

Vysoká škola ekonomická v Praze

**Národohospodářská fakulta**

Obor: Hospodářská politika



**VÝVOJ KONKURENCE V PŘEPRAVĚ  
CESTUJÍCÍCH NA ŽELEZNICI V ČESKÉ  
REPUBLICE PO ROCE 1993**

*diplomová práce*

Autor: Bc. Ondřej Skrbek

Vedoucí práce: Ing. Mgr. et Mgr. Michaela Ševčíková Ph.D.

Rok: 2015

Prohlašuji na svou čest, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

Bc. Ondřej Skrbek

V Praze, dne 12. 5. 2015

## **Poděkování:**

Na této straně bych chtěl poděkovat paní doktorce Ševčíkové za vedení mé diplomové práce a její hodnotné připomínky. Dále bych chtěl poděkovat panu Miroslavu Petřekovi za pomoc při shánění respondentů dotazníku a v neposlední řadě mým rodičům, za nekončící trpělivost.

## Abstrakt

Práce popisuje železniční dopravu a její specifika při vymezení v intermodální konkurenci a zkoumá technické aspekty a historický vývoj drážní dopravy ovlivňující dnešní míru otevřenosti trhu osobní dopravy konkurenci. Legislativní rozhodnutí prostřednictvím Memoranda v roce 2009 zpomaluje vývoj v stále ztrátové obchodní činnosti provozu železniční dopravy a soukromým subjektům blokuje vstup na další tratě objednávané státem. Jediným úsekem, kde společnost RegioJET a LEOexpress dostávají prostor konkurovat státnímu dopravci, je trať Praha – Ostrava. Vývoji na této části železnice se věnuje, prostřednictvím oslovení zástupců třech jmenovaných společností, analytická práce obsahující i doporučení expertů veřejné dopravy. Na základě dotazníkového šetření, analýzy železničního prostředí a průzkumu trhu veřejné dopravy dochází práce k závěru, že v železniční dopravě osob může v dlouhém období existovat konkurence a posouvat vývoj služeb se snižováním dotační náročnosti, ale legislativní rozhodnutí zpomalují tento vývoj.

**Klíčová slova:** České dráhy, konkurenční dopravce, infrastruktura, železniční osobní doprava

**Zkratky:** ČD – České dráhy; LE – LEOexpress; RJ – RegioJET

**JEL klasifikace:** R41, R42, R49,

## Abstract

Diploma thesis describes railway transport with related specifics of intermodal competition and investigates technical aspects and historical development of railway traffic influencing level of current openness passenger transport market. Legislative decisions slows down the development of the unprofitable business and state blocks the entrance to the new parts of the railway transport market through the 2009 Memorandum. The only part of the railways, where the companies RegioJET and LEOexpress may compete with state carrier, is Prague – Ostrava section of the railway. Analytical work examines progress on this part of railway, using the questionnaire technic on the agents of mentioned companies also containing the opinions of the experts of public transport. Based on analysis of the railway environment, exploration of the public transport market and questionnaire survey diploma thesis comes to a conclusion, that private carriers may profit in a long term and increase the quality of public transport with a lower subsidy burden, but legislative decisions have to support that.

**Keywords:** České dráhy, competitive carrier, infrastructure, passenger railway

**Shortcuts:** ČD – České dráhy a.s.; LE – LEOexpress a.s.; RJ – RegioJET a.s.

**JEL classification:** R41, R42, R49

# Obsah

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Úvod .....                                                            | 1  |
| 1 Specifika odvětví železniční dopravy osob .....                     | 3  |
| 1.1 Teorie monopolu .....                                             | 3  |
| 1.2 Síťové odvětví železniční dopravy .....                           | 4  |
| 1.3 Silniční přeprava osob jako intermodální konkurence .....         | 5  |
| 2 Podmínky provozování drážní dopravy a bariéry na trhu .....         | 7  |
| 2.1 Nedostatky unifikace v železniční dopravě .....                   | 12 |
| 2.1.1 Rozchod kolejí .....                                            | 12 |
| 2.1.2 Elektrifikace tratí v ČR .....                                  | 13 |
| 2.1.3 Zabezpečovací zařízení a spojení vlakových souprav .....        | 15 |
| 3 Situace na drahách po vzniku České republiky .....                  | 16 |
| 3.1 Dočasný monopol Českých drah .....                                | 16 |
| 3.1.1 Německé Deutsche Bahn AG – porovnání průběhu transformace ..... | 17 |
| 3.2 Financování ztrátového provozu .....                              | 19 |
| 3.3 Alternativní dopravci jednotlivých úseků .....                    | 20 |
| 3.4 Vznik SŽDC – předpoklad pro konkurenční prostředí .....           | 22 |
| 3.5 Memorandum v roce 2009 .....                                      | 26 |
| 4 Železniční doprava osob soukromého sektoru .....                    | 28 |
| 4.1 Úsek Praha – Ostrava .....                                        | 29 |
| 5 Evropský projekt Shift2Rail .....                                   | 33 |
| 5.1 Financování projektu .....                                        | 34 |
| 5.2 Dopad na konkurenceschopnost drážní dopravy v ČR .....            | 34 |
| 6 Analytická část .....                                               | 36 |
| 6.1 Společnosti železniční dopravy na úseku Praha - Ostrava .....     | 36 |
| 6.1.1 LEO Express a.s. ....                                           | 37 |
| 6.1.2 RegioJET a.s. ....                                              | 38 |
| 6.2 Kvalita infrastruktury a její kapacita .....                      | 39 |
| 6.2.1 České dráhy o infrastruktuře .....                              | 40 |
| 6.2.2 LEO Express o infrastruktuře .....                              | 41 |
| 6.2.3 RegioJET o infrastruktuře .....                                 | 42 |
| 6.2.4 Zhodnocení stavu železniční infrastruktury .....                | 43 |

