré sa spotrebúvajú na zľavnené cestovné sa nijakým spôsobom neodzrkadlia na infraštruktúre, pričom v prichádzajúcich rokoch čakajú Českú republiku obmedzenia v prostriedkoch z európskych dotácií. Pre ilustráciu uvádzam príklad, kedy sa 2 miliardy korún dajú použiť na nákup 20 viacsystémových elektrických lokomotív alebo 333 medzimestských dvanásťmetrových linkových autobusov (Sůra, 2019). Ďalším uvedeným príkladom z hľadiska dodatočných nákladov sú Integrované dopravné systémy krajov a miest, ktoré patria pod dané uznesenie a bolo zaznamenaných niekoľko pokusov o manipulácie dopravných liniek v rámci systému MHD. Bližšie to rozoberám v 4. kapitole.

Dopravcovia: terajší minister dopravy Dan Ťok z hnutia ANO, sa pre portál Lidovky.cz vyjadril ohľadom dostupnosti cestovného zadarmo pre všetkých dopravcov nasledovným spôsobom: „*Ano. Nechci, abychom se s někým dohadovali, že dáváme nedovolenou podporu ČD. To byl ostatně jeden z problémů na Slovensku, že volné jízdné platilo jen pro státního dopravce. Tento krok nemá být primárně pomoc Českým drahám, má to být způsob, jak pomoci seniorům a studentům*“ (Pavec, 2018). Mimo iné súkromní dopravcovia dlhodobo kritizujú ministerstvo dopravy za pomalé prípravy súťaží. Toto opatrenie sa dá vnímať ako spôsob finančnej záplaty v podobe kompenzácie za zľavy. Je jasné, že zľavy vygenerujú nových cestujúcich, ktorí pre nich budú dodatočným príjmom. Ako príklad sa dá uviesť: lístok Praha – Pardubice stojí 100 Kč. So zľavou bude seniorov alebo študentov stáť 25 korún. 75 korún zaplatí štát. Pre dopravcov je to skvelý biznis.

Cestujúci: z pohľadu cestujúcich sa podobne ako v Slovenskej republike jedná, v prepočte o desiatky až stovky eur ušetrových na cestovnom. Rovnako ako v prípade Slovenska sú otázní platiaci cestujúci a taktiež cestujúci, ktorí nemajú v blízkosti svojho bydliska železnicu. Zatiaľ sa dá konštatovať, že opatrenie mierne zvýšilo dopyt po osobnej železničnej doprave, pričom na niektorých linkách bolo nutné zaradiť do prevádzky staré vozy a tým pádom znížiť kvalitu cestovania. Toto môže, podobne ako na Slovensku, dospieť do bodu, keď tí čo platia plnú cenu, budú preferovať jazdu autom. Dobrým argumentom je aj fakt, že študenti a dôchodcovia nejazdia toľko autami a ak chce vláda motivovať ľudí presadnúť z áut do verejnej dopravy, bude nutné viac ako len ponúknuť zľavy. Je nutné pozrieť sa na tieto zmeny v kontexte širších stimulov pre obyvateľstvo a to: jazdiť častejšie a rýchlejšie ako autá na vybraných trasách (ako príklad uvádzam trasu po D1 Praha- Brno a opačne). Toto opatrenie vlády spomínané zmeny neprinieslo.

3.3 Sociálne hľadisko

Keďže sú opatrenia v oboch krajinách zamerané na takmer identické skupiny obyvateľov, nebudem túto podkapitolu rozdeľovať podľa jednotlivých republík. V oboch štátoch boli opatrenia prezentované ako snaha pomôcť sociálne znevýhodneným skupinám študentov a dôchodcom. Treba podotknúť, že dotknuté skupiny mali výrazné zľavy na cestovnom už pred zavedením týchto opatrení. Je nespochybniteľné, že tieto opatrenia môžu výrazným spôsobom sociálne pomôcť obom skupinám, avšak stále ostáva otázne, či v 21. storočí, kedy sa trhy otvárajú, liberalizujú a technicky zlepšujú, neexistujú opatrenia, ktoré by boli menej diskriminačné a dotýkali by sa každého jedného človeka z vybranej skupiny. Ako hlavný argument uvediem, že nulová cena akúkoľvek službu degraduje, cestujúci už nie je klientom, *ale stáva sa príjemcom dávky*. Keď vezmeme do úvahy, že sa železnice v oboch krajinách snažia vymaniť zo socialistickej škatuľky štátnych monopolov a zaradiť sa medzi služby, ktoré využívajú aj lepšie situovaní ľudia, tak takéto opatrenie v tomto smere pokroku zabraňuje. S nulovou cenou taktiež *mizne povedomie o hodnote služby* a vytvárať v mladej populácii návyk dostávať akékoľvek služby zadarmo, sa môže do budúcnosti vymknúť spod kontroly a podobné opatrenia budú brané ako samozrejmosť. Osobne považujem tieto opatrenia za politický a rozpočtový populizmus a to hlavne v dobe, kedy

je v oboch krajinách rekordne nízka nezamestnanosť, rastú príjmy a mzdy a ľudia tým pádom potrebujú nižšiu sociálnu podporu. V tomto momente sa odkážem na svoj predošlý výskum (Lofaj, 2016), v ktorom som analyzoval postoj slovenských študentov smerom k zrušeniu daného opatrenia. Z celkového počtu 894 opýtaných študentov 92,4% vlaky zadarmo využíva a toto opatrenie bolo hodnotené prevažne pozitívne. Tento fakt pripisujem tomu, že väčšina spotrebiteľov uprednostňuje svoj vlastný prospech, ktorý súvisí s redukciou nákladov na cestovanie a až následne, ak vôbec, uvažujú v širších súvislostiach, čo čiastočne pripisujem absencii transparentných informácií ohľadom širších dopadov tejto politiky. Napriek tomu, že 92,4% študentov cestovné zdarma využíva, tak za jej ponechanie by bolo len 55,4%, čo naznačuje, že takmer polovica opýtaných si uvedomuje širšie celospoločenské dopady. Ako príklad, ktorý by určite každý študent privítal a značne by nenarušil trh dopravných služieb, by bolo možné zvýšiť dávky, resp. ubytovacie štipendiá, keďže každý jeden študent niekde bývať musí, nájom tvorí zásadnú nákladovú položku rozpočtu každého študenta a určite by podobné opatrenie nijakým spôsobom nepokrivilo trh s nehnuteľnosťami.

3.4 Politické hľadisko

Prijímanie týchto opatrení má v oboch krajinách silný populistický podtón. Na Slovensku bolo dané opatrenie prijaté vládou Roberta Fica v rámci tzv. sociálnych balíčkov a podotýkam, že po úspešných (predčasných) parlamentných voľbách v roku 2012, mala strana SMER-SD mandát vo výške 44,41% a vládla sama. V Českej republike bola situácia odlišná, kedy vláda Andreja Babiša nemala dôveru poslaneckej snemovne a zároveň bola v demisii, čo jej avšak nebránilo v prijímaní takýchto zásadných opatrení, ktoré len naďalej prehlbujú deficit štátneho rozpočtu. Počas prijímania týchto opatrení, v oboch krajinách absentovala akákoľvek forma analýz, ak aj existovali, tak boli veľmi povrchné a v oboch prípadoch ostávalo viac otázok ako odpovedí. Prikláňam sa k stanovisku, že išlo o určitú formu populizmu s cieľom zapáčiť sa ďalším skupinám voličov. Dovolím si preto uviesť výskum voličského správania, ktorý zverejnil Sociologický ústav Slovenskej akadémie vied (ďalej len SÚ- SAV) v roku 2010. V tomto dokumente sa píše, že pre voličstvo strany SMER-SD je dlhodobou príznačnosťou, že sa čoraz väčšmi „preklápa“ k starším a sociálne slabším skupinám obyvateľstva (SAV, 2010). Z tohto vyplýva otázka, či podobné opatrenia nie sú mierené práve na početnú skupinu

starobných dôchodcov, ktorí podľa Štatistického Úradu SR (2012) tvoria viac ako tretinu hlasov odovzdaných voličmi pre stranu SMER-SD v parlamentných voľbách z roku 2012. Sociálne balíčky zavedené stranou SMER-SD, ktorá si na opatreniach platených z daní občanov postavila svoju predvolebnú kampaň, v konečnom dôsledku vracia slovenské železnice, ale aj krachujúce autobusové spoločnosti, do bodu a fáze pred minulého storočia. Vládi by malo v prvom rade záležať na vytváraní rovných príležitostí, podmienok a férového konkurenčného prostredia. To sa však na Slovensku nedeje, vláda diskriminuje občanov, zmarila šancu na spravodlivú súťaž a zo Slovenska spravila, z hľadiska blízkej budúcnosti dopravného trhu, neperspektívnu krajinu. Ľuďom berie prácu a zhoršuje ekonomický stav celej krajiny. Po rozobraní opatrenia v rámci Českej republiky je evidentné, že je rovnako politicky motivované, avšak z hľadiska efektívnosti a fungovania dopravného trhu sa s tým slovenským porovnať nedá. Z hľadiska štátneho rozpočtu je opatrenie v ČR oproti SR robustné a takmer osem násobne prevyšuje ročné náklady na Slovensku. Na záver by som dodal, že odvrátená stránka podobných, pre voličov populárnych, opatrení je ich tzv. zabetónovanie, kedy si budúce vlády budú musieť veľmi rozmyslieť, či vôbec budú môcť podobné opatrenia zrušiť. S veľkou pravdepodobnosťou sa na to nikto neodhodlá a na budúce roky budú každoročne výrazným spôsobom zaťažovať verejné financie.

4 DOPADY ROZHODNUTIA VLÁD O ZÁSAHU DO CENOVEJ TVORBY CESTOVNÉHO

4.1 Dopady na prepravcov ZSSK a.s. a RegioJet a.s. v SR

Vstup súkromných osobných vlakových dopravcov RegioJet, LEO Express a Arriva Transport ČR na slovenský trh rozhodne prináša pozitíva, ale rovnako aj negatíva, ktoré sú vlastné pre akékoľvek konkurenčné prostredie „*Pozitívnu stránkou je súťaž, ktorá cestujúcim prináša viac vlakových spojení, nižšie ceny a kvalitnejšie služby, ale aj väčší výnos pre Železnice Slovenskej republiky z výberu poplatku za použitie dopravnej cesty. Negatívom liberalizácie bez štátnej dotácie je paradoxne profit cestujúcich - cenová vojna bude ruiniť ekonomiku všetkých dopravcov,*“ uviedol v roku 2015 pre agentúru SITA Pavel Kravec, ktorý viedol ZSSK od septembra 2010 do apríla 2012 (SITA, 2015a).

Konkurenčný boj medzi ZSSK a.s. a súkromným prepravcom RegioJet na hlavnej domácej železničnej trati Bratislava - Žilina - Košice začal dňom 14. decembra 2014, kedy bol zavedený nový cestovný poriadok. (ZSSK a.s., 2014b)

Vyššie spomenutí dopravcovia, mimo Arriva Transport ČR, medzi sebou taktiež súťažili o cestujúcich na medzinárodnej trase z Košíc cez Žilinu do Prahy. ZSSK prijala aj opatrenia na zlepšenie ekonomiky, a to zrušením dlhodobých stratových InterCity (IC) vlakov na trati Bratislava - Košice a efektívnejšími obehmi vozňov, čomu sa venujem v kapitole o dopade týchto zmien na spoločnosť Regiojet. Pozitíva silnejšieho konkurenčného prostredia treba vnímať v súvislosti s tlakom na kvalitu poskytovaných služieb, a to hlavne štátneho dopravcu, ktorý stratil doterajšie monopolné postavenie na trhu. V rámci nasledujúcich kapitol budem porovnávať kvantitatívne a kvalitatívne ukazovatele ako prepravný výkon v osobo-kilometroch (osobokm), počty prepravených cestujúcich, dopravný výkon vo vlako-kilometroch (mil. Vtkm), hospodárske výsledky, výšku poskytnutých dotácií a podobné, ktoré budú viesť k analýze a celkovému vyhodnoteniu dopadov predmetných opatrení na železničných dopravcov, štátny rozpočet a taktiež cestujúcich v oboch krajinách.

4.1.1 Dopady na ZSSK na prelome rokov 2014/2015

V rámci zmeny vládnej politiky a jej dopadu na hlavné ukazovatele výkonu osobných dopravcov, po zavedení cestovného zadarmo, je možné relevantne začať diskutovať až v súvislosti s rokom 2015. Oficiálne štatistiky za prvý rok existencie tohto opatrenia (2015), ZSSK a.s. zverejnila vo Výročnej správe za rok 2015 v apríli 2016 (ZSSK., 2016). Tento zdroj poskytuje prehľadné údaje o počte registrovaných osôb do systému bezplatnej dopravy k novembru 2015, ktorých bolo 847 404. V rámci vyššie uvedeného obdobia (prvý rok existencie vlakov zadarmo), ZSSK v správe ďalej uvádza, že podľa sledovania správania sa rozličných skupín cestujúcich, cestujúci zaregistrovaný v systéme bezplatnej dopravy realizoval v priemere 22 ciest, pričom jedna cesta dosahuje v priemere dĺžku 66 km, čo je výrazne viac ako priemerná dĺžka cesty platiaceho cestujúceho (ZSSK, 2015c). Ďalším dôležitým údajom pre konkrétneho cestujúceho z hľadiska kapacity a vyťaženia jednotlivých spojov bol, priemerne ZSSK prepravila k 17. Novembru 2015 denne o 26 000 cestujúcich viac v porovnaní s obdobím pred 17. Novembrom 2014 (ZSSK, 2015c), čo spôsobilo na určitých linkách v určitých časoch výraznú preplnenosť vlakov a s tým súvisí subjektívne zníženie kvality poskytovaných služieb, čo sa potvrdilo aj v rámci dotazníkového šetrenia, ktoré som vykonal v rámci bakalárskej práce (Lofaj, 2016). Z tohto dôvodu ZSSK a.s. v decembri roku 2014 reagovala na vzniknutú situáciu opatrením, ktoré množstvo bezplatných lístkov do vybraných spojov obmedzuje, aby predchádzali k zníženiu kultúry cestovania a celkovej kvality služieb pre cestujúcich, ktorí za lístok musia zaplatiť. Tieto množstevné limity platia len v rámci diaľkových spojov (vlaky kategórie SuperCity/SC, EuroCity/EC, Expres/Ex, Rýchlik/R) a sú individuálne prispôbované v reálnom čase každému spoju podľa dopytu a jeho časovej polohy (ZSSK, 2015d). Za prelomový rok v rámci dopravných výkonov spoločnosti ZSSK a.s. považujem rok 2015, kedy bolo opatrenie v plnom rozsahu a čerstvo zavedené. V rámci vybraných ukazovateľov, a to, osobokm dosiahli v roku 2015 oproti roku 2014 medziročný nárast o **23,05%**. V osobnej doprave bolo za rok 2015 prepravených 57, 275 mil. osôb, čo bolo oproti roku 2014 o **9, 987 mil. osôb viac**, čo predstavuje **nárast o cca 21%** (viď tab.č.3). Ako hlavný dôvod tohto rapidného nárastu je vo Výročnej správe za rok 2015 uvedená práve zmena prepravných a tarifných podmienok po 17.novembri 2014 (ZSSK, 2016).