|       |                                                                             |    |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.3   | Cenová politika .....                                                       | 45 |
| 6.3.1 | České dráhy a financování železnic .....                                    | 46 |
| 6.3.2 | LEO Express o financování železnic .....                                    | 46 |
| 6.3.3 | RegioJET o financování železnic .....                                       | 48 |
| 6.3.4 | Zhodnocení financování železnic .....                                       | 49 |
| 6.4   | Transformace na železnici a budoucnost drážní dopravy .....                 | 53 |
| 6.4.1 | ČD o procesu liberalizace .....                                             | 53 |
| 6.4.2 | LEO Express o procesu liberalizace .....                                    | 54 |
| 6.4.3 | RegioJET o procesu liberalizace.....                                        | 56 |
| 6.4.4 | Zhodnocení transformace na železnicích a budoucnost železniční dopravy..... | 57 |
| 7     | Pohled nezávislých expertů železniční dopravy .....                         | 59 |
| 7.1   | Kvalita a kapacita infrastruktury.....                                      | 60 |
| 7.2   | Cenová politika .....                                                       | 61 |
| 7.3   | Transformace na železnici a budoucnost drážní dopravy .....                 | 62 |
|       | Závěr .....                                                                 | 64 |
|       | Zdroje .....                                                                | 66 |
|       | Seznam tabulek a grafů .....                                                | 70 |
|       | Přílohy.....                                                                | 71 |

# Úvod

Železniční doprava osob v České republice po roce 1993 prochází liberalizačním procesem a s postupem času dochází ke zrušení monopolu a oddělení infrastruktury od podnikání v dopravě. Jsou realizovány nezbytné kroky k otevření trhu železničních dopravních služeb konkurenci a dříve monopol Českých drah ztrácí na objemu přepravovaných pasažérů. O slovo se hlásí konkurence nabízející zajímavé ceny, kvalitnější služby i nižší dotační politiku. Vzhledem k nutnosti sanace veřejné železniční dopravy dochází v roce 2011 k nevídanému kroku a tím je ponechání trati Praha – Ostrava konkurenčnímu boji a zrušení dosavadních dotací státnímu dopravci. Spolu se soupeřením soukromých dopravců s bývalým monopolem přichází i spousta stížností na cenovou politiku největšího hráče na trhu a v ohrožení se ocitá ziskovost podnikání v železniční osobní dopravě a vůbec reálný přínos vstupu konkurenčních dopravců na tratě.

Cílem diplomové práce je zjistit, zda li v dlouhém období může existovat na železnicích soukromý dopravce hospodařící v zisku jako alternativa Českých drah a zda jsou k tomu v tuzemsku vhodné legislativní podmínky.

Na začátku teoretické práce se zaměřím na definici železniční dopravy a specifika, které ji odlišují od konkurence, včetně bariér vstupu na trh. Analyzuji technické vlastnosti provozu soupravy na kolejích, která ovlivňuje její konkurenceschopnost vzhledem k ostatním druhům dopravy. Další část věnuji historickému vývoji železniční dopravy v ČR po roce 1993, porovnání modelu transformace se sousedící Spolkovou republikou Německo a popisu legislativních změn, utvářejících železniční prostředí současnosti. Poslední kapitoly teoretické práce zkoumám vývoj služeb a cen jízdného na dálkových tratích v ČR, hlavní pozornost pak získává jediný konkurenční úsek v tuzemsku Praha-Ostrava. Analytická část práce je založena na dotazníkovém šetření zástupců 3 společností vystupujících na jediném železničním úseku v ČR, který není objednáván státem (České dráhy, LEOexpress, RegioJET). Z hlediska vlastností infrastruktury, cenové politiky a průběhu transformace je popsán pohled každého respondenta se závěrečným vlastním zhodnocením tematického celku. Pohled nezávislých expertů na dané téma ukazuje další praktické poznatky, které v závěru pomáhají určit stav

otevřenosti trhu železniční dopravy v ČR a její vývoj se soukromými dopravci jako novou alternativou dříve monopolního trhu.

V teoretické části práce sehrávají nejdůležitější roli použité zdroje legislativní normy, ať už tuzemské, či direktivy EU. Knižní publikace *Osobní přeprava* (od L. Zeleného) byla využita pro specifikaci a vymezení železniční dopravy a z online elektronických článků vychází první část práce zejména z díla *Seidenglanz a kol.*, 2014, který porovnává vývoj železniční dopravy v České republice a Německu. Praktická část se opírá zejména o materiál shromážděný v dotazníkovém šetření se zástupci 3 oslovených společností a expertních rozhovorů nezávislých respondentů, také výroční zprávy společností podnikajících na ostravském úseku jsou důležitým faktorem při dosahování cíle práce.

# 1 Specifika odvětví železniční dopravy osob

Následující kapitola se zabývá působením železniční dopravy z pohledu ekonomických teorií. Určit bariéry vstupu na trh v historicky monopolním odvětví a vyjmenovat vlastnosti kolejové dopravy, které jej vymezují v boji s konkurencí silniční přepravy osob. Zmíněn je i vývoj provozuschopných kolejnic v ohledu na další státy EU, který reflektuje otázku dlouhodobé podpory tohoto druhu veřejné dopravy.

## 1.1 Teorie monopolu

Monopol je jedním z druhů nedokonalé konkurence, kde na straně nabídky figuruje jen jediný subjekt na trhu. Touto charakteristikou se po dlouhou dobu a ještě k začátku tisíciletí vyznačovala i železniční osobní doprava v ČR (potažmo v ČSFR). Jedinou společností na trhu byla státem řízená organizace vlastníci nejen veškeré vozidla drážní dopravy, majetek železničních stanic, veškerou infrastrukturu i dohled nad ní, ale i monopol od státu na provozování dopravy osob. České dráhy s.o. (dříve ČSD s.o.) na území České republiky tedy získaly na tuto činnost administrativní monopol.