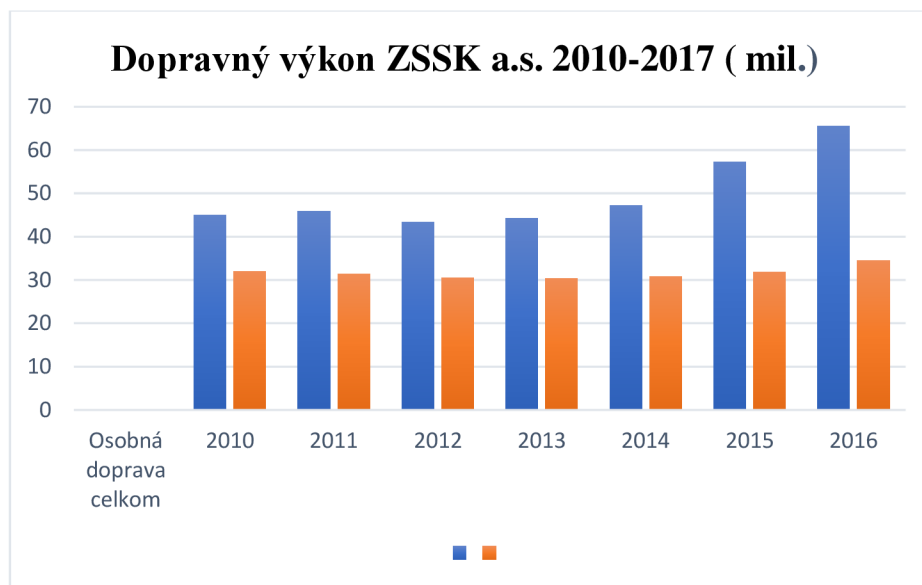
4.1.2 Dopady na ZSSK vyhodnotené po roku 2017

Po analýze, poslednej dostupnej, Výročnej správy ZSSK a.s. za rok 2017, je možné dané ukazovatele spracovať do prehľadnej tabuľky, ktorá poskytuje prehľad a zároveň jednoznačný dôkaz o tom, aký vplyv dané opatrenie na štátneho prepravcu z hľadiska navýšenia sledovaných dopravných výkonov za sledované obdobie malo. Významný medziročný nárast na prelome rokov 2016/2017 v rámci prepravených osôb a osobokm vo vnútroštátnej preprave bol ovplyvnený nárastom počtu nepravidelných cestujúcich, a to aj z dôvodu priameho vplyvu bezplatnej prepravy, zavedenej od 17. 04. 2014, znovuobnovením prevádzky IC vlakov od 11. 12. 2016 a zavedením vyššieho počtu IC vlakov od 01. 02. 2017 na trati Bratislava – Košice (ZSSK, 2018). K navýšeniu počtu cestujúcich z dôvodu opätovného zavedenia IC vlakov na spomínanej trati a okolnostiam, za akých sa tak stalo, sa dostanem v rámci kapitoly o spoločnosti Regiojet.

Tabuľka 3: Štatistiky dopravných výkonov ZSSK a.s. 2010-2017

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ZSSK a.s. 2018)

Osobná doprava celkom	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prepravný výkon (mil. osobokm)	2291,27	2431,72	2413,49	2421,95	2503,13	3081,25	3193,72	3759,92
Cestujúci (mil. osôb)	45,004	45,959	43,445	44,287	47,286	57,275	65,606	72,473
Dopravný výkon (mil. vlkm)	32,048	31,331	30,559	30,438	30,791	31,856	34,477	32,641



Graf 1: Štatistiky dopravných výkonov ZSSK a.s. 2010-2017

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ZSSK a.s. 2018)

Nech už však okolnosti boli akékoľvek a nech nad tým čitateľ uvažuje akokoľvek, je dostatočne zrejмый fakt, že do roku 2014 boli ročné počty prepravených cestujúcich relatívne ustálené okolo hranice 45 mil. osôb ročne. S prijatím cestovného zadarmo však počty prepravených cestujúcich rapídne narástli, a to presne o **53,3%** medzi rokmi 2015-2017, čo v absolútnom čísle predstavuje **25, 187 mil. cestujúcich**.

4.1.3 Analýza hospodárskych výsledkov ZSSK a.s. v rokoch 2013-2017

Čitateľovi je určite zrejмый, že takto rapídny nárast cestujúcich sa musí za normálnych okolností kladne prejavíť na výške tržieb za dané obdobie. V tomto prípade to, avšak, neplatilo. Vyhodnotíť presné finančné dopady vlakov zadarmo, je vzhľadom na množstvo faktorov a premenných, ktoré do analýz vstupujú takmer nemožné. Môžeme sa avšak bližšie pozrieť na hospodárske výsledky jednotlivých rokov, výšku tržieb a rovnako na výšku výnosov z poskytnutých dotácií. Všetky potrebné údaje môžeme nájsť na stránkach ZSSK a.s., kde sú dostupné všetky doterajšie Výročné správy za predmetné roky a taktiež podklady pre finančnú analýzu v podobe rozvahy, VZZ a taktiež výkazu Cash-flow. Pre účely tejto diplomovej práce som z daných výkazov zostavil stručnú a prehľadnú tabuľku č. 4. O fiškálnych dopadoch daného opatrenia píšem v samostatnej kapitole.

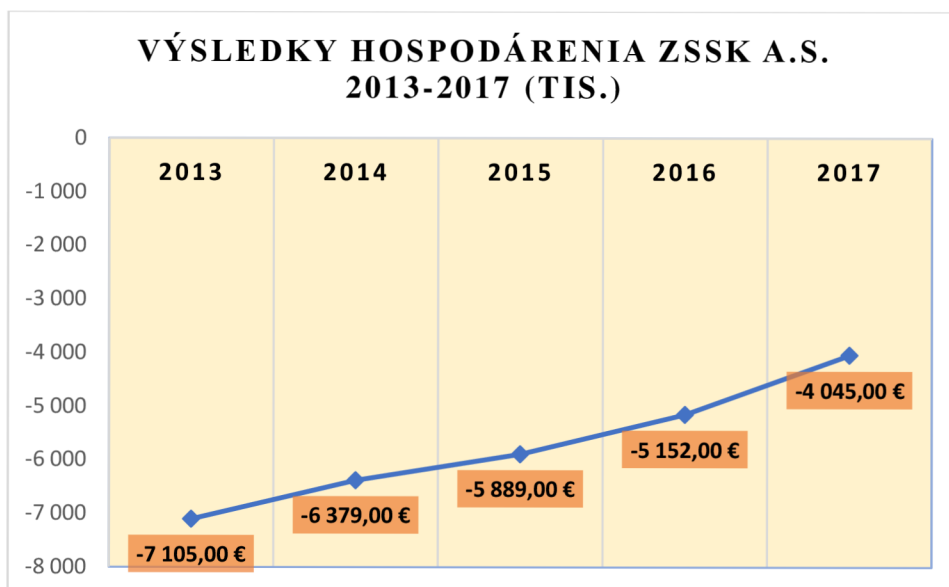
Tabuľka 4: Hospodárske ukazovatele ZSSK a.s. 2013-2017*(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ZSSK a.s. 2014-2018)*

Hospodárske výsledky	2013	2014	2015	2016	2017
Výsledok hospodárenia	-7 105	-6 379	-5 889	-5 152	-4 045
Výška tržieb	112 544	110 043	90 003	90 635	102 446
Dotácia zo Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme	226 856	212 632	226 106	238 310	243 956
Ostatné dotácie	13 637	14 765	32 286	31 826	30 289
Náklady	354 498	339 996	362 009	366 488	381 555

Pozorný čitateľ má možnosť si v rámci tabuľky všimnúť, že jednotlivé hospodárske výsledky sa každým rokom pomaly, avšak isto, zlepšujú, ale výška tržieb a poskytnutých dotácií rastie nepriamo úmerne, a to teda, čím je vyšší prepád tržieb, tým je vyšší nárast položky „ostatné dotácie“ a to predovšetkým v na prelome rokov 2014/2015, keď bolo dané opatrenie zavedené.

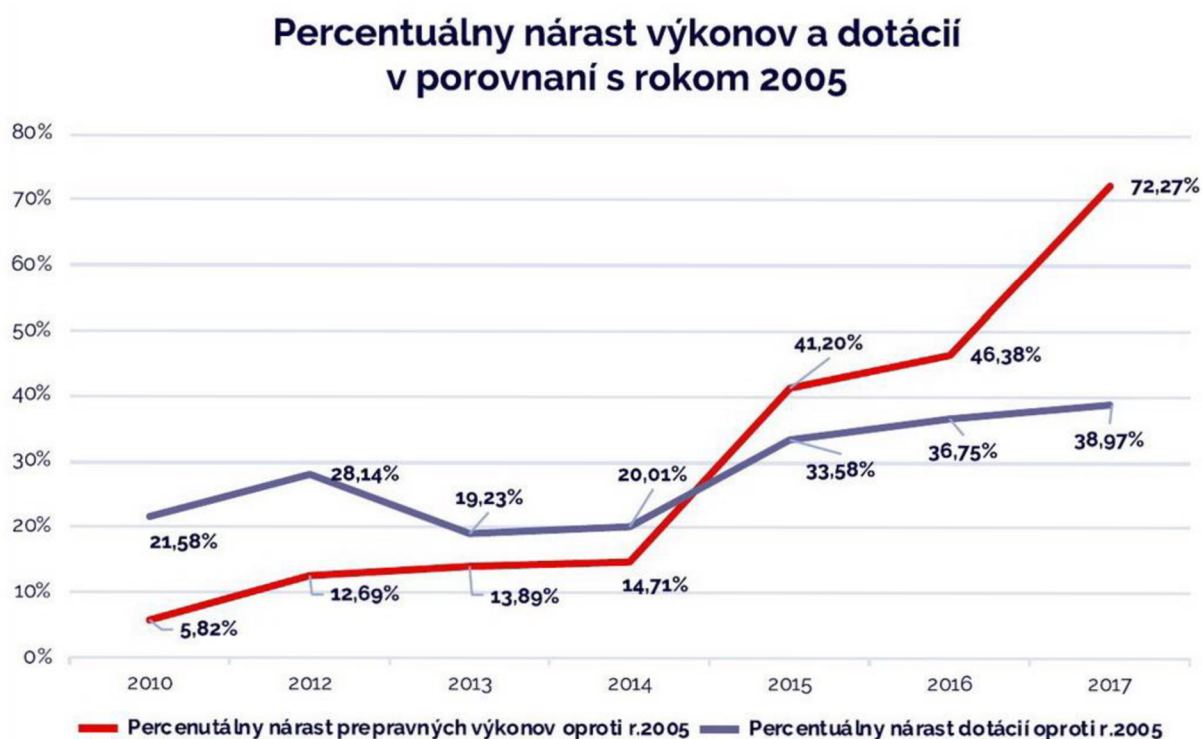
Ako to už pri štátnych podnikoch resp. takmer monopoloch býva, hospodárske výsledky nie sú nijakým spôsobom oslnivé. Z vyššie uvedenej tabuľky vyplýva, že štátny dopravca v roku 2017 na vygenerovanie **jedného eura tržieb potreboval 3,73 eur nákladov**.

V tomto momente je dôležité upozorniť na konkrétne čísla v druhom až štvrtom riadku tabuľky č 4., ktoré sú zvýraznené červenou farbou. Pripomeňme si, že cestovné zadarmo bolo prijaté v novembri 2014. Medziročný pokles tržieb v rokoch 2014/2015 spoločnosti ZSSK a.s. je približne **20 mil eur**. **Treba podotknúť, že MDV SR odhadovalo približný výpadok tržieb štátneho dopravcu na cca 13. mil Eur** (INESS, 2014). Ministerstvo dopravy resp. štát každoročne dopravcom vypláca *Dotáciu zo Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme* (MDV SR, 2007), ktorej výšku môžeme vidieť v 3. riadku tabuľky. V rámci rovnakého obdobia (2014/2015) je evidentný nárast tejto dotácie o takmer **13,5 milióna eur** a v rámci celého sledovaného obdobia 2014-2017 v absolútnych číslach vzrástla o takmer **31,5 milióna eur**.



Graf 2: Hospodárske výsledky ZSSK a.s. v rokoch 2013-2017

(Zdroj: Vlastná práca- podľa ZSSK a.s. 2014-2018)

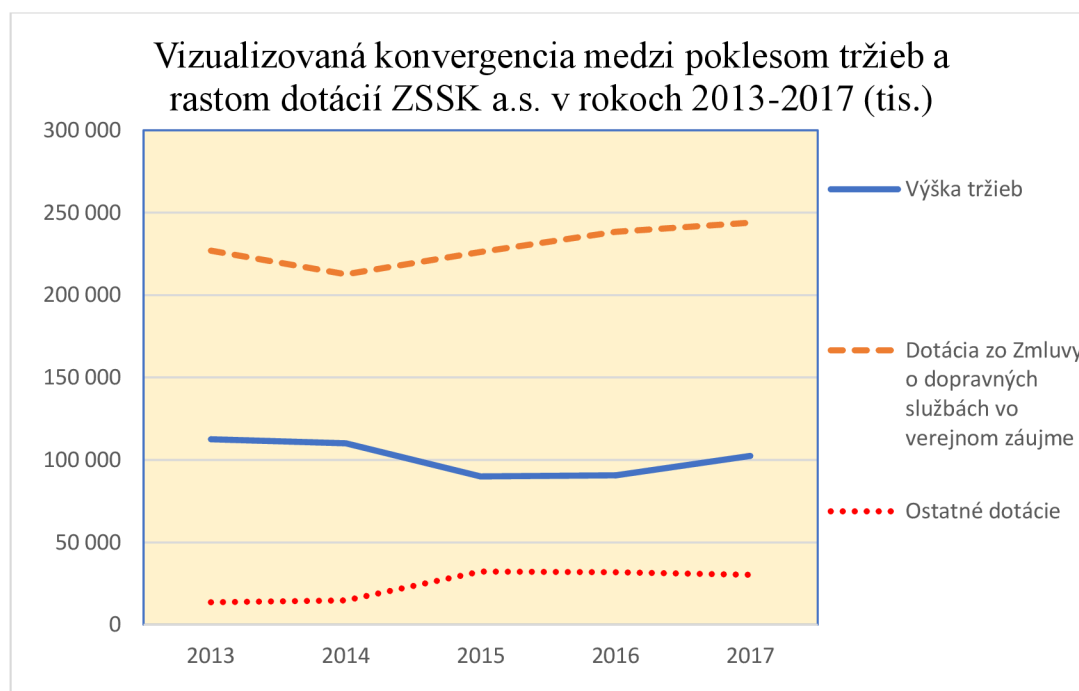


Graf 3: Percentuálny nárast výkonov a dotácií v porovnaní s rokom 2005

(Zdroj: Vlastná práca- podľa ZSSK a.s. 2018)

Vzhľadom na predmet vyššie spomenutej zmluvy, rast dotácií vyplýva predovšetkým v korelácii s výrazným nárastom počtu cestujúcich za uvedené obdobie (viď. graf č.1). Zjednodušene povedané, štát vykryva straty spôsobené cestovným zadarmo a kompenzuje, tým pádom, zvýšené dopravné výkony ZSSK a.s. ktoré z daného opatrenia vyplývajú. Ako posledný údaj by som spomenul položku „ostatné dotácie“, ktoré rovnako na prelome roku 2014/2015 akoby “zázrakom“ **vzrástli o 17,5 milióna eur** a od tohto roku sú každoročne priemerne udržiavané v tejto výške (viď. graf č. 3). Aby sme sa vyhli rovine konšpiračných teórií, spoločnosť ZSSK a.s. v rámci účtovnej uzávierky za rok 2017, uvádza presné rozdelenie tejto položky a výšku jednotlivých dotácií spolu s ich zdrojmi, pričom sa predovšetkým uvádzajú zdroje zo **štátneho rozpočtu, štrukturálnych fondov, fondov EÚ a taktiež kohézneho fondu EÚ**. (ZSSK, 2018).

Pozorný čitateľ by mohol namietať, že predsa v roku 2017 tržby opätovne **vzrástli o približne 12 mil. eur**, avšak tu treba uviesť, že sa jedná predovšetkým o opätovné spustenie vlakov IC, ktoré supľujú dopravné spojenia po odchode spoločnosti Regiojet a.s. na trati Bratislava-Košice a sú povinne miestenkové, čo znamená, že cestovné zadarmo sa na tieto spoje nevzťahuje (Gulík, 2016).



Graf 4: Konvergencia medzi poklesom tržieb a rastom dotácií pre ZSSK a.s. v rokoch 2013-2017
(Zdroj: Vlastná práca- podľa ZSSK a.s. 2014-2018)

4.1.4 Dopady na RegioJet a.s. SK

V tejto kapitole sa zameriame na pôsobenie spoločnosti Regiojet v rámci osobnej železničnej dopravy na území Slovenskej republiky. Aktuálne v roku 2019 spoločnosť svoju činnosť vykonáva na štyroch tratiach na území slovenska:

- Bratislava-Dunajská Streda- Komárno – Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme
- Praha – Brno – Bratislava / Viedeň
- Praha – Havířov – Žilina – Košice – Humenné (RegioJet, 2019)

4.1.4.1 Zmluva Slovenská republika - RegioJet a.s.

Legislatívny rámec železničnej prepravy je tvorený predovšetkým Zákonom č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach a o doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a Nariadenie EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave. Na základe týchto zákonov bola dňa 27. decembra 2010 uzatvorená zmluva medzi MDV SR a dopravcom RegioJet o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej železničnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Vzhľadom na to, že aktuálne je toto jediná štátom dotovaná linka spoločnosti Regiojet na Slovensku, budem sa jej venovať detailnejšie.

Dopravné výkony vyplývajúce z uvedených zmlúv sú pripravované pre celé obdobie platnosti daného cestovného poriadku. Pre platnosť cestovného poriadku v roku 2018 bol ročný rozsah dopravy stanovený na **1 211 094** vlakových kilometrov (vlkm)- ide o základný ročný požadovaný rozsah. Konkrétna podoba výkonu tohto rozsahu je daná cestovným poriadkom, ktorý tvorí prílohu (dodatok č. 13) k zmluve o dopravných službách. Úhrada za zrealizované dopravné služby podľa ods. 1 tohto článku za obdobie od 1. januára 2018 do 31. decembra 2018 je stanovená vo výške **8 663 602,95 eur** (MDV SR, 2010a).

V nasledujúcom článku zmluvy je taktiež upravená aj cena, ktorú zaplatí objednávateľ (štát) dopravcovi za výkon vo verejnom záujme. Cena je určovaná podľa vzorca:

$$\text{Úhrada} = \text{VLKM} \times \text{C} \times (1+i) + \text{VLKM} \times \text{DC}$$

pričom VLKM je počet vykonaných vlakokilometrov dopravy za obdobie, C je cena za jeden vlakokilometer (4,52€ v cenovej hladine z roku 2011), i je ročný prírastok indexu spotrebiteľských cien (inflácia) a DC reprezentujú náklady prepravcu za použitie dopravnej cesty za jeden vlakový kilometer. Rozsah dopravy má objednávateľ (SR) právo meniť, prípadné vzniknuté náklady prepravcu súvisiace s takouto zmenou je povinný podľa zmluvných podmienok uhradiť. Kontrola skutočne vykonaných spojov, nevykonaných spojov a prípadných meškaní bude vykonávaná objednávateľom a to tak, že získa prístup do štatistického systému prepravcu (MDV SR, 2010a).

Úhrady pre dopravcu sa vykonávajú počas roka v rámci mesačných zálohových platieb, ktoré sú približne v rovnakej hodnote, následné saldo sa vyrovnáva v období do troch mesiacov od vyúčtovania v nasledujúcom roku. Zmluva taktiež myslí aj na kvalitu cestovania a spokojnosť cestujúcich a jej vyhodnocovanie- ako s problémovými pracuje objednávateľ s tými oblasťami, pri ktorých cestujúci uvedú, že sú spokojní na menej ako 60%. Ak takáto situácia nastane, dopravca sa s objednávateľom stretáva a spoločne navrhnu postupy na odstránenie vzniknutých nedostatkov (MDV SR, 2010a).

4.1.4.2 Dopady vlakov zadarmo na spoločnosť RegioJet na hlavnej trati Bratislava-Košice

Nie je to, avšak tak dávno, čo spoločnosť RegioJet prevádzkovala svoju činnosť na hlavnej trase medzi Bratislavou a Košicami. Spoločnosť Regiojet po trati Bratislava-Komárno vstúpila na ďalšiu slovenskú trať Bratislava - Košice **14.12.2014** s nástupom platnosti vtedajšieho grafikonu na prelome rokov 2014 a 2015 (ŽSR, 2015). Podľa vtedy aktuálneho grafikonu (ŽSR, 2016) 2015/2016 so zapracovanými zmenami od 12. júna 2016 a prepravného poriadku spoločnosti, denne na trase Bratislava - Košice a späť dopravca vypravoval 3 vlakové spoje smerom do Košíc (RJ 401, 405, 409) a 3 vlakové spoje (RJ 400, 404, 408) smerom do Bratislavy.

Vznikla tým relatívne, hlavne z hľadiska hospodárskej súťaže, komplikovaná situácia a to nielen z hľadiska ekonomického, ale taktiež politického. Na jednej trati (Bratislava-Košice) si totižto v jednom časovom období konkurovali 3 rôzne subjekty a to nasledovným spôsobom:

- Dlhodobé stratové IC vlaky spoločnosti ZSSK – povinne miestenkové (nutnosť platiť)-prevádzkované za účelom zisku
- Rýchliky spoločnosti ZSSK – možnosť dopravy zadarmo/ štátom dotovaná doprava
- IC vlaky spoločnosti Regiojet – bez dotácie (ZSSK, 2015d).

Najdôležitejším a hlavným ukazovateľom pri akejkoľvek prevádzke vlakov za komerčným účelom, je rovnako, ako v každom inom odvetví hospodársky výsledok. Spoločnosť ZSSK prevádzkovala svoje IC vlaky za účelom zisku a boli čisto komerčným produktom ZSSK. Tento základný predpoklad nebol ani v jednom roku splnený o čom informuje tlačová správa v ktorej železnice udávajú presnú stratu (viď. tabuľka č.5) (ZSSK, 2015d).

Prevádzka vyššie uvedených štátnych IC vlakov spoločnosti ZSSK a.s. bola dňa 17. januára 2016 po 22 rokoch zrušená. Spoločnosť to vysvetlila stratovosťou spojov v posledných niekoľkých rokoch. Za posledný rok existencie (rok 2015) mala strata dosiahnuť výšku 1,2 mil € (viď. tabuľka č. 5).

Tabuľka 5: Hospodárske výsledky IC vlakov spoločnosti ZSSK a.s.

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ZSSK a.s. 2013- 2018)

Rok	Hospodársky výsledok (tis. eur)
2012	-3,300 €
2013	-1,750 €
2014	-1,150 €
2015	-1,200 €
2016	Nepremávali
2017	150 €

Od platnosti nového GVD 2016/2017 a taktiež po zmene v rámci koalície a novej Vlády SR, **11. decembra 2016** bola prevádzka IC spojov obnovená, pričom ZSSK prevádzkuje dva páry vlakov v oboch smeroch. Vlaky zastavujú okrem Bratislavy a Košíc už len v Kysaku, Poprade, Žiline a Trnave. Cesta medzi Košicami a Bratislavou tak trvá už len 4 hodiny a 42 minút (Poracký, 2013).

Na základe vyššie uvedenej situácie ohľadom znovuoobnovenia IC vlakov ZSSK sa Regiojet, po dvojročnej prevádzke svojich IC spojov na trati Bratislava-Košice, rozhodol z tejto hlavnej trate odísť ku dňu 1.2.2017 (REGIOJET, 2017a). Bolo to spôsobené predovšetkým stratovosťou vlastných spojov, ktoré po prijatí opatrenia cestovného zadarmo neboli schopné dlhodobo konkurovať štátnym rýchlikom, ktoré boli dotované štátom. Na základe tohto vznikol relatívne medializovaný spor medzi MDV SR a spoločnosťou Regiojet, ktorá podala podnet na Protimonopolný úrad SR.

Zhrnutie

Po politickom rozhodnutí opätovne zaviesť IC vlaky ZSSK, už nebolo na trhu kvôli cestovnému zadarmo v dotovaných rýchlikoch dostatok platiacich cestujúcich na to, aby sa vedeli komerčne nedotované vlaky spoločnosti Regiojet vo vnútroštátnej doprave na Slovensku užiť. Trh kvôli podobným štátnym zásahom nefunguje štandardne a tam, kde by mohli svoje služby zákazníkom ponúkať pokojne traja alebo aj štyria dopravcovia a zvyšovať tak kvalitu cestovania, nie je možné zdravo súťažiť a podnikat'.

Hlavným impulzom bolo politické rozhodnutie urobené na nátlak predsedu parlamentu a strany SNS Andreja DANKA znovu zaviesť štátne IC vlaky na trase Bratislava – Košice. To bolo zavedené v situácii, keď viac ako polovica cestujúcich – najmä žiaci a študenti – prestúpili do vlakov zadarmo. Žiadni noví cestujúci neprišli, pretože už nemali odkiaľ. Vlaky IC ZSSK iba vybrali časť z, už rozdrobenej, skupiny zákazníkov v najlukratívnejších veľkých staniciach na trase medzi Bratislavou a Košicami. Dá sa to interpretovať ako naplnenie oficiálne vysloveného želania predsedu SNS Andreja DANKA o tom, že RegioJet musí odísť preč zo Slovenska, čo je z hľadiska budúceho rozvoja, liberalizácie a modernizácie osobnej železničnej dopravy na Slovensku, dokonca aj z hľadiska politiky EÚ v rozpore so všetkým, čo bolo do dnešného dňa prijaté (REGIOJET, 2017b).

4.1.4.3 Politika hospodárskej súťaže: konflikt RegioJet vs ZSSK

Na základe správy nezávislého audítora (BDR, 2016) spoločnosť ZSSK dlhodobo generovala stratu, o čom svedčí aj graf č.2. Nástup viac než konkurencieschopných súkromných prepravcov ukončil monopol štátneho dopravcu. Vzhľadom na zákon o ochrane hospodárskej súťaže, spoločnosť, ktorá na trhu vykazuje známky dominantného postavenia, nesmie prevádzkovať vlaky za pod-nákladové ceny. Spoločnosť RegioJet

niekoľkokrát žiadala ZSSK o vysvetlenie situácie a zverejnenie transparentných informácií v súvislosti s financovaním stratových IC vlakov ZSSK, keďže sa domnievali, že náklady ich prevádzkovania, nie je možné bez štátnych dotácií financovať len z vygenerovaných tržieb. Podľa hovorca RegioJetu Aleša Ondrúja „*Jediná možnosť je krížové financovanie, keď štát nakoniec dotáciami pokryje i veľkú časť nákladov na prevádzku vlakov IC ZSSK, a to je v rozpore s európskou a slovenskou legislatívou.*“ (SITA, 2015b).

Podľa názoru RegioJetu, bola spoločnosť ZSSK takmer výhradne financovaná z dotácií a nemá žiadne ďalšie príjmy, ktoré by generovali zisk a umožnili financovať jej stratové IC vlaky po takú dlhú dobu. Treba podotknúť, a ako prehľadne uvádza tabuľka č. 5, tieto vlaky boli stratové ešte pred príchodom RegioJetu na trasu Bratislava - Košice. ZSSK (2015e) reagovala na príchod nového konkurenta zavedením výhodnejších taríf pre verných zákazníkov pomocou lístkov predávaných cez internet, pričom cena mohla klesnúť až na 9,90 eur, čo práve RegioJet označil za pod-nákladovú cenu. Argumentácia spoločnosti RegioJet je veľmi logická, keďže dodatočné zľavy na cestovné lístky už tak v dlhodobom stratových vlakoch, logicky, môžu stratu spoločnosti jedine prehĺbiť a z tohto dôvodu označila správanie ZSSK za predátorské. Vzhľadom na tieto skutočnosti RegioJet pristúpil k radikálnemu opatreniu a podal vyššie spomínaný podnet na Protimonopolný úrad Slovenskej republiky. Podstatou podnetu bolo uplatňovanie pod-nákladových (predátorských) cien zo strany ZSSK, vývoj v počte prepravených cestujúcich na trase Bratislava - a Košice a späť a iné, necenové opatrenia s cieľom vytlačiť spoločnosť RegioJet z daného trhu.

Na dopravných trhoch je častou praktikou používanou k obmedzeniu konkurencie napr. načasovanie odchodu konkrétneho spoja tesne pred spoj nášho konkurenta, zmena frekvencie spojov a pod. Úrad skúmal vývoj frekvencie a časov odchodov IC vlakov a rýchlikov oboch spoločností. Protimonopolný úrad v záverečnej správe skonštatoval, že reakcia spoločnosti ZSSK na vstup spoločnosti RegioJet na trh bola minimálna (PMÚ SR, 2016).

4.1.4.4 Analýza hospodárskych výsledkov RegioJet a.s. sk v rokoch 2013-2017

Tabuľka 6: Výsledky hospodárenia RegioJet a.s. SK v rokoch 2013-2017

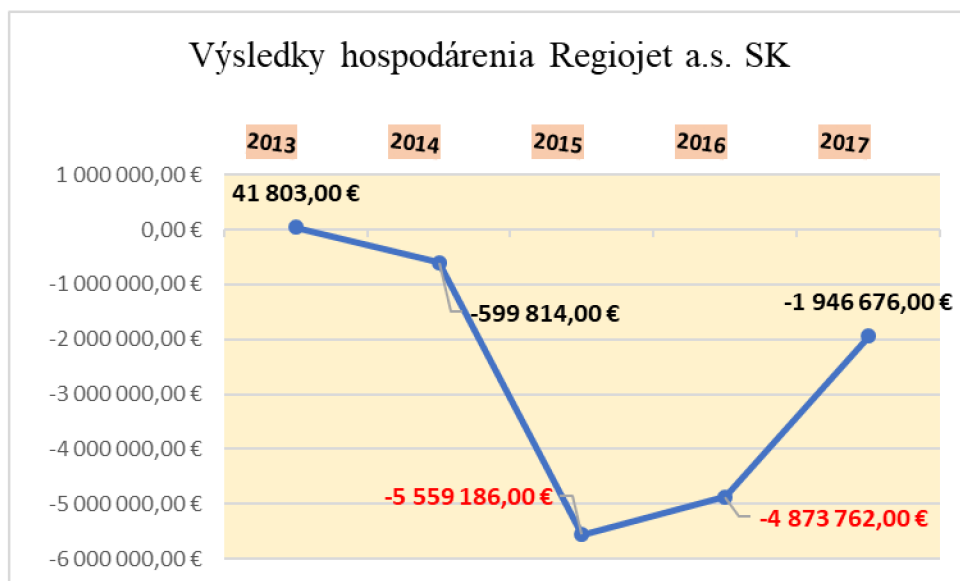
(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: FINSTAT)

Rok	2013	2014	2015	2016	2017
Tržby	1 865 064 €	2 793 864 €	12 430 099 €	20 088 380 €	16 248 616 €
VH	41 803 €	-599 814 €	-5 559 186 €	-4 873 762 €	-1 946 676 €

Z vyššie uvedenej tabuľky č. 6 a rovnako grafu č.4 je evidentné, ako sa vyvíjali tržby a zároveň hospodárske výsledky spoločnosti RegioJet SK v spomínaných rokoch 2013-2017. Ako uvádzam v podkapitole 3.7.4.2., je pozornému čitateľovi jasné, že zatiaľ čo si v roku 2015 na trati konkurovali 3 subjekty, tak v roku 2016 už to boli (po skončení prevádzky štátnych IC vlakov) len subjekty 2. Na základe vývoja tržieb a taktiež vzhľadom na uvedené hospodárske výsledky je zrejmé, že spoločnosť RegioJet nebola schopná (z ekonomického hľadiska) konkurovať dotovaným rýchlikom ZSSK ani po odchode spomínaných IC vlakov.

Keďže, ako uvádzam vo svojom výskume z roku 2016 (Lofaj, 2016), je populácia študentov veľmi citlivá na zmenu ceny, z pohľadu spoločnosti RegioJet je pragmatické, že svoju činnosť na trati ukončila, bez navyšovania dodatočných strát. Na tomto mieste je nutné položiť otázku, či je vyššie uvedená situácia na dopravných trhoch štandardná a či sa jedná o férovú hospodársku súťaž v súlade s dopravnou politikou nielen štátu, ale hlavne politikou presadzovanou orgánmi EÚ.

Pre ilustráciu vzniknutej situácie prikladám nasledujúcu tabuľku č. 7, ktorá prehľadne sumarizuje priame spoje na trati Bratislava- Košice v období medzi **13. 12. 2015 a 10.12.2016** so zapracovanou zmenou od 12.6-2016. Podľa vtedy platného cestovného poriadku Železníc Slovenskej republiky, boli priame spojenia z Bratislavy do Košíc tvorené 12 párami relatívne rovnomerne rozložených spojov. Z pohľadu RegioJetu je jasné, že bojovať s konkurenciou, ktorá je dotovaná štátom, z pohľadu cestujúceho je zadarmo a denne vypraví viac ako dvojnásobok spojov v podobných časových reláciách, je z dlhodobého hľadiska ekonomická samovražda.