K rozvoji teorie nedokonalé konkurence došlo mnohem déle než k popisu modelu v prostředí konkurence dokonalé. S popisem monopolu přišel britský ekonom Alfred Marshall<sup>1</sup> a k pochopení myšlenky nedokonalé konkurence následně přispěla v roce 1933 Joan Robinsonová<sup>2</sup>. Typ konkurence se mění s přibývajícím počtem nabízejících subjektů na trhu, tak se nedokonalá konkurence blíží k modelu dokonalé. Právě proto je monopol v tomto ohledu nejkrajnějším případem nedokonalé konkurence. Monopolista změnou ceny ovlivňuje poptávku po daném produktu či službě, ale samotnou změnou nepřichází o celý trh poptávajících právě proto, že jako jediný zastupuje nabízející stranu. V praxi železniční dopravce zvýšením cen jízdného přijde o část cestujících, kteří začnou jezdit autem či autobusy, ale ne o všechny. Na trhu železniční dopravy totiž není jiný konkurent, který by mohl změnou ceny ovlivnit poptávku po jeho službách.

---

<sup>1</sup> V díle z roku 1890 – *Zásady ekonomie*

<sup>2</sup> Dílo *Ekonomie nedokonalé konkurence*; v témže roce tuto teorii popsal i Eduar H. Chamberlin (dílo *Teorie monopolistické konkurence*)

Podstata monopolu v neoklasické teorii tkví v tom, že je nutné regulovat nabízené množství služeb. Pro jediný nabízející subjekt je ekonomicky efektivní nabízet méně svých služeb za vyšší cenu, oproti optimálnímu množství tohoto statku pro spotřebitele<sup>3</sup>. Proto musí být monopolista regulován, aby poskytoval optimální množství jízdného za nižší ceny. Pak musí být také ale přistoupeno k sanaci subjektu, jelikož v takovéto situaci je monopol ve ztrátě. K takovým krokům je nutné přistoupit i s ohledem na to, že se jedná o veřejnou dopravu jako službu občanům a je nutné jí poskytovat v odpovídajícím množství přeprav a cen jízdného. Monopolní situace přetrvávala v ČR až do roku 1995. Zdroj pozice monopolu tkví v bariérách při vstupu na trh, které zamezují konkurenci ovlivnit vývoj cen a množství nabízených služeb na trhu. Zmíněný rok však znamenal průlom směrem ke konkurenčnímu prostředí a v roce 2003 pak oddělením železniční sítě od dopravy na ní bylo definitivně rozhodnuto o otevření trhu.

## 1.2 Síťové odvětví železniční dopravy

Svobodný konkurenční trh s dostatečným počtem nabízejících poskytuje optimální množství výstupu na trhu a není zde potřeba vládních zásahů ani regulací. Jinak tomu ale je na poli poskytování služeb síťového odvětví, kde vlastnění monopolu na dopravu i správy infrastruktury dává za vznik přirozenému monopolu. Pro dosažení optimální výše poskytovaných služeb v síťovém odvětví musí být buďto monopol regulován cenou (jízdného), nebo musí být splněny předpoklady pro otevření trhu konkurenci, tedy oddělením správy a provozu infrastruktury od dopravy na ní<sup>4</sup>. Ve specifickém odvětví železniční dopravy vyžadující dotace do odvětví byla v historii upřednostněna regulace cenou. Po vzniku samostatné České republiky se však otevírání trhů konkurenci nevyhnulo ani tomuto odvětví. I když postupně, nakonec došlo k oddělení infrastruktury od dopravy a jako výsledek se ČR může chlubit tratí Praha – Ostrava, která není dotována a navíc komfortem pro zákazníky určuje směr modernímu evropskému cestování po železnicích.

Na tomto místě je nutné zmínit předpoklady samotné realizace železniční dopravy osob. Konkrétně dané podmínky vyplývající ze síťového charakteru trhu a s tím spojené omezení, kterému subjekty na trhu nutně musí čelit, například kapacitní omezení

---

<sup>3</sup> Stamate, 2011

<sup>4</sup> Jaag a Trinkner, 2008

na železnicích. Nelze odhlížet ani od konkurence v jiném odvětví, s ohledem na rozdílné podmínky fungování trhu, takové konkurenci se pak říká intermodální. Kombinace přirozených bariér odvětví a současného rozvoje jiných druhů dopravy definuje současný stav trhu železniční dopravy osob v ekonomických podmínkách České republiky.

Definovat železniční přepravu osob jako službu síťové charakteru nelze jen z předpokladu dopravení cestujících železničními vagóny po kolejích, které tvoří zmíněnou síť. Síťové odvětví vychází z prvku nezbytnosti jím poskytovaných statků pro občany České republiky. To lze nicméně prokázat, jelikož drtivá většina přepravních úseků na železničních tratích je státem dotována. Pokud vláda shledává důležitým sanovat přepravu cestujících po železnici, pak jsou přepravní železniční služby a jejich rozvoj klíčové pro zvýšení životní úrovně obyvatel. Hledání důvodů proti takovému rozhodnutí, např. skrze argumenty utopených nákladů ve výstavbě infrastruktury, jsou nyní jen neprosazené návrhy opozice. Je nutné vycházet z aktuálního modelu dopravní politiky.