Graf 5: Výsledky hospodárenia RegioJet a.s. SK v rokoch 2013- 2017

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: FINSTAT)

Tabuľka 7: Porovnanie časových polôh priamych spojov dopravcov ZSSK a RegioJet na trase BA-KE v oboch smeroch

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ŽSR, 2016)

Smer Bratislava- Košice				
Spoločnosť	Vypravovaný	Spoj	Odchod	Príchod
RegioJet	Denne	RJ 401	5:33	10:41
ZSSK	Denne	R 601	5:55	11:52
ZSSK	Denne	R 603	7:55	13:52
ZSSK	Denne	R 605	9:55	15:52
RegioJet	Denne	RJ 405	11:33	16:43
ZSSK	Denne	R 607	11:55	17:52
ZSSK	Denne	R 609	13:55	19:52
ZSSK	Denne	R 611	15:55	21:52
ZSSK	Piatok	R 1605	16:55	23:00
RegioJet	Denne	RJ 409	17:33	22:43
ZSSK	Piatok	R 1613	17:55	23:52
ZSSK	Denne	R 615	23:45	5:46
Smer Košice - Bratislava				
ZSSK	Denne okrem NE	R 600	4:08	10:05
RegioJet	Denne	RJ 400	5:17	10:27
ZSSK	Denne	R 602	6:08	12:05
ZSSK	Denne	R 604	8:08	14:05
ZSSK	Denne	R 606	10:08	16:05
RegioJet	Denne	RJ 404	11:09	16:12
ZSSK	Denne	R 608	12:08	18:05
ZSSK	Denne	R 610	14:08	20:05
ZSSK	Nedeľa	R 1604	14:57	20:33
ZSSK	Piatok	R 612	16:08	22:05
RegioJet	Denne	RJ 408	17:17	6:28
ZSSK	Piatok a Sobota	R 1614	23:34	6:05

4.2 Dopady opatrenia na autobusovú dopravu SR (SAD+MHD)

Napriek predmetu tejto diplomovej práce, ktorým je porovnanie dopadov politik jednotlivých krajín primárne na osobnú železničnú dopravu, nie je možné opomenúť dopady opatrení Vlády SR na dopravný trh ako celok, ktorého súčasťou je aj verejná autobusová doprava. Autobusová doprava je najväčšou a zároveň najdôležitejšou časťou verejnej regionálnej dopravy na Slovensku. Ročne ňou cestuje takmer 190 mil. cestujúcich a autobusy na území Slovenskej republiky najazdia vyše 206 mil. kilometrov. Zväz autobusovej dopravy SR (ďalej len ZAD) zverejnil a vyčíslil ročné dopady cestovného zadarmo vo vlakoch pre študentov a dôchodcov. Čísla z Decembra 2015 jasne ukazujú, že za obdobie jedného roka autobusový prepravcovia prišli o viac ako 13% cestujúcich v rámci dopravy diaľkovej, zatiaľ čo na kratších, regionálnych trasách ostali cestujúci verní autobusom, v rámci ktorých bol úbytok len 2,4% (ZAD, 2015). V absolútnych číslach tak celkovo autobusová preprava medziročne prišla o 7,5 milióna zákazníkov, čo ilustruje nasledujúca tabuľka č. 8.

Tabuľka 8: Medziročná zmena v počte prepravených cestujúcich medzi rokmi 2014 a 2015

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ZAD, 2016)

	Zmena v počte cestujúcich	Zmena
Diaľkové spoje	-6,5 mil. eur	-13%
Prímestské spoje	-1 mil. eur	-2,40%
Úbytok spolu	-7,5 mil. eur	-

Prvotné odhady autobusových dopravcov v rámci diaľkovej dopravy boli ohľadne prepadu počtu cestujúcich v roku 2015 až na úrovni 18 %. Podľa ZAD sa tak, ale nestalo najmä z toho dôvodu, že dopravcovia postupne redukovali jednotlivé spoje, ktoré sa, s nástupom daného opatrenia, stali naďalej nerentabilné (Majerníček, 2015). V roku 2016 už žiadny dramatický pokles počtu cestujúcich, ako dôsledok vlakov zadarmo, dopravcovia neočakávali a ani nenastal, čo potvrdzuje vyjadrenie ZAD o tom, že cestujúci, ktorí chceli prejsť ku vlakom, už odišli v roku 2015 (ZAD, 2015).

4.3 Fiškálne dopady cestovného zadarmo SR

Na začiatok tejto podkapitoly by som bol rád, keby si každý čitateľ jasne uvedomil, že čokoľvek, čo vláda ponúka „zadarmo,“ v skutočnosti zaplatia daňoví poplatníci a vláda tieto prostriedky následne prerozdeľuje rôznymi spôsobmi. Netreba zabúdať na fakt, že sa jedná o čisto politické rozhodnutie, v tomto prípade, ľavicovej vlády Roberta Fica v rámci tzv. sociálnych balíčkov, ktoré brali veľký ohľad na „svojich“ voličov (Schmögnerová, 2017). Ešte pred zavedením cestovného zadarmo sa dopady tohto opatrenia na štátny rozpočet odhadovali približne na 13 miliónov eur. Treba však podotknúť, že sa jednalo len o predpokladaný výpadok tržieb štátneho prepravcu ZSSK (INESS, 2014). Ako uvádzam v tabuľke č. 4. medziročný výpadok tržieb 2014/2015 bol **približne 20 miliónov eur** a predstava toho, že toto číslo je celkový konečný účet za dané opatrenie, je každému, elementárne ekonomicky vzdelanému človeku úsmevná.

Podľa predsedu správnej rady Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo Ing. Ondreja Mateja, *„uvedená hodnota neobsahuje ďalšie priame a nepriame náklady, ktoré MDV SR uhradilo za bezplatnú prepravu spoločnosti RegioJet a tiež zvýšené náklady na prenájom a obbeh vozňov, zvýšenie prepravnej kapacity cez 20% ako i ďalšie náklady súvisiace s prevádzkou vyššej kapacity (spotreba, materiálu, prevádzka, mzdy). V žiadnom prípade preto nemôžeme hovoriť, že týchto viac ako 13 miliónov, je konečný účet za bezplatnú prepravu“* (Matej, 2016). Presnú sumu MDV SR do dnešného dňa (2019) nikdy nezverejnilo a odvoláva sa na veľmi zložitú formu výpočtu nákladov samotného opatrenia. Podľa viacerých dopravných analytikov sa však ročná celková suma nákladov (na zavedenie nových spojov, obsluha prevádzky, nárast počtu zamestnancov, zvýšené nároky na železničnú sieť), bude s veľkou pravdepodobnosťou pohybovať medzi **30-40 mil. eur**.

Tabuľka 9: Schválený rozpočet výdavkov kapitoly MDV SR na rok 2019- železničná doprava*(Zdroj: vlastné spracovanie+ MDV SR 2019)*

04.5.3 Železničná doprava	600 Bežné výdavky spolu	700 Kapitálové výdavky spolu	600+700
	501 005 091 €	44 744 000 €	545 749 091 €
z toho: Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. + RegioJet, a.s. (ZVVZ)	227 150 000 €	0 €	227 150 000 €
z toho ZSSK Cargo - podpora obrany	0 €	0 €	0 €
z toho: Železnice SR (ZoPZI)	272 500 000 €	0 €	272 500 000 €
z toho: Železnice SR - Podpora obrany	100 000 €	400 000 €	500 000 €
z toho: Rozvoj a modernizácia železníc	0 €	8 320 000 €	8 320 000 €
z toho. ŠR mimo spolufinancovania - MSF + NN OPII (ŽSR)	0 €	36 000 €	36 000 €
z toho: Projekty CEF (ŽSR)	0 €	0 €	0 €
z toho: Dopravný úrad - regulácia v železničnej doprave	1 231 691 €	0 €	1 231 691 €
z toho: Dopravný úrad - Špecializované systémy	12 000 €	24 000 €	36 000 €
z toho: Dopravný úrad - Podporná infraštruktúra	11 400 €	0 €	11 400 €

4.2.1 Výdaje štátneho rozpočtu na železničnú dopravu

Keďže nie je celkom možné vyčíslit' presné dopady daného opatrenia na štátny rozpočet, môžeme, pre ilustráciu, načrtnúť aké prostriedky má samotný rezort dopravy k dispozícii, a taktiež, aké veľké prostriedky sú ročne vynakladané na ako - také fungovanie železníc na Slovensku. Pre ilustráciu uvediem najaktuálnejšie čísla zo schváleného rozpočtu výdavkov kapitoly MDV SR na rok 2019.

Podľa uvedenej tabuľky č. 9 je jasné, že hlavné výdavkové položky z kapitoly MDV SR na železničnú dopravu sú úhrady prepravcom vyplývajúce zo zmlúv uzavretých vo verejnom záujme so štátom. To avšak stále nie je všetko. Ako uvádza tabuľka, dotovaná je nielen osobná doprava, ale samozrejme aj dopravná infraštruktúra, teda ŽSR. Táto spoločnosť v roku 2013 dostala od štátu dotáciu 260 miliónov eur (rok pred zavedením vlakov zadarmo). Keďže však po koľajniciach jazdí aj Cargo, pre osobnú dopravu budem počítať len polovicu tejto sumy (osobná preprava síce predstavuje 2/3 dopravných výkonov na železnici, ale preprava nákladov pre železnicu predstavuje relatívne vyššiu záťaž).

Tabuľka 10: Výdavky verejných financií na prevádzkovanie osobnej prepravy na železničiach za rok 2013

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa MDV SR)

Dotácia ZSSK na základe Zmluvy	197 559 000 €
Spolufinancovanie eurofondov (preprava)	15 717 231 €
Podiel osobnej dopravy na dotácii pre ŽSR	130 000 000 €
Podiel na dotácii na kapitálové investície ŽSR	11 278 891 €
Spolufinancovanie eurofondov (infraštruktúra)	11 493 900 €
SPOLU	366 049 022 €
Dotácia RegioJet na základe zmluvy	7 000 000 €

Okrem toho v roku 2013 ŽSR dostali aj dotáciu na kapitálové investície (rekonštrukcia tratí) vo výške 22 557 782 eur. Do tretice nesmieme zabudnúť ani na eurofondy, resp. ich spolufinancovanie z rozpočtu. Projekty cez OP Doprava si vyžiadali z rozpočtu 22 987 800 eur (MDV SR, 2014).

Celkový výpočet je samozrejme zjednodušený, ale udáva približný prehľad o tom, akou záťažou pre štátny rozpočet bola železničná doprava pred samotným zavedením cestovného zadarmo (2013). Po jeho zavedení sa náklady jednoznačne zvýšili, čo som vyčíslil v jednotlivých predošlých podkapitolách pri dopadoch na jednotlivých prepravcov. Keby sme aplikovali podobný prepočet na rok 2019, tak bez akýchkoľvek dotácií z fondov EÚ a dodatočných dotácií zo štátneho rozpočtu (k čomu s veľkou pravdepodobnosťou dôjde), sa výdavky na osobnú železničnú dopravu hýbu približne vo výške **410 mil. eur**, čo je pre porovnanie cca 1/5 výnosov z dane z príjmov od zamestnancov (MF SR, 2018).

Zhrnutie:

Cestovného zadarmo pre študentov a dôchodcov znamená pomerne výraznú dodatočnú záťaž na daňovníkov v rádoch desiatok miliónov eur, čo som jednoznačne preukázal v rámci tabuliek 8-9. Je otázne prečo Ministerstvo dopravy SR nie je ochotné vykonať praktickú štúdiu, ktorá by jednoznačne preukázala nielen priame finančné, ale aj širšie

ekonomické dopady tohto opatrenia. Podľa môjho úsudku je toto opatrenie krok nesprávnym smerom, ktorý železničnú dopravu ešte viac vzdialuje tržnej realite, zvyšuje rozpočtovú záťaž, jednoznačne znevýhodnilo, až zlikvidovalo niekoľkých autobusových dopravcov a podľa niekoľkých výskumov znížilo už tak nízku kvalitu cestovania vo vlakoch na Slovensku (Lofaj, 2016). Naopak, za správny krok považujem rázne zredukovať zbytočné železničné výkony a čo najviac uľahčiť vstup nových konkurentov na trh, čo sa momentálne nedeje. Podľa môjho úsudku je nereálne, aby sa osobná železničná doprava, nielen v blízkej, ale aj vzdialenejšej budúcnosti dostala z obrovských strát, ktoré dlhodobo generuje, ale tieto je možné aspoň do určitej miery redukovať, avšak to nie je z politického hľadiska príliš populárne.

4.3 Dopady na dopravcov v rámci ČR

Na úvod tejto podkapitoly treba uviesť, že zmeny zavedené vládou Andreja Babiša, ktoré poskytujú nárok na zľavu vo výške 75 percent na cestovné vo vlakoch a autobusoch pre žiakov a študentov od 6 do 26 rokov a ľudí nad 65 rokov, **boli uvedené v platnosť 1.9.2018**. Na celkové vyhodnotenie daného opatrenia z hľadiska nielen priamych finančných, ale rovnako aj ekonomických a celospoločenských dopadov, je obdobie 8 mesiacov (aktuálny dátum písania tejto práce) od zavedenia daného opatrenia, stále relatívne krátka doba.

Upresním, že zľavy platia na všetkých vnútroštátnych železničných a autobusových linkách, v rámci integrovaných dopravných systémov v okolí veľkých miest a taktiež na linkách mestskej hromadnej dopravy, ktoré zachádzajú za hranice mesta. Na spoje, ktoré sa nachádzajú v rámci mesta sa zľavy nevzťahujú. Treba podotknúť, že v rámci osobnej železničnej dopravy budú zľavy platiť len na cestovné v rámci 2. triedy (MDČR, 2018).

Kvantifikovať jednotlivé dopady bude detailne možné, až po vyhodnotení viacerých ukazovateľov (nárast počtu prepravených osôb, vyhodnotenie obsadenosti jednotlivých spojov, dopady na jednotlivých dopravcov, štátny rozpočet a samotných cestujúcich). Je nespochybniteľné, že návrhy tohto opatrenia a aj následná implementácia bola jednoznačne inšpirovaná zmenami implementovanými v Slovenskej republike, ktoré boli zavedené 17.11.2018, čo predstavuje takmer štvorročný náskok oproti Českej republike. Pozorný čitateľ už len pri prvotnej komparácii týchto dvoch opatrení, nadobudne

pocit, že Česko odstránilo viacero chýb, ktoré sa, v súvislosti s podobným opatrením vyskytli, a boli dlhodobo kritizované na Slovensku. S týmto koreluje aj vyjadrenie niekoľkých dopravných analytikov (Zlinský, 2018).

Detailne tieto odlišnosti rozoberám v kapitole č. 3, ktorá jednotlivé opatrenia medzi sebou detailne porovnáva z hľadiska dopravného, socio – ekonomického a taktiež politického. V tomto momente je jasné, že dané opatrenie v oboch krajinách vzbudilo diskusiu nielen na laickej, ale aj odbornej úrovni, ktorá zrejme bude aj naďalej prebiehať až do momentu, kým jednoznačne nebudú vyčíslené jednotlivé dopady, dôležité zo sociálneho, ekonomického a politického pohľadu. Pri zavádzaní takýchto opatrení, ktoré sa zväčša tvária ako populistické, je vždy evidentný konflikt medzi jednotlivými sociálnymi skupinami, ktorých sa opatrenie priamo dotýka a tými, ktorí z neho žiadni benefit nemajú. Rovnako sa, z pohľadu vlády, jedná o nutnú tvorbu kompromisov medzi ekonomickými dôsledkami opatrení takéhoto rozsahu a naháňaním potrebných politických bodov. Bol by som rád, keby mal čitateľ tento fakt, pri čítaní celej tejto práce, na pamäti.

4.3.1 Analýza výkonov a hospodárskych výsledkov ČD v rokoch 2014- 2017

Na začiatok tejto podkapitoly uvediem, pre porovnanie so štátnym prepravcom na Slovensku (kapitola 3.7.2), základné údaje o výkonoch spoločnosti v rámci segmentu osobnej železničnej prepravy, jej finančnom postavení a taktiež výhladoch do budúcnosti po zavedení spomínaného opatrenia. Nasledujúca tabuľka č. 10 udáva prehľad o sledovaných dopravných výkonoch.

Tabuľka 11: Štatistiky dopravných výkonov ČD a.s. 2014-2018

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ČD a.s. 2014-2018)

Osobná doprava celkom	2014	2015	2016	2017	2018
Cestujúci (mil. osôb)	170, 1	169, 7	171,5	174,7	179.2
Prepravný výkon (mil. osobokm)	6952	7 170	7 380	7 778	8225
Dopravný výkon (mil. vlkm)	119	117,8	120,3	122,8	-
Obsadenosť ponúkanej kapacity (%)	26	27	27	29	-

Z tejto tabuľky jasne vyplýva, že čo do počtu prepravených osôb, sa jedná o takmer 2,5 násobok Slovenského štátneho prepravcu ZSSK a.s. Samozrejme, štruktúra ČD je výrazne odlišná v porovnaní so štruktúrou spoločnosti ZSSK a.s. a to hlavne v oddelení majetkových účastí v rámci osobnej a nákladnej dopravy.