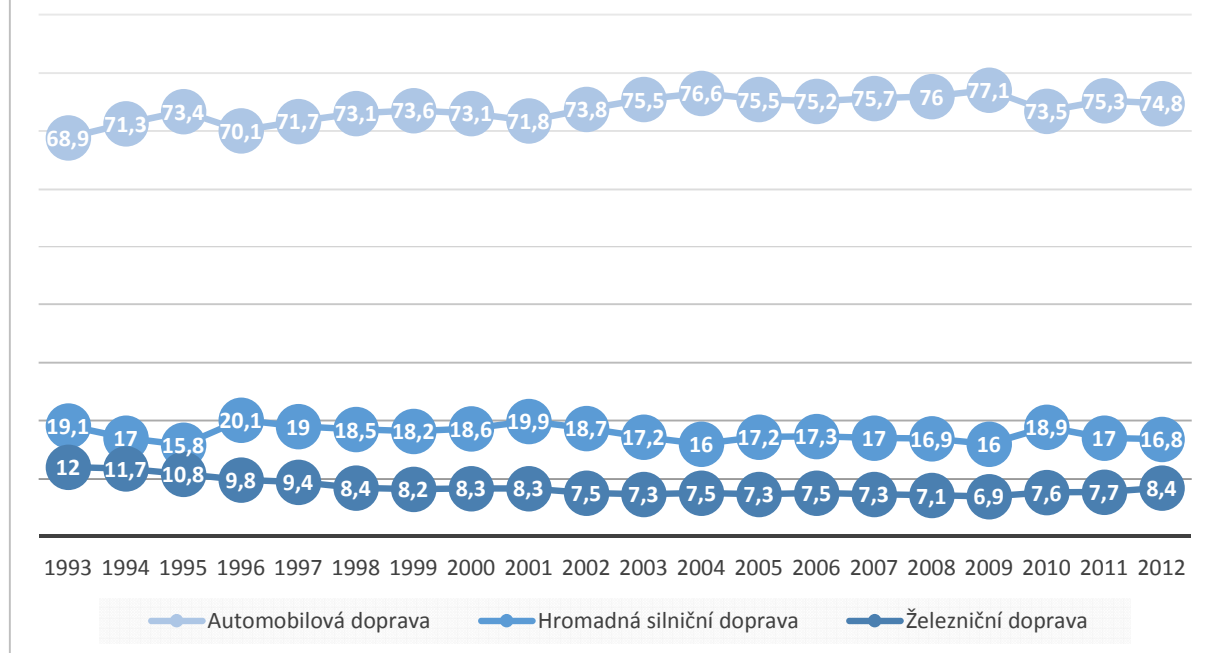
### 1.3 Silniční přeprava osob jako intermodální konkurence

Pojem síťového odvětví se v ekonomii definuje jako přenášecí soustava, ať už sloužící k pohybu spotřebního zboží (např. vody), přesunu plynu, či přenosu elektrické energie. Základním z předpokladů je ale fakt, že síťové odvětví je analyticky nedělitelné, protože demontováním soustavy ztrácí síť vždy na své vlastní kvalitě a využitelnosti<sup>5</sup>. Tento širší pojem definice železniční doprava splňuje, proto můžeme této části přepravy osob přiřadit síťový charakter. Nejde však o pohyb produktu, ale o přepravní službu. Ze stejného důvodu se může považovat i pozemní (silniční) přeprava za síťové odvětví. Díky konstrukci vozidel však prakticky není nutné tvořit silnice pro uskutečnění přepravy, ty vznikají čistě z praktického účelu usměrnění dopravních koridorů. Rozdíl lze jednoduše demonstrovat na faktu, že v podstatě žádná fyzická osoba neprovozuje drožku s účelem dopravy, stejně tak připojení vlečky ke skladům společností již není nutností moderního podnikání. Tento dlouhodobý vývoj vychází z omezení železniční přepravy a to právě z nutnosti úpravy stávající sítě za cenu vysokých fixních nákladů při investicích a na druhé straně s rozvojem silniční dopravy.

---

<sup>5</sup> Crampes, 1997

Graf č. 1: Využití druhů dopravy z hlediska počtu pasažérů (v %)



*Zdroj: databáze Eurostat*

Graf č. 1 zachycuje vývoj transportu pasažérů, pro období po vzniku samostatné České republiky do roku 2012, konkrétně procentuální rozložení vytíženosti jednotlivých druhů dopravy. Metoda porovnání jednotlivých druhů přeprav je vyjádření počtu pasažérů na přepravovaný kilometr. Data zahrnují pohyb na území České republiky, nehledě na národnosti vlastníka dopravního prostředku. Jinými slovy zachycují skutečný pohyb na komunikacích v ČR.

Nejvyšší hodnoty zaujímá doprava osobními automobily, značených nejsvětlejší linií v grafu. Nárůst oblíbenosti tohoto druhu dopravy lze pozorovat hned po vzniku samostatné České republiky v roce 1993. S mírnými výkyvy vykazuje automobilová doprava pozvolný růst až do konce sledovaného období. Markantní propad kontrastuje s hospodářskou krizí v roce 2009, nicméně v reakci na globální ústup krize roste znovu využití osobních automobilů a osciluje okolo 75% z celkového modelu. Nárůst oblíbenosti přepravy osobními auty v první polovině sledovaného období lze částečně vysvětlit otevřeností ekonomiky a celkovému zvyšování životní úrovně s hospodářským růstem. Následný růst od roku 2002 je vedle pozitivního hospodářského vývoje podpořen rozvojem informačních a komunikačních technologií, např.

dostupnosti GPS navigací na českém trhu, nebo vkládání GPS modemů do mobilů<sup>6</sup> také související s rozšířením pokrytí vysokorychlostním internetem. Jinak řečeno cestování svým dopravním prostředkem se tím stává mnohem jednodušší a dostupnější.

Pro účel hodnocení osobní přepravy se výsledky s vyšší vypovídací hodnotou nacházejí v dolní části grafu. Z hlediska hodnot prostřední spojitá linie zaznamenává vývoj „oblíbenosti“ veřejné meziměstské autobusové dopravy, společně s hromadnou městskou dopravou. Ta však díky omezení vzdálenosti přepravy nebude hrát při tomto druhu výpočtu majoritní roli. Kolem roku 1995 dochází k nárůstu využití autobusové dopravy, na tomto se nemalou mírou podílí rozhodnutí o vnější konvertibilitě české koruny k 1. říjnu 1995 a s tím související příliv zahraničních investic, nejen do oboru dopravy. Víceméně se dá v celém sledovaném období pozorovat opačný vývoj, než při využití přepravy osobními auty. Autobusovou přepravu jde tedy nazvat dobrým substitutem k přepravě osobními automobily. Nárůst obliby tohoto druhu přepravy pak kontrastuje zmíněná ekonomická krize a snížení zájmu o automobilovou přepravu.

Průběh nejtmaší linie zachycuje využívání železniční dopravy osob ve sledovaném období. Lze pozorovat stabilní pokles využití železniční dopravy od roku 1993 až přibližně do celosvětové ekonomické krize. Nárůst cestujících na trati od této události do konce období může souviset s relativním poklesem důchodů a hledání alternativ za automobilovou dopravu, ale probíhající liberalizace drážní dopravy právě v tomto období hraje klíčovou roli. Vnější směnitelnosti měny pak na železniční dopravu nemá žádný vliv, právě díky nízké míře liberalizace železniční osobní přepravy<sup>7</sup>.

## 2 Podmínky provozování drážní dopravy a bariéry na trhu

Před vstupem do odvětví je nutno i v oboru železniční dopravy, stejně jako v kterémkoliv specifickém podnikatelském plánu, splnit podmínky pro vstup. Na jejich základě je správním drážním úřadem vydáno povolení k podnikatelské činnosti na drahách. Některé

---

<sup>6</sup>Farag, 2010

<sup>7</sup> Seidenglanz a spol., 2014

z podmínek vychází z fyzických možností sítě, jiné z prokázání způsobilosti. Ty, které musí být splněny před vstupem na železnice, jsou uvedeny níže a to jednotně jak pro přepravu osob, tak pro nákladní přepravu.

- 1, Licence
- 2, Osvědčení dopravce
- 3, Finanční způsobilost
- 4, Pojištění odpovědnosti
- 5, Přidělení kapacity dopravní cesty
- 6, Sjednání ceny za použití dopravní cesty
- 7, Smlouva o provozu
- 8, Mimořádné zásilky<sup>8</sup>

S porovnáním k silniční přepravě je nutné na drahách splňovat více podmínek pro vstup do odvětví, které většinou vycházejí ze specifik konstrukce tratí. Na rozdíl od pozemní přepravy, zde musí případný žadatel řešit nejen požadavky pro samotný vstup do podnikatelské činnosti, ale musí počítat i s požadavky vycházející ze síťového charakteru odvětví.

Obdržení licence není specifickou částí podmínek, zahrnuje dosažení právní způsobilosti, tedy minimálně 18 let věku, trestní bezúhonnost a odbornou způsobilost k provozování drážního typu přepravy. Poslední požadavek je však možné splnit skrze způsobilost odpovědného zástupce. Odborná způsobilost je dále velmi obecně definována buďto dosažením vysokoškolského vzdělání různých zaměření (ekonomické, dopravní, technické, právní), spolu s minimálně tříletou praxí na řídicí pozici v provozu na drahách, či doložením středoškolského vzdělání stejných oborů (vyjma právního) a následnou pětiletou

---

<sup>8</sup> Zelený, 2007

praxí na obdobné, již zmíněné, pozici<sup>9</sup>. Licence platí pro celou Evropskou unii, nicméně je jen prvním, i když základním, krokem k provozování podnikatelské drážní činnosti.

Osvědčení dopravce na základě § 34h zákona č. 266/1994 Sb. o drahách platí jen pro určitou zemi podnikatelského záměru. Osvědčení musí mít žadatel vydáno nejpozději k prvnímu dni započetí provozu na drahách. Nejdůležitější částí osvědčení jsou různé druhy seznamů vyplývajících z provozu na drahách. Prvním je seznam pracovních činností, kde se uplatňuje odborná způsobilost, spolu s popisem jejich zajištění. Druhý seznam udává technické zařízení užívané při provozu na tratích, spolu s doložením jejich nutnosti při provozu. Nedílnou součástí osvědčení je také seznam vlakových souprav a hnacích vozidel užívaných při podnikatelské činnosti, v tomto případě při přepravě cestujících. Další ustanovení tohoto dokladu zahrnují témata způsobilosti a prevence dodržení plynulé přepravy na tratích. Obnova vydaného osvědčení dopravce je nutná po 5 letech.

Finanční způsobilost vychází z možností dopravce financovat provoz na kolejích v dlouhodobém měřítku spolu se zajištěním finančních toků. Způsobilost se prokazuje doložením objemu finančních prostředků společnosti, i včetně cizího financování, tedy úvěrů. Dále pomocí dokladů o financování vlakových souprav a technických zařízení. Nakonec také skrze účetní ověření uzávěrky auditorem posledního účetního období, pokud firma vykonávala podnikatelskou činnost. Finanční způsobilost je klíčovou součástí v ohledu na cestující na trati. Doložení plánu fluktuace finančních prostředků na minimálně roční provoz v praxi zajišťuje stabilní jízdní řády vlakových linek společnosti právě na období jednoho roku.