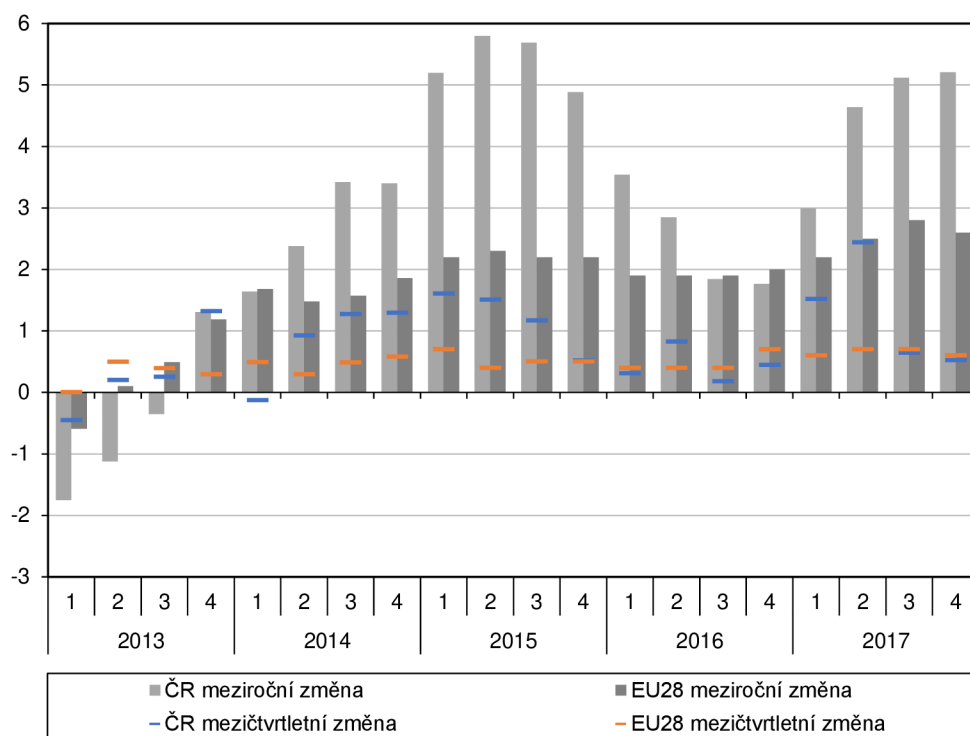
Tabuľka 12: Hospodárske výsledky ČD a.s. 2014- 2017

(Zdroj: Vlastné spracovanie+ ČD a.s. 2014-2017)

Hospodárske výsledky ČD mil. Kč	2014	2015	2016	2017
Tržby z hlavnej činnosti	33 036	33 083	33 287	33 969
z toho osobná doprava	20 723	21 075	21 572	22 110
z toho nákladná doprava	13 629	13 132	11 760	11 923
EBITDA	7 748	6 409	8 345	7 872
EBIT	1 863	187	2 257	1 704
Výsledok hospodárenia	156	-1 375	882	984
z toho osobná doprava	-865	-1 398	-646	6
z toho nákladná doprava	877	480	935	743
z toho správa Majetku	-92	-619	485	74
z toho ostatné	255	276	312	555

Čo sa týka hospodárskych výsledkov skupiny ČD a.s., tak ich prehľadne sumarizuje tabuľka č. 12, z ktorej je evidentné, že osobná železničná doprava je dlhodobo stratová a až v roku 2017 sa dostala do zanedbateľného **zisku 6 miliónov Kč**. Ako uvádza ČD vo svojej výročnej správe za rok 2017, na raste tržieb z hlavnej činnosti sa podieľal hlavne nárast tržieb v osobnej a taktiež nákladnej doprave. Do medziročne vyšších tržieb z osobnej dopravy sa premieta zvýšený počet cestujúcich a taktiež prepravných výkonov na vnútroštátnej aj medzinárodnej doprave. Hlavnými dôvodmi pozitívneho vývoja sú okrem rastu ekonomiky (viď. graf č. 6) aj zvyšujúca sa kúpyschopnosť obyvateľstva ČR, opatrenia na strane cenotvorby a marketingovej komunikácie jednotlivých nosných projektov. Segment osobnej dopravy dosiahol navzdory mierne klesajúcemu EBIT a EBITDA v roku 2017 výrazne vyšší zisk v porovnaní so stratou v roku predchádzajúcom.

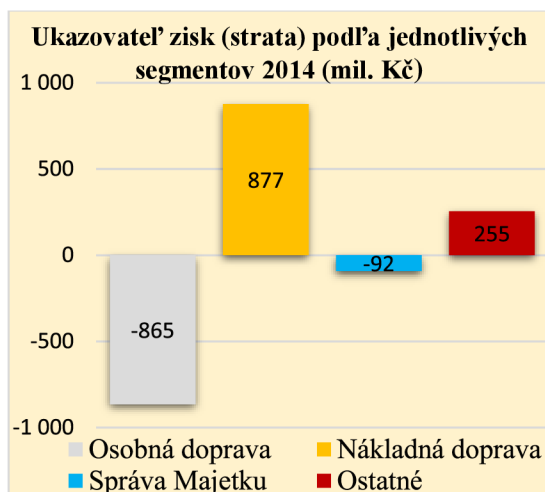
Rast hrubého domáceho produktu (HDP) ČR v roku 2017 dosiahol 4,5 %, čo bol jeden z najvyšších v rámci EÚ a tým pádom to významne podporilo spotrebu obyvateľstva a sprostredkovane aj jednotlivé podniky. Ide teda o druhú najvyššiu hodnotu od konjunktúrneho roku 2007. Vyšší bol hospodársky rast už len v roku 2015, čo malo jednoznačný súvis s výrazným čerpaním prostriedkov z európskych fondov. Na vysokom medziročnom navýšení sa podieľali všetky zložky HDP (ČSÚ, 2018).



Graf 6: HDP (objemové indexy, očistené o sezónne a kalendárne vplyvy, v %)

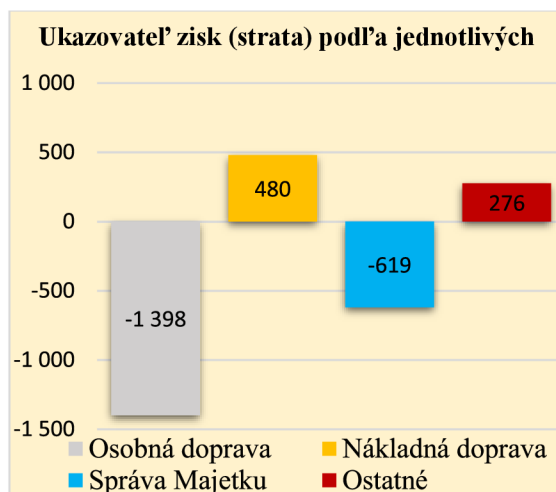
(Zdroj: ČSÚ, 2018)

Po dôkladnom preštudovaní výročných správ spoločnosti ČD v uplynulých rokoch 2014-2017, ktoré nájdete v rámci prílohy tejto práce, sa dá prehľadne pomocou grafov zobrazíť podiel jednotlivých segmentov v rámci ČD na celkovom zisku resp. strate. Vzhľadom na predmet tejto práce, by sa čitateľ mal zamerať hlavne na výsledky osobnej železničnej dopravy, ktorá je v rámci grafov č. 6-9 prezentovaná prvým stĺpcom resp. sivou farbou.



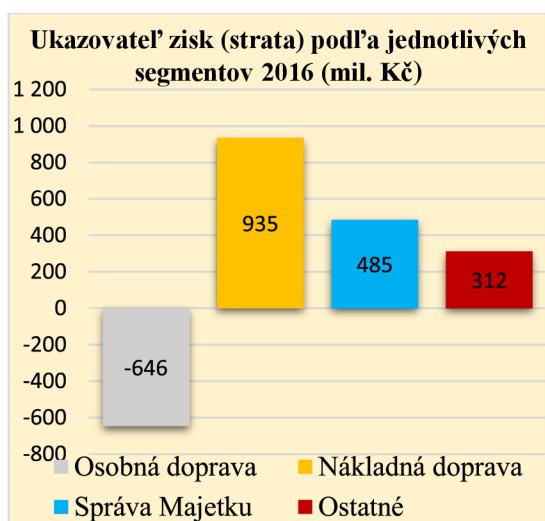
Graf 7: ČD 2014

Zdroj: Vlastné spracovanie+ ČD a.s. 2015



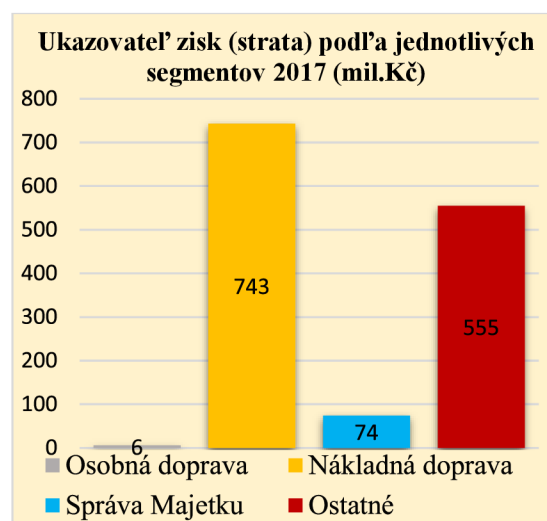
Graf 8: ČD 2015

Zdroj: Vlastné spracovanie+ ČD a.s. 2016



Graf 9: ČD 2016

(Zdroj: Vlastné spracovanie+ ČD a.s. 2017)



Graf 10: ČD 2017

(Zdroj: Vlastné spracovanie+ ČD a.s. 2018)

Dôvodom navýšenia zisku, resp. výrazného zmenšenia straty v roku 2017 v porovnaní s rokom 2016 sú nere realizované kurzové zisky, ktoré vzišli z prepočtu dlhopisov denominovaných v EUR po ukončení intervencie ČNB (ČNB, 2018). Z grafov je evidentné, že zdrojom, ktorý sa vo výraznej miere, v porovnaní s osobnou dopravou, podieľa na zisku celej spoločnosti, je nákladná doprava, ktorá sa každoročne stabilne pohybuje vo výške niekoľkých stoviek miliónovo Kč.

4.3.2 Predpokladané dopady opatrenia na ČD

Ako som spomínal v úvode podkapitoly 4.3, relevantné dopady na prevádzku a celkové hospodárske výsledky jednotlivých dopravcov, bude možné zhodnotiť až v súvislosti s rokom nasledujúcim (2020), keď budú k dispozícii prvé dáta za obdobie ročnej existencie tohto opatrenia. V zásade sa v tomto momente nikto neodváža predpokladať priamy dopad na hospodárske výsledky dopravcov a taktiež celkové sociálne, ekonomické a politické dopady. To nám však nebráni analyzovať priebeh daného opatrenia do dnešného dňa, čomu sa budem v nasledujúcich riadkoch venovať. Treba podotknúť, že akékoľvek zavedenie celospoločenského opatrenia obdobného rozsahu si vyžaduje administratívne náklady na strane štátu a rovnako aj podnikov. Predovšetkým, pokiaľ opatrenie výrazným spôsobom zasahuje do cenotvorby a podniky tomu musia prispôbiť chod a štruktúru svojich informačných systémov. Implementácia tohto opatrenia si vyžaduje vysoké nároky na zdroje, financie, čas, technické zázemie a samozrejme aj celkové prispôbenie sa novým legislatívnym podmienkam. V prvom týždni existencie tohto opatrenia bolo evidentných hneď niekoľko nedorozumení resp. chaotického prístupu zo strany ČD, na čo upozornil analytik portálu Zdopravy.cz, pán Jan Sůra, ktorý sa venoval analýze tarifných podmienok ČD v deň zavedenia spomínaných zliav.

Jednalo sa o to, že z jedného prepraveného študenta či seniora mali od 1.9.2018 vďaka štátnym zľavám ČD na veľkej časti tratí, ktoré obsluhujú väčší príjem ako z dospelého cestujúceho bez akýchkoľvek zliav, čo bolo jednoznačne podozrivé. Vyplývalo to z cien, za ktoré ČD predávali lístky na svojom e- shope. V praxi došlo na to, čo ČD avizovali už vopred, že zľavu budú poskytovať z obvyčajného kilometrického tarifu (1,5 Kč/km) alebo superakčných lístkov, avšak nie z akčných, ktoré ponúkali na pokladni.

Pre predstavu si uvedieme príklad. Na trase Praha – Ostrava stál akčný lístok 295 Kč pre dospelého bez akejkoľvek zľavy. ČD v prvý týždeň po spustení zliav, predávali na tieto spoje tarifné pre dôchodcov za 121 Kč, čo znamená, že výpočet vychádza z tarifnej hodnoty 484 Kč. Podľa tohto prepočtu to zodpovedá kilometrickému tarifu (ČD, 2018a). Od seniora teda získali 121 Kč a ostávajúcich 363 Kč doplatil štát. Z jedného človeka, ktorý má nárok na zľavu a kúpi si lístok v rovnakú chvíľu ak dospelý bez zľavy, tak mali ČD na rovnakej trase o 189 Kč viac, čo je takmer o 2/3 viac, ako z cestujúceho bez nároku

na zľavu. Podobne to fungovalo aj v prípade iných destinácií: medzi Prahou a Českými Budějovicami stál akčný lístok dostupný všetkým za 165 Kč, seniori išli za 60 Kč, teda z ceny 240 Kč. České dráhy tvrdili, že postup stanovovania cien konzultovali vopred s MD ČR, podľa ktorého na prístupe dopravcu, ktorý ešte dodatočne zvýši nárok na prostriedky zo štátneho rozpočtu nič nelegálne nebolo. Ministerstvo dopravy po prvom týždni fungovania opatrenia vo vyššie spomenutej podobe svoj prístup zmenilo a zaviedlo opatrenie podľa ktorého sa zľava vypočítava zo skutočnej hodnoty lístku a nie kilometrického tarifu.

Tabuľka 13: Prehľad o počte prepravených cestujúcich na železnici 2017-2018
(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: ČSÚ, 2019)

Súhrnný štvrt'ročný prehľad o počte prepravených osôb na železnici (tis.)					
2018	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počiatku roku
Preprava cestujúcich celkom					
tis.osob	45 183	49 105	47 083	48 290	189 661
mil.oskm	2 221	2 667	2 718	2 687	10 292
2017	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počiatku roku
Preprava cestujúcich celkom					
tis.osob	43 929	46 985	46 324	45 786	183 024
mil.oskm	2 064	2 437	2 575	2 421	9 498

Ako môžeme súhrnne vidieť v tabuľke č. 13, v poslednom kvartáli roku 2018 došlo v porovnaní s rokom predošlým k výraznému nárastu súhrnného prepravného výkonu na železnici. Z toho je evidentná priama korelácia medzi spustením opatrenia 75% zliav a nárastom dopravného výkonu. Celkovo bolo za obdobie 1.9. - 31.12.2018 prepravených o **2 504 000 ľudí viac**.

Keďže sa v tejto podkapitole venujem spoločnosti České dráhy, v nasledujúcej tabuľke č. 14 uvediem názorný príklad medziročného nárastu jej dopravného výkonu, ktorý podľa samotnej spoločnosti bol dosiahnutý aj s výraznou podporou danej vládnej politiky zliav.

Tabuľka 14: Medziročný nárast prepravného výkonu spoločnosti ČD 2017/2018
(Zdroj: Vlastné spracovanie + ČD)

Počet prepravených cestujúcich a prepravný výkon ČD			
ukazovateľ	rok 2018	rok 2017	zmena 2017 / 2018
počet cestujúcich (v mil.)	179,23	174,669	↑ 2,6%
prepravný výkon (mil. osobokm)	8 225	7 778	↑ 5,7%

Ako je evidentné z tabuľky vyššie, pre národného dopravcu bol rok 2018 mimoriadne úspešný. Jeho služby využilo najviac zákazníkov za posledných 10 rokov a najazdili 8,225 miliardy osobokilometrov, čo je vôbec najviac v celej histórii akciovej spoločnosti. Ako uvádza spoločnosť vo svojej tlačovej správe, za rok 2018 sa jej podarilo prepraviť 179,23 milióna cestujúcich, čo je v porovnaní s predošlým rokom nárast o viac než **4,5 milióna cestujúcich**. Podľa správy národnému dopravcovi pribúdali cestujúci už v prvom polroku roku 2018, avšak vládne opatrenie, ktoré zaviedlo zľavy, dynamiku tohto rastového trendu ešte podporilo, pričom niektorú z uvedených zliav využíva približne 40 % zákazníkov spoločnosti. Najvýraznejší podiel na uvedenom raste mala diaľková doprava, ktorej prepravný výkon narástol zhruba o 8 až 9 percent (ČD, 2019).