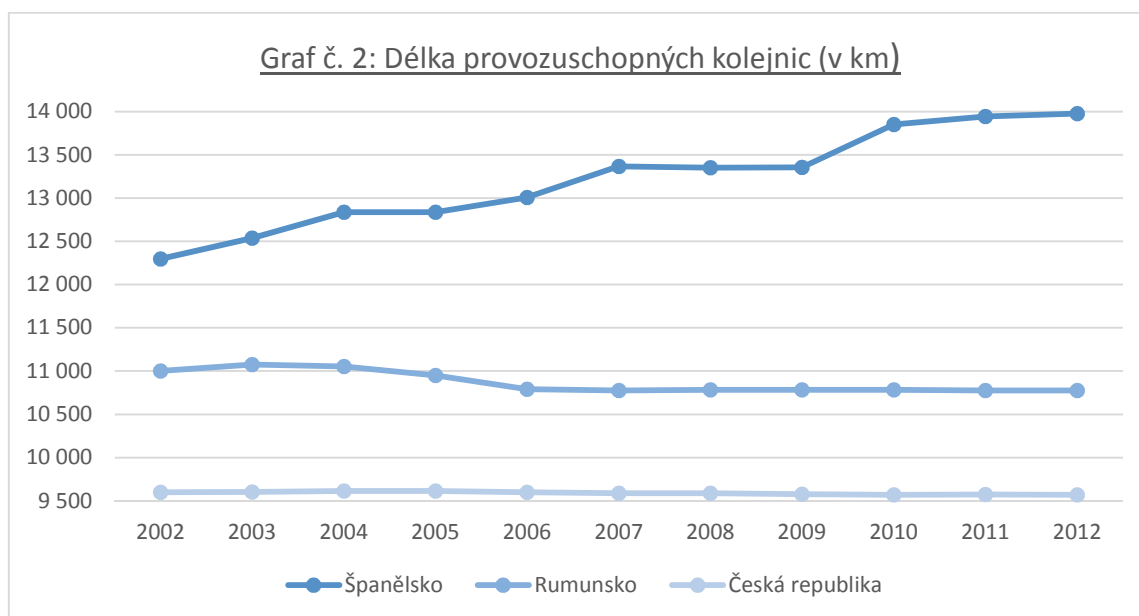
Pojištění odpovědnosti při provozování železniční přepravy vychází z předpokladu finančního krytí poškození majetku u třetích osob, např. cestujících. Dopravce na drahách musí být schopen kompenzovat případné škody provozu, ať už vznikne kolizí s dalšími subjekty na trati, či jiných událostí, při kterých vzniká škoda na majetku. Splnění této podmínky se dokládá skrze smlouvu s pojišťovnou s náležitostmi pro tento druh přepravy a dostatečným finančním krytím, vzhledem k rozsahu přeprav.

Zřejmě nejdůležitější podmínkou provozování drážní dopravy je přidělení kapacity dopravní cesty. Dle stanovení pravidel hospodářské soutěže je nutno požádat o přidělení kapacity na daný úsek tratí nejpozději 8 měsíců před zamýšleným započatím provozu. Dobu

---

<sup>9</sup> Drážní úřad České republiky, 2012

„propůjčení“ kapacit upravuje směrnice EU: O přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci. Není náhodou, že koresponduje s délkou jízdních řádů. Zní takto: „*Právo na používání kapacity specifické železniční infrastruktury ve formě vlakové cesty může být poskytnuto žadatelům na maximální dobu jednoho pracovního jízdního řádu*“<sup>10</sup>. Zatímco dosavadní zmíněné podmínky, je možné považovat za bariéru vstupu na trh, přidělení volné kapacity na tratích vychází z konstrukce sítě odvětví železniční dopravy. I když je nutné zmínit fakt, že přeprava cestujících má při přidělování kapacit přednost nad přepravou zboží po kolejích, stejně tak obslužnost státu dálkovými spoji před všemi ostatními kategoriemi, potažmo obslužnost krajů, má přednost před ostatními pravidelnými linkami neobjednávanými státem. Stále je nutno počítat s fyzikálními dispozicemi železniční sítě. Ta v České republice představuje více jak 80% jednokolejných tratí<sup>11</sup>. I když konstrukce železničních nádraží (stanic) umožňuje dočasně odklonit jeden směr provozu, jednokolejná konstrukce neumožní plně efektivní využití dopravní sítě. Řešením by bylo podpořit výstavbu dvoukolejných tratí, ale náročnost výstavby železničních dopravních cest neumožní aplikovat toto rozhodnutí na většině drážních cest v ČR, což kromě financování projektu blokuje i rozmach silniční přepravy cestujících. Tento vývoj nelze očekávat ani vzhledem k již proběhlé výstavbě železničních tratí, na grafu č. 2.



Zdroj: databáze Eurostat

<sup>10</sup> Směrnice 2001/14/ ES EP, 2001

<sup>11</sup> Správa železniční dopravní cesty, [PREZENTACE]

Graf č. 2 zobrazuje vývoj hodnot provozuschopných železničních spojení na území České republiky, Rumunska a Španělska za období více jak desetiletí 2002 – 2012 v měřítku tisíců kilometrů. Nelze hovořit o skutečné délce kolejnic, protože hodnoty zobrazují právě traťové spojení mezi dvěma body uzpůsobené pro pohyb vlakové soupravy bez ohledu na to, zda v daném úseku vede jednokolejná trať nebo se zde nachází dvě a více kolejnic. Pro účel vysvětlení železničních tras je vhodnější ale právě tento způsob zobrazení, jelikož ukazuje skutečné propojení kolejnicemi. Dvoukolejné tratě pak, jak již bylo zmíněno, představují méně jak 20 % z celkové délky železniční sítě.

S porovnáványi zeměmi vykazuje Česká republika poměrně stabilní charakter. Uzavírání či otevírání nových železničních úseků se v pozorovaném období událo maximálně v řádech desítek kilometrů, nedocházelo tedy k rozmachu železničních tras, ale ani k jejich zmenšení z důvodu zastarání materiálu kolejnic. Prostřední linii celkové délky provozuschopných kolejnic zaujímá Rumunsko, v pozorovaném období dochází k uzavírání tras a omezení železniční dopravy. Nejtmavší horní spojitá linie zobrazuje vývoj stavu kolejnic ve Španělsku, zde se železniční veřejná doprava těší dlouhodobé podpoře a to je možné i pozorovat ve značném nárůstu otevírání nových tratí.

Sjednání ceny za použití dopravní cesty je další specifickou vlastností železniční dopravy. Na rozdíl od silniční dopravy, kde se tarifně dá stanovit cena pohybu po určitých komunikacích systémem mýtných bran za použití palubních jednotek, na železnicích musí být ceny jasně definovány. Cena se zde odvíjí od opotřebení železniční infrastruktury danou vlakovou jednotkou, hodnotící měrou je hrubá váha soupravy přepravující cestující. Stejně tak jsou hodnoceny společnosti přepravující po železnicích zboží, ty vzhledem k váze zboží oproti cestujícím platí v tomto bodě větší paušální poplatky. Měrná jednotka hrubé tunové kilometry, pro zpoplatnění sítě, zohledňuje opotřebení kolejnic a určuje cenu za užití dopravní cesty.