O relevantných dopadoch na výsledok hospodárenia ČD, v oblasti osobnej železničnej dopravy, sa bude dať hovoriť až v súvislosti s nasledujúcim rokom (2020). Je však zrejmé, že sa nebude jednať o dopady v rádoch desiatok percent, avšak mierny nárast počtu cestujúcich v kombinácii so zvýšeným záujmom o železničnú prepravu sa dá pozorovať už teraz.

4.3.3 Dopady na Regiojet ČR

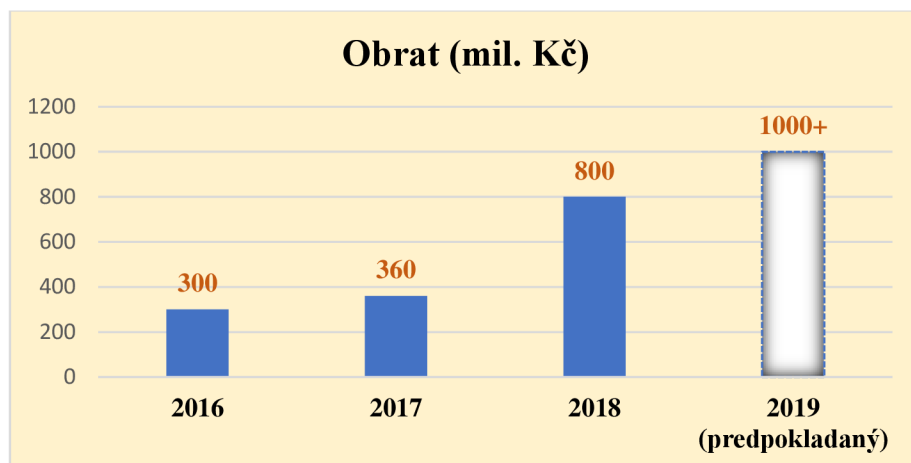
Najrýchlejšie na nové vládne zľavy pre študentov a dôchodcov zareagovala spoločnosť RegioJet, ktorá začala výhodné lístky na september predávať už júli 2018. Keďže sa táto diplomová práca zaoberá hlavne porovnaním jednotlivých opatrení v oboch krajinách, nie je nutné v tomto momente detailne popisovať čiastkové dopady za obdobie necelého pol roka po zavedení tohto opatrenia. Podľa majiteľa spoločnosti RegioJet, Radima Jančuru sa nárast počtu cestujúcich pohybuje do 5%. Každý týždeň avšak rastie podiel cestujúcich, ktorí zľavu využívajú. „Každý týždeň sa poměr cestujících využívajících slevy

zvyšuje. Dnes se to blíží kolem 30 procent cestujících v našich vlacích a autobusech. Myslím si, že to může ustálit okolo 40 procent,“ uvedl Jančura. „Každý týden se poměr cestujících využívajících slevy zvyšuje. Dnes se to blíží kolem 30 procent cestujících v našich vlacích a autobusech. Myslím si, že to může ustálit okolo 40 procent,“ uvedol pre Český rozhlas majitel Radim Jančura (Český rozhlas, 2018).

V tejto súvislosti považujem za zaujímavé uviesť výrok hovorca spoločnosti RegioJet Aleša Ondrůja , v rámci ktorého naznačil porovnanie a skúsenosti spoločnosti so zmenami vládnych politík v oboch krajinách. Podľa Ondrůja by mala byť akákoľvek sociálna alebo iná zľava nastavená tak, aby nespôsobila diskrimináciu alebo znevýhodnenie určitej skupiny zákazníkov na trhu. *"To znamená, aby jízdné zdarma mohly využít sociální skupiny cestujících všech dopravců na všech trasách bez rozdílu, zda jde o dotované či komerční spoje," podotkl. Vláda by měla také posoudit to, zda jízdné zcela zdarma ve vlacích patří mezi sociální priority nebo by například řešením byla státem garantovaná vysoká sleva na dopravu, ale se zachováním jízdného v určité symbolické výši. "Cokoli, co je zdarma, v sobě vždy nese riziko nadužívání něčeho, co je prostě zadarmo. Dosavadní zkušenosti jsou pozitivnější než to, jak funguje systém 100 procentních slev ve státem dotovaných vlacích na Slovensku,, (TÝDEN, 2018).* O relevantných dopadoch na RegioJet z finančného a ekonomického hľadiska sa bude dať hovoriť až v súvislosti s nasledujúcim rokom, kedy budú v rámci výročných správ spoločnosti uvedené základné údaje pre porovnanie s obdobím pred zavedením týchto zliav. S istotou však môžeme povedať, že dopady nebudú tak dramatické ako spoločnosť zažila na Slovensku, kedy bola v podstate donútená odísť z hlavnej trasy Bratislava- Košice. V rámci kapitoly 4.4 o fiškálnom dopade opatrenia, sú uvedené údaje o výške kompenzácií, o ktoré spoločnosť RegioJet žiadala po prvom mesiaci existencia zliav vo výške 75%.

4.3.4 Dopady na LEO Express

Z hľadiska podnikateľských zámerov by bolo možné spoločnosť LEO Express označiť za veľmi inovatívnu. Najväčšími zmenami od počiatku svojho podnikania spoločnosť prešla na konci roku 2016, kedy došlo k rozdeleniu firmy a prevádzka vlakov bola prevedená na dcérsku spoločnosť LEO Express, ktorá prevzala prevádzku v Česku aj na Slovensku. Táto transakcia priniesla mimoriadny výnos takmer pol miliardy korún v účtovných operáciách.



Graf 11: Obrat spoločnosti Leo Express – 2016- 2019
 (Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: Leo Express a.s., 2019)



Graf 12: Počet zákazníkov spoločnosti Leo Express – 2016- 2019
 (Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: Leo Express a.s., 2019)

Vzhľadom na predmet práce a aktuálny vývoj v doprave v rámci EÚ poskytuje pre spoločnosť najväčšiu príležitosť práve domovská Česká republika. Na konci roku 2019 vyprší zmluva štátu s Českými dráhami na prevádzku diaľkových vlakov. Pretože do tej doby nestihne ministerstvo vybrať pomocou prirodzenej súťaže nových potenciálnych dopravcov na jednotlivé linky, rozhodla sa pristúpiť k priamemu zadaniu. Tento proces sa snaží spoločnosť Ministerstvu dopravy nabúrať a pristúpila k podaniu žiadosti na prevzatie veľkej časti spojov, o čo sa rovnako snažia aj ďalší dopravcovia. Aby však spoločnosť mohla reálne miesto na železnici zaplniť, potrebuje rozšíriť vozový park (LEO Express, 2018a).

Spoločnosť sa veľmi zaujímavým spôsobom prispôsobila zľavnenému cestovnému vo vlakoch, pričom ku garantovanej zľave vo výške 75% prikladá ešte ostávajúcich 25% formou vrátenia prostriedkov pomocou tzv. leo korún – kreditov, ktoré môžu žiaci, študenti a dôchodcovia využiť na nákup ďalších lístkov. Jedinou podmienkou je členstvo v rámci zákazníkckého klubu Smile club. Týmto spôsobom môžu vybratí klienti v rámci triedy economy cestovať so 100% zľavou na cestovné (LEO Express, 2018b). Aj takýmto zaujímavým spôsobom sa snažia moderné spoločnosti zvyšovať svoju atraktivitu na trhu a využívať vo svoj prospech napríklad aj vládne opatrenia tohto typu. V rámci nasledujúcej kapitoly o fiškálnom dopade opatrenia, sú uvedené údaje o výške kompenzácií, o ktoré spoločnosť Leo Express žiadala po prvom mesiaci existencie zliav vo výške 75%.

4.4 Fiškálny dopad ČR

Ešte pred zavedením samotného opatrenia prebiehali diskusie ohľadom veľkosti dopadu avizovaných zmien na štátny rozpočet. Verejnosť si kladla otázku z akých prostriedkov sa odhadované dotácie vo výške okolo 6 miliárd Kč zabezpečia. V súvislosti so zľavneným cestovným sa výrazne skrátil rozpočet Ministerstvu školstva, mládeže a telovýchovy (ďalej len MŠMT), ktorý bol „ľahší“ o 400 miliónov korún. Takmer 300 miliónov išlo z nedočerpaných prostriedkov na medzinárodnú spoluprácu vo vede a výskume. Ostávajúcich 100 miliónov korún išlo na vrub investičnému programu pre vysoké školy, kde nedošlo k dočerpaniu plánovanej alokácie zo strany vysokých škôl (MŠMT, 2018). Úhrada zľavneného cestovného sa teda nijakým spôsobom nepremietne do peňazí pre školy a učiteľov.

V rámci tabuľky č. 15, ktorá zhrňa ukazovatele jednotlivých príjmových a výdajových kapitol rozpočtu MD ČR v rokoch 2016 – 2019. Na prvý pohľad je evidentné, že rozpočet ministerstva je dlhodobo schodkový a dodatočné zaťaženie kompenzáciami za zľavnené cestovné ho zaťažia dodatočnými šiestimi miliardami ročne, čo si čitateľ môže všimnúť v rámci posledného riadka tabuľky č. 14, kde je markantný nárast ostatných výdajov, ktoré sú spojené s dopravnou politikou štátu.

Tabuľka 15: Rozpočet MD ČR za roky 2016-2019

(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: MD ČR, 2019)

Ukazovatele kapitoly 327 Ministerstva dopravy pre roky 2016-2019				
Súhrnné ukazovatele v rokoch (Kč)	2016	2017	2018	2019
Prímy celkom	16 716 051 994	22 131 383 702	16 676 665 419	19 246 733 321
Výdaje celkom	47 807 695 130	55 090 121 517	53 988 011 553	72 555 424 741
Špecifické ukazovatele - príjmy				
Daňové príjmy	80 000 000	80 000 000	80 000 000	170 000 000
Nedaňové príjmy, kapitálové príjmy a prijaté transfery celkom	16 636 051 994	22 051 383 702	16 596 665 419	19 076 733 321
v tom: príjmy z rozpočtu Európskej únie bez SZP celkom	16 446 051 994	21 912 383 702	16 417 665 419	18 869 733 321
príjmy z prostriedkov finančných mechanizmov	0	0	0	0
ostatné nedaňové príjmy, kapitálové príjmy	190 000 000	139 000 000	179 000 000	207 000 000
Špecifické ukazovatele - výdaje				
Drážna a kombinovaná doprava	9 245 046 000	10 757 992 000	8 626 565 270	8 269 379 136
Cestné komunikácie	0	0	0	0
Dotácie pre Štátny fond dopravnej infraštruktúry	35 148 554 405	41 080 318 000	40 881 973 919	54 746 044 258
Ostatné výdaje spojené s dopravnou politikou štátu	3 414 094 725	3 251 811 517	4 479 472 364	9 540 001 347

Tabuľka 16: Dotácie do verejnej dopravy od MD ČR
(Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: MD ČR, 2011-2018))

Rok	Železničná doprava v Kč	Autobusová doprava v Kč	Celkom v Kč
2017	127 238 215	115 023 280	242 261 495
2016	109 171 959	124 751 315	233 923 274
2012	95 102 653	143 552 705	238 655 358
2014	88 801 132	143 520 627	232 321 759
2013	87 971 704	139 549 413	227 521 117
2015	87 470 459	135 446 134	222 916 593
2011	60 905 393	141 479 664	202 385 057
september 2018	244 000 000	218 000 000	462 000 000
október 2018	-	-	512 000 000
november 2018	-	-	488 000 000

Vyššie uvedená tabuľka č. 16 názorne porovnáva jednotlivé dotácie a kompenzácie na zľavy na cestovnom pre dopravcov za roky 2011-2018. Na prvý pohľad sa môže zdať, že rok 2018 je neporovnateľne náročnejší na zdroje ako roky predošlé. Je to však veľmi zjednodušené porovnanie, pred ktorým samotné MD ČR vystríhalo, keďže v predošlých rokoch vyplácalo kompenzácie iba na komerčných linkách- teda tých, ktoré neobjednával a neplatil štát, kraje alebo obce. Z tohto dôvodu sa to teda týkalo úplne iného rozsahu dopravy. Ako konečný účet za prvé 3 mesiace existencie daného opatrenia štát vyplatil dopravcom celkom **1,462 miliardy korún**, čo zodpovedá približným odhadom na obdobie celého roka (MD ČR, 2019).

Za prvý mesiac jednotliví dopravcovia fakturovali Ministerstvu dopravy čiastky, ktoré sumarizujú tabuľky č. 16 a 17 a odhaduje sa, že nasledujúce mesiace roku 2019 sa budú čiastky hýbať v podobných reláciách. Majoritnú časť týchto kompenzácií tvoria prostriedky pre spoločnosť České dráhy.

Železniční dopravcovia:

Tabuľka 17: Dotácie do osobnej železničnej dopravy od MD ČR Dotácie do osobnej železničnej dopravy od MD ČR

(Zdroj: Vlastné spracovanie+ MD ČR)

Dopravca	Fakturovaná čiastka (v Kč)
České dráhy	219 543 303
RegioJet	14 757 175
LEO Express	6 158 871
GW Train Regio	2 272 307

Autobusoví dopravcovia:

Tabuľka 18: Dotácie do autobusovej dopravy od MD ČR

(Zdroj: Vlastné spracovanie+ MD ČR)

Dopravca	Fakturovaná čiastka (v Kč)
ARRIVA MORAVA	18 559 643
ČSAD Ústí nad Orlicí	12 488 946
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	11 914 605
ČSAD autobusy Plzeň	11 654 753
STUDENT AGENCY	10 908 867

4.5 Dopady na Autobusovú dopravu ČR

Treba uznať, že celkové opatrenie prijaté vládou ČR bolo jednoznačne premyslenejšie do širších dôsledkov, ako opatrenie prijaté na Slovensku, ktoré do veľkej miery zlikvidovalo diaľkovú autobusovú dopravu a vyvolalo umelý dopyt po vlakovej doprave. Tieto skutočnosti som rozoberal pomerne detailne v rámci štvrtej kapitoly, preto sa k tomu už nebudem vracieť. Keďže pre predmet tejto práce je podstatný dopad predovšetkým na dopravu železničnú, v rámci tejto kapitoly, by som chcel len v krátkosti upozorniť na najvýznamnejšie zmeny, ktoré sa udiali v súvislosti s týmto opatrením na autobusových linkách. Štát autobusovým dopravcom kompenzuje len cestovné na prímestských a diaľkových linkách, čo by nemalo nejakým zásadným spôsobom ovplyvniť dopyt po službách. K zaujímavým postupom pristúpili niektoré mestá, ktoré sa snažia do systému zliav zaradiť aj linky MHD, ktoré zatiaľ ministerstvo dopravy nehodlá preplácať. Týmto spôsobom dochádzalo vo viacerých, hlavne krajských mestách k manipuláciám a to spôsobom, kedy niektoré linky boli umelo vyňaté z kategórie MHD a zaradené do prímestských, aby mohli žiadať o dotáciu. Zatiaľ to však ostáva v rovine, že na dodatočne prijaté zľavy v rámci MHD budú musieť prostriedky hľadať vo svojich rozpočtoch (Vlček, 2018). V rámci predošlej podkapitoly a tabuľky č. 17. sú uvedení dopravcovia, ktorí žiadali o najvyššiu kompenzáciu v prvých mesiacoch opatrenia.

ZÁVER

Vlaky zadarmo sú opatrením, ktoré do veľkej miery narušilo dopravný trh na Slovensku. Osobná železničná doprava sa stala ešte viac závislou od štátneho rozpočtu a taktiež bolo zamedzené pozitívnemu vplyvu rastúcej konkurencie na železnici, v podobe vstupu súkromných prepravcov na trh. Trendy v oblasti železničnej dopravy sú však v rámci EÚ výrazne odlišné. Aby európsky dopravcovia zvýšili svoje tržby a prilákali viac cestujúcich, ktorí využívajú alternatívne dopravné módy, musia neustále inovovať a zlepšovať úroveň svojich služieb. Napriek tomu, že je toto opatrenie financované z peňazí všetkých daňových poplatníkov, jeho efektívnosť a spravodlivosť je otázna, keďže benefity čerpá prevažne ekonomicky neaktívna časť populácie, ktorá musí bývať v blízkosti miest a obcí napojených na železnicu.

Práve z dôvodu ojedinelosti a kontroverznosti podobných politických opatrení, nedostatku súvisiacej literatúry na požadovanej úrovni a absencie relevantných analytických zdrojov, som sa v práci opieral prevažne o vlastný výskum a analýzu, ktorá bola postavená na základe verejne prístupných zdrojov, štatistík a dát. Následné spracovanie týchto materiálov do ucelenej podoby jasne potvrdzuje, že táto netradičná politika vlády Slovenskej republiky má nielen na jednotlivcov, zásadné dopravné, socio- ekonomické a politické dopady, ktoré boli spracované v rámci tretej a štvrtej kapitoly. Keďže cieľom mojej práce bolo porovnať zásahy vlád do cenových politík v rámci osobnej železničnej dopravy v Slovenskej republike a Českej republike, bol som nútený detailne sa oboznámiť s obidvomi opatreniami, a to do takej miery, aby som bol schopný prehľadne uviesť a jednoznačne vyčíslieť náklady, výnosy, benefity a taktiež konkrétne dopady daných politík v obidvoch krajinách na úrovni štátu, jednotlivcov a hlavne podnikov. Keďže som študentom Fakulty podnikateľskej, veľká časť praktickej práce bola venovaná dopadom opatrení na konkrétne podniky, ich celkovú ekonomickú situáciu, výkonnosť a financie.

Česká republika pristúpila napriek absencii podrobnejších analýz a viacerých nedostatkov v procese prípravy daného opatrenia k zodpovednejšej forme implementácie ako Slovenská republika. S tým, že opatrenie v Česku bolo zavedené s odstupom takmer štyroch rokov po opatrení na Slovensku, českí politici a dopravní analytici mali možnosť sa poučiť a neopakovať slovenské chyby.

Opatrenie v Českej republike je neporovnateľne efektívnejšie čo sa týka fungovania dopravného trhu, nezapríčinilo odchod súkromných prepravcov, rovnako nezamedzilo konkurencieschopnosti jednotlivých podnikov navzájom a dodržalo férové podmienky hospodárskej súťaže, bez vytvorenia dodatočného umelého dopytu po osobnej železničnej doprave. Zatiaľ čo sa na Slovensku dopyt počas obdobia dvoch rokov zvýšil takmer o 50%, čo znížilo kvalitu a kultúru cestovania, zdevastovalo diaľkovú autobusovú dopravu a navrátil Železničnej spoločnosti Slovensko monopolné postavenie, Česká republika sa v tomto ohľade zaobišla bez výraznejších trhových zmien. Netransparentný prístup slovenskej vlády k zverejneniu celkových ročných nákladov na opatrenie, absencia akýchkoľvek podrobnejších analýz, hmlisté až zavádzajúce vyjadrenia politikov a populistický podtón sprevádzajúci diskusiu ohľadom tejto témy, len naďalej vrhá zlé svetlo nielen na spôsob fungovania odvetvia slovenskej železničnej dopravy, ale taktiež celej ekonomiky.

Zľavnené cestovné v Českej republike bolo prijaté vládou Andreja Babiša, ktorá nemala dôveru poslaneckej snemovne a bola v demisii. Je otázne, či by akákoľvek vláda v podobnej situácii mala prijímať rozhodnutia, ktoré výrazne zaťažia štátny rozpočet na niekoľko rokov, keďže zrušiť podobné opatrenie bude, do budúcnosti, veľmi nepopulárne z politického hľadiska. Prikláňam sa k názoru, že v oboch krajinách išlo primárne o naháňanie politických bodov a až sekundárne o pomoc sociálne znevýhodneným skupinám obyvateľstva. Čo sa zaťaženia štátneho rozpočtu týka, opatrenie v Českej republike vo výške 6 miliárd Kč ročne takmer osemnásobne prevyšuje opatrenie na Slovensku. Spôsob a prerozdelenie prostriedkov v takejto výške a rovnako poskytovanie akýchkoľvek služieb zadarmo, považujem za prežitok socializmu.

O prínosoch a benefitoch cestovného zadarmo resp. zľavneného cestovného pre študentov a dôchodcov, z pohľadu cestujúcich nemám žiadne pochybnosti. Dostali možnosť neobmedzene cestovať ekologickou formou dopravy, sú menej finančne zaťažení, cestujú častejšie a ušetrené finančné prostriedky môžu použiť na iné účely. Kľúčovou otázkou však naďalej ostáva, či sú podobné opatrenia ekonomicky efektívne, spravodlivé a nenarušujú elementárne zásady pre fungovanie modernej trhovej ekonomiky. Pri hlbšom zamyslení by bolo určite možné prísť s opatreniami, ktoré by boli menej diskriminačné, spravodlivejšie a z hľadiska ekonomického aj efektívnejšie, avšak s veľkou pravdepodobnosťou by sa nevynímali v rámci reklamných sloganov.

Z môjho pohľadu som čitateľovi predložil materiál, na základe ktorého si môže vytvoriť názor na danú problematiku a taktiež do budúca zvážiť svoje spotrebiteľské preferencie v kontexte širšieho spoločenského a ekonomického dopadu. Na záver by som si dovoľil uviesť jeden fakt, ktorý ovplyvňuje množstvo podobných politických rozhodnutí. Politici vo veľa prípadoch disponujú dostatočným množstvom informácií a vedia, čo a akým spôsobom z ekonomického hľadiska majú robiť, aby krajina smerovala vpred a prosperovala, avšak nevedia to urobiť tak, aby boli opätovne zvolení.

ZOZNAM POUŽITÝCH ZDROJOV

KNIŽNÉ ZDROJE:

BUTTON, K. , 2010, *Transport Economics*, Edward Elgar Publishing, 528 s., ISBN 978-1849804868

HANSON, S. (2000) *Transportation: Hooked on speed, Eyeing Sustainability*. In SHEPPARD, E,- BARNES, T.J. (eds) *A Companion to Economic Geography*. Oxford, Malden: Blackwell Publishers Ltd. S. 468-483

HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-006-5.

HOREJŠÍ, Bronislava. *Mikroekonomická východiska hospodářské politiky*. Politická ekonomie. 1999, ISSN 0032-3233.

KASAN, Jan a Milan ŽÁK. *Hospodářská politika*. Praha: ALEKO, 1991. ISBN: 80-85341-18-2.

KASAN Jan, Milan ŽÁK a kol. *Hospodářská politika „A“*. Praha: VŠE, 1994. ISBN 80-7079-902-1.

KLIKOVÁ, Christiana a kol. *Hospodářská politika I. Ostrava: EkF VŠB-TUO, 1999. ISBN: 80-7078-750-3.*

KVIZDA, Martin. *Politika hospodářské soutěže na železnici- teorie, zkušenosti a praktická aplikace*. Brno: Masarykova univerzita, 2016, 202 s. ISBN: 978-80-210-8299-1.

KVIZDA, Martin. (2015) *Politika hospodářské soutěže*. In: A. Slaný – A. Franc et al. (eds) *Hospodářská politika*. Brno: Masarykova Univerzita, in print.

KVIZDA, Martin, TOMEŠ, Zdeněk, POSPÍŠIL, Tomáš a kol. *Železniční doprava-institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN: 978-80-210-4233-9.

KVIZDA, Martin, Tomáš POSPÍŠIL, Daniel SEIDENGLANZ a Zdeněk TOMEŠ. *Železniční doprava - institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Vyd. 1 Brno: Masarykova univerzita, 2007. 229 s. ISBN 978-80-210-4233-9.

KVIZDA, Martin a Zdeněk TOMEŠ. *Modely a metody regulace konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. 231 s. ISBN 9788021067332.

- LOFAJ, Jakub. *Jízdné zdarma: vnímání populistického opatření cestujícími a vliv na státního přepravce*. [online]. Brno, 2017 [cit.2019-03-22]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/t8hkp?info=1;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Dlofaj%20agenda:th%26start%3D1#panelhtml>
- LOWE, M.D. (1994) *Back on Track: The Global Rail Revival*. Worldwatch Paper N 118 1/2001, Washington D.C.: Worldwatch Institute
- NASH, C. (1992) *Appraisal of Rail Projects*. Project Appraisal, Vol. 7, N 4, s. 211-218
- Nash, Ch. a Preston, J. (1993) *Competition in Rail Transport: A new Opportunity for Railways?* Leeds: Institute for Transport Studies, University of Leeds. Working Paper, 397.
- PELTRÁM, Antonín. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. ISBN 8090173063.
- PIETRANTONIO, L. DI- PELKMANS, J. (2004) *The Economics of EU Railway Reform*. Bruges European Economic Policy Briefings N 8, Bruges: College of Europe
- QUINET, E. – VICKERMAN, R. (2004) *Principles of Transport Economies*. Cheltenham and Northampton: Edward Elgar
- RODRIGUE, J.P. et al. (2006) *The Geography of Transport Systems*. Hofstra: Hofstra University, Department of Economics and Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>.
- SLANÝ, Antonín a kol. *Makroekonomická analýza a hospodářská politika*. Praha: C.H. Beck, 2003. ISBN: 80-7179-738-3,
- SLANÝ, Antonín a Milan ŽÁK. *Hospodářská politika*. Praha: C.H.Beck, 1999. ISBN: 80-7179-237-3.
- SMITH, A.S.J. (2006) *Are Britain's Railways Costing Too Much?* Perspectives Based on TFP Comparisons with British Rail 1963- 2002. Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 40, N 1, s. 1-44
- ŠULC, Zdislav. *Hospodářská politika*. Praha: Consus, 1993. ISBN: 80-901004-7-3.
- WETZEL, H- GROWITSCH, C. (2006) *Economies of Scope in European Railways: An Efficiency Analysis*. IWH- Discussion Paper 5, Halle: Institut für Wirtschaftsforschung Halle
- ŽÁK, Milan a kol. *Hospodářská politika*. Učebnice hospodářské politiky II. Praha: VŠE, 2000. ISBN: 80-245-0028-0.
- ŽÍDEK, Libor. *Dějiny světového hospodářství*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 397 s. ISBN: 978-80-7380-184-7.

ELEKTRONICKÉ ZDROJE:

ARRIVA TRANSPORT.2016. *Profil společnosti* [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>

BDR. 2016. *Správa nezávislého audítora za rok 2015- účtovná uzávierka Železničnej spoločnosti slovensko k 31.12.2015* [online]. [cit.2019-03-19]. Dostupné z: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2016_pdf/vs_zssk_2015_priloha.pdf

CER (2007) *Why imposed undercompensation leads to the collapse of public transport* [online]. Dostupné z: http://www.cer.be/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media//PSO_fact_sheet.pdf&t=1407485382&hash=12a887b404f4ae340e549-7734d279f04ff_ea11d5.

ČESKÉ DRÁHY. 2018. *Výroční zpráva za rok 2017*. [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/vz_cd-2017_cz_f.pdf

ČESKÉ DRÁHY. 2019. *České dráhy hlásí rekordní čísla za rok 2018, meziročně přepravily o 4,5 milionu cestujících více* [online]. Tiskové zprávy. 29.1.2019. [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30404/>

ČESKÝ ROZHLAS. 2018. *Slevy využívá 30 procent zákazníků RegioJetu, říká Jančura. České dráhy čekaly větší nápor*. [online]. In Irozhlaz.cz 30. 9. 2018 rubrika Ekonomika [cit.2019-04-04]. Dostupné z: https://www.irozhlaz.cz/ekonomika/slevy-na-jizdnem-regiojet-jancura-ceske-drahy-doprava_1809301902_haf

ČNB. 2018. *Devizové intervence zafungovaly učebnicově*. [online]. In Reflex.cz 6. 4. 2018 rubrika Rozhovory [cit.2019-03-15]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/verejnost/pro_media/clanky_rozhovory/media_2018/cl_18_180406_hampl_reflex.html

ČSÚ. 2018. *Vývoj České ekonomiky v roce 2017*. [online]. 23.03.2018 [cit. 2019-03-25]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vyvoj-ekonomiky-ceske-republiky-rok-2017>

DOLINAYOVÁ, A.,GAŠPARÍK,J.,MAŠEK,J. 2010. *Konkurencia na železničnom dopravnom trhu SR a jej vplyv na deľbu dopravnej práce* [online]. [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: <http://www.ekonomiedopravy.cz/media/65403/masek_telc2012.pdf>

EURÓPSKA KOMISIA. 2011.: *Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje* [online]. 28.03.2011 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

- EURÓPSKA KOMISIA. 2016. *MOBILITY AND TRANSPORT*, Railway packages [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages_en
- EUROPEAN COMMISSION. 1997. *Notice on the Definition of the Relevant Market for the Purposes of Community Competition Law*. OJ C372, 9.12.97), Brusel: Úřední věstník Evropských společenství.
- EUROPEAN COMMISSION (2001) *White Paper- European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities
- EUROPEAN COMMISSION. 2014. *THE ECONOMIC FOOTPRINT OF RAILWAY TRANSPORT IN EUROPE*. [online]. 01.09.2014 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: http://www.cer.be/sites/default/files/publication/The_Economic_Footprint_-_web_-_final_final_30_Sept_0.pdf
- EUROPEAN COMMISSION. 2017. *Statistical pocket book 2017, EU transport in figures* [online]. , 164s [cit. 2019-03-19]. DOI: 10.2832/041248 MI-AA-16-002-EN-N. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2017_en
- ČTK. 2018. *Začíná platit sleva na jízdném pro studenty a seniory ve vlacích a autobusech ve výši 75 procent*. [online].01.09.2018 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/studenti-seniori-sleva-na-jizdnem-75-dan-tok-ministerstvo-dopravy-jizdne_1809010713_jgr
- DOPRAVNÝ ÚRAD. 2009. *Povolenia na prevádzkovanie železničných dráh*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: < <http://drahy.nsat.sk/povolenia-a-licencie-na-zeleznicnychdrahach/povolenia-na-prevadzkovanie-zeleznicnych-drah>>
- GULÍK, J. 2016. *Reštart IC vlakov*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/6310-Restart-IC-vlakov/>
- GW TRAIN REGIO. 2018. *Výročná zpráva za rok 2017*. [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: http://www.gwtr.cz/files/files/1530270177_g9yummyuy.pdf
- INESS. 2014. *Drahé vlaky zadarmo*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <http://iness.sk/stranka/9865-Drahe-vlak-y-zadarmo>
- VLACHYNSKÝ, M. *Čo priniesli vlaky zadarmo*. [online].18.7.2019 [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://www.iness.sk/sk/co-priniesli-vlak-y-zadarmo>
- LEO EXPRESS. 2014. *Flotila* [online]. [cit. 2019-02-20].]. Dostupné z:< <http://www.le.cz/cms/123-flotila.html> >

LEO EXPRESS. 2018a. *Leo Express míří do Evropy. Doma má záslusk na dálkové vlaky Českých drah.* [online]. In Leoexpress.com. 25.1.2018 Rubrika aktuálne [cit. 2019-04.04]. Dostupné z: <https://www.leoexpress.com/cs/magazin/aktualne/leo-express-miri-do-evropy>

LEO EXPRESS. 2018b. *Leo Express vrátí dětem, studentům a seniorům projeté jízdné v plné výši. 75 % v podobě slevy, zbytek jako kredit na další jízdy.* [online]. In Leoexpress.com. 31.8.2018 Rubrika Pro média [cit. 2019-04.04]. Dostupné z: <https://www.leoexpress.com/cs/o-nas/media/leo-express-vrati-detem-studentum-a-seniorum-projete-jizdne-v-plne-vysi>

LEO EXPRESS. 2019. *Jízdní řád* [online]. [cit. 2019-02.20]. Dostupné z:< <https://www.leoexpress.com/cs/kam-jezdime/jizdni-rady/vlak>>

MAJERNÍČEK, M. *Autobusy přišli za rok o 7,5 milióna cestujících.* [online].03.12.2015. [cit. 2019-03-22]. Dostupné z: <https://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/375778-autobusy-prisli-za-rok-o-7-5-miliona-cestujucich/>