Smlouva o provozování je sjednávána s manažerem dopravní cesty, v České republice tuto pozici většinou zastává Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)<sup>12</sup>. Kromě zahrnutí nákladů na administraci a provoz na železnici zahrnuje i další ekologické poplatky související s trakcí hnacího vozu apod. Ceny ve smlouvě o provozování se řídí platným výměrem Ministerstva financí ČR a jsou aktuálně upravována o míru inflace. Měrnou jednotkou pro určování cen

---

<sup>12</sup> Šlachta, 2012

při řízení provozu jsou vlakové kilometry, zohledňující vzdálenost užití trati při přepravě danou vlakovou soupravou (také vlakilometry, neboli vlkm).

Požadavky při mimořádných zásilkách se týkají především nákladní dopravy, jelikož zohledňují zvláštní technologické a provozní podmínky. Vzhledem k cílům práce není nutné tento požadavek podrobněji rozebírat.

## 2.1 Nedostatky unifikace v železniční dopravě

Podmínky pro start podnikatelské činnosti v železniční dopravě, a s tím i v určitých případech bariéry vstupu do odvětví, byly vyjmenovány. Stále však je nutné počítat s dalšími omezeními, které přináší konstrukce vlakových souprav a hlavně vývoj tvorby samotné dopravní železniční sítě. Jedná se o: rozchod kolejí, elektrifikace, zabezpečení a spřáhlo<sup>13</sup>. Řeč je o nedostatečné unifikaci železniční sítě, a to jak v mezistátní i vnitrostátní dopravě.

Železnice se vyvíjí již půl druhého století a nezávisle na sobě různé státy přijímají rozdílná technická opatření při stavbě železniční sítě i dalších prvků provozu na ní, to vše bez zřetele na snahu o unifikaci jednotlivých přístupů<sup>14</sup>. Takto vyložený světový přístup by měl mít vliv jen na mezinárodní železniční přepravu, pravdou však je, že Česká republika dané normy v průběhu konstrukce sítě většinou přejímala od sousedních států a to ne vždy jednotně na celém území. Svou roli sehrála i normalizace, která se nevyhnula ani oboru drážní dopravy. Rozdílné přístupy k standardům na železnici pak v přechodových místech zpomalují železniční dopravu a tím škodí železniční dopravě jako celku. Příhodné je porovnání s konkurenční silniční dopravou, situace kdy by na hraničních přechodech museli řidiči autobusů pokaždé měnit pneumatiky, by rozhodně nezůstala bez dopadu na četnost využití pozemní dopravy.

### 2.1.1 Rozchod kolejí

Rozchodem kolejí se v technické terminologii rozumí „vzdálenost *pojízdných hran kolejnic měřená 14 mm pod jejich temeny*“<sup>15</sup>. Obecně jsou děleny typy rozchodů do 3 skupin na normální, široké a úzké. Normální rozchod, vyskytující se na českých železnicích v největším zastoupení, má 1435 mm. Co se týče světových železnic, pokrývá přibližně 65 %. Normální

---

<sup>13</sup> technické zařízení sloužící ke spojení dvou železničních vozidel

<sup>14</sup> Novák, 2011

<sup>15</sup> Kolektiv autorů, 1995

velikost rozchodu je v zastoupení také na většině drah v ČR. Zajímavostí je, že stejný rozchod využívá i pražské metro a drtivá většina tramvajových tratí. Z využívaných veřejných kolejových drah nerespektují velikost rozchodu jen dráhy v Jindřichově Hradci a část úseku Slezských drah, které využívají rozchodu úzkého 760mm, tzv. bosenského. Takto konstruovaná síť má výhodu v méně nákladné výstavbě, možnosti stavění ostřejších oblouků na trati a lepšímu přizpůsobení krajině. Naopak nevýhoda je v menší konstrukční rychlosti a menším průjezdném profilu (při stavbě tunelů, mostů apod.). Rozdílný rozchod podnikání ve vnitrostátní přepravě, až na zmíněné oblasti, příliš nelimituje, v mezinárodní přepravě pak nastává problém hlavně ve směru na východ, přes země bývalého sovětského bloku.

### *2.1.2 Elektrifikace tratí v ČR*

Pohon hnacího vozidla, nehledě na technologickou odlišnost, určuje majoritní část nákladů provozu vlakové soupravy na železnici. Jednou z výhod železniční přepravy se označuje právě ekologičnost cestování. Dieselové lokomotivy je možné stále spatřit na spoustě tratí, které ale nejsou tak frekventovány a modernizace sítě by se nákladově nikdy nevrátila. Pohon hnacího vozidla, bez využití elektřiny, se nazývá nezávislou trakcí, užívá se spalovacího motoru, pohonu turbínou, nebo dnes pomocí nejméně viditelného pohonu parním strojem.