MATEJ, O. *Daňoví poplatníci mají právo vedieť, koľko nás stáli vlaky zadarmo.* [online].25.07.2016. [cit. 2019-03-23]. Dostupné z: <http://www.idah.sk/tlacove-spravy/danovi-poplatnici-maju-pravo-vediet-kolko-nas-stali-vlak-y-zadarmo>

MDČR. 2013. *DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050.* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z:<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%93-2020.pdf.aspx>

MDČR. 2017. *Dopravní sektorové strategie: Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem.* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dss_akt_2017.pdf

MDČR. 2018a. *Od soboty 1. září začnou platit slevy jízdného pro studenty a seniory.* [online]. 29. 8. 2018 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Od-soboty-1-zari-zacnou-platit-slevy-jizdneho-pro>

MDČR. 2019. *Místo 200 miliónů ročně půl miliardy za měsíc. Kolik platí stát dopravcům za „Babišovy slevy“* [online].28.3.2019. Irozhlas.cz [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/slevy-jizdne-75-studenti-seniori-andrej-babis-skrty_1812100600_tec

MDV SR. 2005. *DOPRAVNÁ POLITIKA SLOVENSKEJ REPUBLIKY DO ROKU 2015*. [online]. [cit.2015-03-19].Dostupné z:

<https://www.enviroportal.sk/environmentalne-temy/vplyvy-na-zp/doprava/dokumenty/dopravna-politika-slovenskej-republiky-do-roku-2015>

MDV SR. 2007. *Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme*. [online]. [cit.2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/zeleznicna-doprava/zmluvy-o-dopravných-sluzbach-vo-verejnom-zaujme-pri-prevadzkovani-osobnej-dopravy-na-drahe/zmluva-o-dopravných-sluzbach-vo-verejnom-zaujme>

MDV SR: 2010a . *Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno zo dňa 27.12.2010*. [online],[cit. 2015-08-09]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/zeleznicna-doprava/zmluvy-o-dopravných-sluzbach-vo-verejnom-zaujme-pri-prevadzkovani-osobnej-dopravy-na-drahe/zmluva-o-dopravných-sluzbach-vo-verejnom-zaujme-pri-prevadzkovani-osobnej-dopravy-na-zeleznicnej-trati-bratislava-dunajska-streda-komarno/zmluva-a-prilohy-1-3-pdf>

MDV SR. 2012. *Jednotná vízia železničného sektora v SR- vyhodnotenie doterajšieho priebehu revitalizácie železničných spoločností a určenie ich vzájomnej koordinácie zo strany MDVRR SR*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4719-Jednotna-vizia-zeleznicneho-sektora-v-SR/>

MDV SR. 2014. *STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJA DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY SR DO ROKU 2020*. [online]. [cit. 2015-01-18]. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/strategicky-plan-rozvoja-dopravnej-infrastruktury-sr-do-roku-2020>

MF SR, 2018. *Daňový report Slovenskej republiky 2017*. [online]. 2018, Inštitút finančnej politiky [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: https://www.finance.gov.sk/files/archiv/prilohastranky/19959/52/Danovy_report_2018_final.pdf

MŠMT. 2018. *Vyjádrení MŠMT ke snížení rozpočtu ve vazbě na zlevněné jízdné* . [online]. 2018, [cit. 2019-03-28]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/ministerstvo/novinar/vyjadreni-msmt-ke-snizeni-rozpocetu-ve-vazbe-na-zlevnene>

OBCHODNÝ REGISTER SR. 2005. *Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <http://orsr.sk/vypis.asp?ID=70357&SID=2&P=0>

- PAVEC, M. *Vlaky zdarma? Ve špičkách budou mít lidé smůlu, musí si také koupit průkaz*. [online]. Lidovky.cz, 18.1.2018 [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/vlakem-zdarma-ve-spicce-to-mozna-nebude-platit-rika-tok.A180117_165413_ln_domov_ELE
- PMÚ SR. 2016. *PMÚ SR sprístupnil bližšie informácie o ukončenom prešetrovaní možného zneužívania dominantného postavenia spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.* [online]. [cit.2016-07-15]. Dostupné z: <https://www.antimon.gov.sk/pmu-sr-sprístupnil-blizsie-informacie-o-ukoncenom-presetrovani-mozneho-zneuzivania-dominantneho-postavenia-spolocnosti-zeleznicna-spolocnost-slovensko-as/>
- PORACKÝ, Marek. *RegioJet s 13 voznami do Košíc nevyštartuje, narazil na kapacitu staníc*. [online]. Petit Press, 2016-01-13, [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://ekonomika.sme.sk/c/20072002/regiojet-s-13-voznami-do-kosic-nevystartuje-narazil-na-kapacitu-stanic.html>
- PUR, Matej. *Komentár: nechci slevu zadarmo, ale když to musí být*. [online]. In E15.cz, 2019-01-26, [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/the-student-times/komentar-nechci-slevu-zadarmo-ale-kdyz-to-musi-byt-1355646>
- REGIOJET, 2017a. *Bratislava–Košice*. [online]. www.regiojet.sk, [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.regiojet.sk/novinky/vlaky/Zrusenie-vlakovej-linky-BratislavaKosice.html>
- REGIOJET, 2017b. *Regiojet ukončí 31.1.2017 prevádzku vlakov na trase Bratislava-Košice*. [online]. www.regiojet.sk, [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.studentagency.cz/o-nas/pro-media/2017/2017_01_03_RegioJet_ukonci_prevadzku_na_linke_Bratislava_Kosice.html
- SOCIOLOGICKÝ ÚSTAV SAV. 2010. *Výskum voľičského správania 2010*. [online]. [cit.2015-06-04]. Dostupné z: http://www.sociologia.sav.sk/cms/uploaded/1237_attach_prezentacia_07_10.pdf
- SCHMÖGNEROVÁ, Brigita. *Volič Smeru a sociálne baličky*. [online]. *Názory Pravda*, 22.5.2017 [cit.2019-03-22]. Dostupné z: <https://nazory.pravda.sk/analyzy-a-postrehy/clanok/430041-vo-lic-smeru-a-socialne-balicky/>
- SITA. 2015a. *Vstup konkurencie na železnice prináša pozitíva i negatíva*. [online]. [cit.2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.webnoviny.sk/vstup-konkurencie-na-zeleznice-prinasa-pozitiva-i-negativa/>

SITA. 2015b. *Železničná spoločnosť Slovensko odmieta obvinenia RegioJetu*. [online]. [cit.2019-03-19]. Dostupné z: <https://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/372108-zeleznicna-spolocnost-slovensko-odmieta-obvinenia-regiojetu/>

SITA, 2016. *IDH chce serióznou analýzu dopadov vlakov zadarmo na ľudí*. [online]. 25.7.2016[cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <https://ekonomika.sme.sk/c/20223638/idh-chce-serioznu-analyzu-dopadov-vlakov-zadarmo.html>

SMER-SD. 2013. *Opatrenia na zlepšenie životnej úrovne ľudí*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <http://www.smer-sala.sk/files/file/balicekI.pdf>

ŠÚSR. 2012. *Počet a podiel platných hlasov odovzdaných pre politické strany*. [online]. [cit. 2015-06-08]. Dostupné z: <
<http://volby.statistics.sk/nrsr/nrsr2012/sr/tab3.jsp@lang=sk.htm>>

SŮRA, J. *České dráhy vydělávají na studentech a důchodcích více než na plně placením cestujícím*. [online]. 1.9.2018 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ceske-drahy-vydelavaji-na-studentech-a-duchodcich-vice-nez-na-plne-placim-cestujici-15520/>

SŮRA, J. *Účet za Babišovy slevy: 1,462 miliardy korun za čtvrtletí*. [online]. 29.1.2019 [cit. 2019-04-16]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ucet-za-babisovy-slevy-1462-miliardy-za-prvni-ctvrtleti-22792/>

SŽDC. 2017. *Seznam dopravců oprávněných provozovat drážní dopravu na dráhách ve vlastnictví ČR provozovaných SŽDC, s.o.*. [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci/dopravci.pdf>

TÝDEN. 2018. *Jízdné zdarma pro studenty a seniory zvýší počet cestujících*. [online]. In Týden.cz 09. 01. 2018 rubrika Byznys [cit.2019-04-04]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/byznys/cesko/jizdne-zdarma-pro-studenty-a-seniory-zvysi-pocet-cestujicich_462081.html

TÝDEN. 2018a. *Půl miliardy měsíčně. Kolik stojí "Babišovy slevy" na jízdném*. [online]. In Týden.cz 10. 12. 2018 rubrika Doprava [cit.2019-04-15]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/pul-miliardy-mesicne-kolik-stoji-babisovy-slevy-na-jizdnem_506267.html

ÚRAD VLÁDY ČR. 2018. *USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 27. března 2018 č. 206*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/attachment/-/down/RCIAAXKAR554>

ÚRAD VLÁDY SR. 2010. *Uznesenie vlády č. 158 z 8. marca 2010 o Stratégii rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=5250>

ÚRAD VLÁDY SR. 2011. *Uznesenie vlády č. 188 z 16. marca 2011 o Program revitalizácie železničných spoločností*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=52>

- VLČEK, Filip. *Ke slevám jízdného se přidaly i některé MHD*. [online]. In Vlčoun.cz, 2018-09-03, [cit. 2019-04-07]. Dostupné z: <http://www.vlcoun.cz/index.php/odjinud/ceska-republika/4119-ke-slevam-jizdneho-se-pridaly-i-nektere-mhd>
- ZAD. 2015. *Autobusáři vyčíslili dopady "vlakov zadarmo"* [online]. [cit.2016-01-11]. Dostupné z: <http://www.busportal.sk/modules.php?name=article&sid=10234>
- ZLINSKÝ, Z. *Naše téma: Státní sleva z jízdného a její dopad*. [online].16.04.2018. [cit. 2019-03-25]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/6849-Nase-tema-Statni-sleva-z-jizdneho-a-jeji-dopady/>
- ZSSK. 2014. *Bezplatné cestovanie vo vlakoch ZSSK*. [online]. [cit.2019-03-19]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/bezplatna-preprava.htm>
- ZSSK. 2014a. *Bezplatné cestovanie vo vlakoch ZSSK*. [online]. [cit.2016-01-23]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/preprava-osob/slovensko/produkty-a-zlavy/bezplatna-preprava-vo-vlakoch-zssk/bezplatna-preprava-v-kocke.html>
- ZSSK. 2014b. *Cestovný poriadok platný od 14.12.2014*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.zeleznicne.info/view.php?cislocianku=2014110005>
- ZSSK. 2015a. *Podmienky vypravenia cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu*. [online]. [cit.2019-02-20]. Dostupné z: http://www.slovakrail.sk/uploads/tx_main/2015/02/05/podmienky_vypravenia_bezplatnych_cestujucich.pdf
- ZSSK. 2015b. *Výročná správa za rok 2014*. [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/dokumenty/2015_pdf/VS_ZSSK_2014_schv.akc..pdf
- ZSSK. 2015c. *Bezplatnú prepravu za rok využilo 24 miliónov ľudí*. [online]. [cit. 2019-13.19]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/bezplatnu-prepravu-za-rok-vyuzilo-24-milionov-ludi.html>
- ZSSK. 2015c. *ZSSK v januári zastavuje IC vlaky*. [online]. [cit.2019-03-19]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/zssk-v-januari-zastavuje-ic-vlaky.html>
- ZSSK. 2015d. *Otázky a odpovede o vlakoch InterCity*. [online]. [cit.2016-07-10]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/aktuality/otazky-a-odpovede-o-vlakoch-intercity.html>
- ZSSK. 2015e. *Výhodné ceny na IC vlaky cez internet*. [online]. [cit.2016-08-08]. Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/preprava-osob/slovensko/ic-a-komercne-vlaky/ic-vlaky-preprava/vyhodne-ceny0.html>
- ZSSK. 2016. *Výročná správa za rok 2015*. [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: http://www.slovakrail.sk/fileadmin/Dokumenty2/2016_pdf/vs_zssk_2015.pdf

ZSSK. 2018. *Výročná správa za rok 2017*. [online]. [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: https://www.slovakrail.sk/fileadmin/dokumenty/2018_pdf/VS_ZSSK_2017_SK_web1.pdf

ŽSR. 2015. *Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy 2014/2015*. [online]. [cit. 2019-02-01]. Dostupné z: https://www.zsr.sk/slovensky/cestovny-poriadok-2014-2015.html?page_id=3404

ŽSR. 2016. *Cestovný poriadok vlakov osobnej dopravy 2015/2016*. [online]. [cit. 2019-02-01]. Dostupné z: https://www.zsr.sk/slovensky/cestovny-poriadok-2014-2015.html?page_id=3404

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1: Počty registrovaných do systému bezplatnej prepravy	43
Tabuľka 2: Počty žiakov a študentov s nárokom na uplatnenie 75% zliav	47
Tabuľka 3: Štatistiky dopravných výkonov ZSSK a.s. 2010-2017	61
Tabuľka 4: Hospodárske ukazovatele ZSSK a.s. 2013-2017	63
Tabuľka 5: Hospodárske výsledky IC vlakov spoločnosti ZSSK a.s.	68
Tabuľka 6: Výsledky hospodárenia RegioJet a.s. SK v rokoch 2013-2017	71
Tabuľka 7: Porovnanie časových polôh priamych spojov dopravcov ZSSK a RegioJet na trase BA-KE v oboch smeroch	72
Tabuľka 8: Medziročná zmena v počte prepravených cestujúcich medzi rokmi 2014 a 2015	73
Tabuľka 9: Schválený rozpočet výdavkov kapitoly MDV SR na rok 2019- železničná doprava.....	75
Tabuľka 10: Výdavky verejných financií na prevádzkovanie osobnej prepravy na železniciach za rok 2013	76
Tabuľka 11: Štatistiky dopravných výkonov ČD a.s. 2014-2017.....	78
Tabuľka 12: Hospodárske výsledky ČD a.s. 2014- 2017	79
Tabuľka 13: Prehľad o počte prepravených cestujúcich na železnici 2017-2018	83
Tabuľka 14: Medziročný nárast prepravného výkonu spoločnosti ČD 2017/2018	84
Tabuľka 15: Rozpočet MD ČR za roky 2016-2019.....	88
Tabuľka 16: Dotácie do verejnej dopravy od MD ČR.....	89
Tabuľka 17: Dotácie do osobnej železničnej dopravy od MD ČR Dotácie do osobnej železničnej dopravy od MD ČR.....	90
Tabuľka 18: Dotácie do autobusovej dopravy od MD ČR.....	90

ZOZNAM GRAFOV

Graf 1: Štatistiky dopravných výkonov ZSSK a.s. 2010-2017	62
Graf 2: Hospodárske výsledky ZSSK a.s. v rokoch 2013-2017.....	64
Graf 3: Percentuálny nárast výkonov a dotácií v porovnaní s rokom 2005	64
Graf 4: Konvergencia medzi poklesom tržieb a rastom dotácií pre ZSSK a.s. v rokoch 2013-2017.....	65
Graf 5: Výsledky hospodárenia RegioJet a.s. SK v rokoch 2013- 2017	72
Graf 6: HDP (objemové indexy, očistené o sezónne a kalendárne vplyvy, v %)	80
Graf 7-10 ČD 2014-2017	81
Graf 11: Obrat spoločnosti LEO Express – 2016- 2019	86
Graf 12: Počet zákazníkov spoločnosti LEO Express – 2016- 2019	86

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1: Mikroekonómia a makroekonómia	16
---	-----------

ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK

ČD- České dráhy

ČNB- Česká národní banka

ČR- Česká republika

ČTK- Česká tisková kancelář

EK- Európska komisia

EP- Európsky parlament

HDP- Hrubý domáci produkt

IC- InterCity vlaky spoločnosti ZSSK a.s.

MDČR- Ministerstvo dopravy Českej republiky

MDV SR- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

MF SR- Ministerstvo financií Slovenskej republiky

MHD- Mestská hromadná doprava

MŠMT- Ministerstvo školstva, mládeže a telovýchovy ČR

KČ- Koruna česká

PMÚ- Protimonopolný úrad SR

OSOBOKM- Osobokilometer

SAV- Slovenská akadémia vied

SITA- Slovenská informačná a tlačová agentúra

SMER-SD – Smer- sociálne demokracia

SNS- Slovenská národná strana

SR- Slovenská republika

ŠUSR- Štatistický úrad SR

SŽDC- Správa železniční dopravní cesty

VLKM- Vlakový kilometer

ZAD- Zväz autobusovej dopravy

ZoDSVZ- Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme

ZSSK- Železničná spoločnosť Slovensko

ŽSR- Železnice Slovenskej republiky