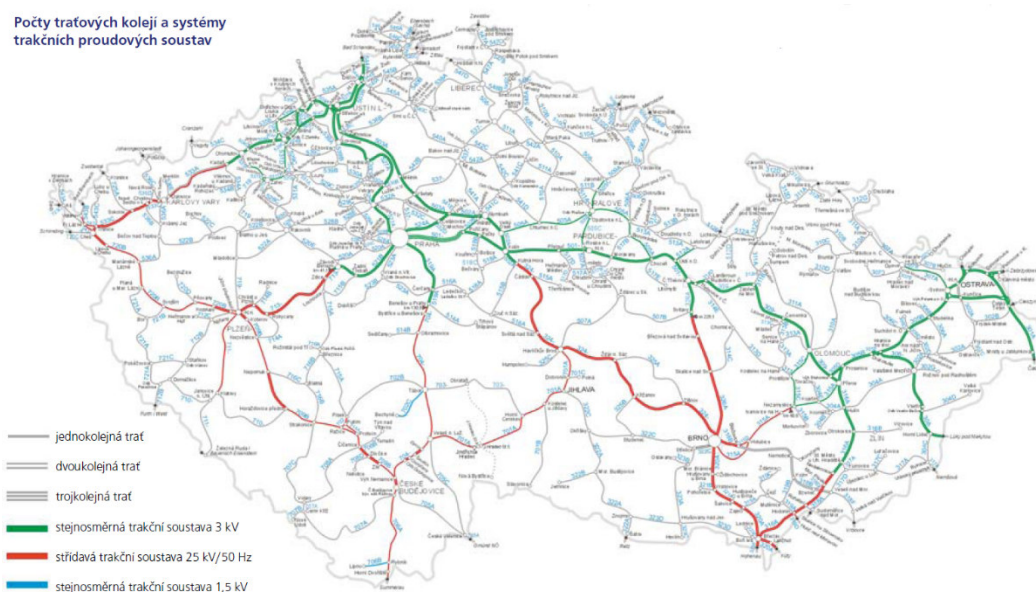
Závislá trakce značí vozidla, která jsou svým pohonem závislá na konstrukci tratě. Elektrifikace traťových sítí je záležitostí předně hlavních koridorů, ale i ta se lokálně v technickém smyslu liší. První představení elektrifikované sítě proběhlo 1879 na výstavě v německém hlavním městě, první skutečné využití pak proběhlo při elektrifikaci městského vlaku jižní části Londýna<sup>16</sup>. Na území České republiky začaly budovat elektrifikované sítě v bývalém Československu na konci 40. let<sup>17</sup> a v širším měřítku rostla po druhé světové válce. Nyní se na tratích našeho území vyskytuje 3212 km elektrifikovaných tratí, což je z celkové hodnoty délky tratí přibližně třetina.

---

<sup>16</sup> Condit, 1977

<sup>17</sup> Majda, 2011

**Obrázek č. 1: Elektrifikace tratí v ČR**



*Zdroj: materiál SŽDC*

Severní část tratě České i Slovenské republiky je elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3 000 V. Za rozmach tohoto typu pokrytí tratí v ČR se zasloužila Škoda auto, respektive nutnost postavit elektrifikovanou trať v ČR, aby bylo kde zkoušet vyráběné hnací vozidla pro východní blok. Stejnou proudovou soustavu má dále Polsko či Itálie. Většinu jižní části tratí České republiky, stejně jako našich východních sousedů, napájí střídavé napětí 25 000 V a 50 Hz. Totožné napětí je rozšířeno i na tratích severní části Francie a například Maďarska. Nejmenší část, na obrázku označena modrou barvou, zaujímá stejnosměrná proudová soustava 1 500 V a nachází se hlavně ve vytyčených úsecích okolo Českých Budějovic, stejný typ elektrifikace se vyskytuje v Rakousku, Švýcarsku a větší části Skandinávského poloostrova.

Provoz na železnicích zdražuje nekompatibilita v napájení tratí při užití vícesystémových lokomotiv nebo nutnost přepřahu vozidel v přechodových stanicích a tím prodloužení tranzitního času přepravy cestujících. Znovu je nutné poukázat na konkurenci v silniční dopravě, která takovými „nedostatky“ netrpí. Na druhou stranu právě u tématu elektrifikace je poukazováno na ekologičnost železniční dopravy.

### *2.1.3 Zabezpečovací zařízení a spojení vlakových souprav*

Zabezpečení a spřáhla se řadí do omezení železniční dopravy díky rozdílnosti užitých technických postupů, která však v této kategorii omezují spíše mezistátní přepravu. Rozdíly mezi státy se projevují hlavně ve zvolení systému zabezpečení vlaku, při provozu je pak rozdílné maximální zatížení na jednu nápravu, rozdílné průjezdné profily i samotná konstrukce napájení. Spojení mezi jednotlivými vagony soupravy jsou zajištěny spřáhly, i zde jsou odlišnosti mezi státy. Při koupi vlakových souprav je však zohlednění spřáhla nutností a až na omezení výběru při vybavení vlakového parku, více neomezuje činnost podnikatele na železnicích.

### 3 Situace na drahách po vzniku České republiky

Liberalizace železniční přepravy v rámci Evropské unie započala direktivou č. 91/440 EU o rozvoji železnic společenství a to důležitým rozhodnutím oddělit správu a provoz železniční infrastruktury od podnikání přepravy pasažérů po kolejích<sup>18</sup>. V ČR měl tento vývoj značně pomalejší tendenci vycházející z největšího podílu zestátněných firem z celého sovětského bloku a následných nutných privatizací.

#### 3.1 Dočasný monopol Českých drah

S úpadkem sovětského bloku a vznikem České republiky procházela transformací většina oblastí vlastněné státem, nutno říct, že železniční doprava se tomuto přelomovému období vyhnula. Na drahách došlo jen ke změně organizační, ale se stejnou strukturou a působností. Z Československých drah státní organizace (ČSD s.o.) vznikly dle zákona č. 625/1992 sb. České dráhy s.o. Transformace, směrem k soukromému podnikání na železnicích, se nekonala. To naneštěstí podpořila i tehdejší vládnoucí garnitura, která roku 1994 nepřijala návrh na revitalizaci železniční infrastruktury a přepravních jednotek. Rok na to došlo k faktickému zrušení monopolu Českých drah. Bez skutečného nástupu konkurence zůstala tato změna jen administrativní, bez reálných dopadů na vývoj služeb v železniční dopravě. V průběhu let se opakoval stále stejný scénář návrhu privatizací určitých tratí regionů. Několik slibných pokusů změny zákona prošlo i parlamentním hlasováním, ale k realizaci již nedošlo. České dráhy s.o. totiž byly největší zaměstnavatel v České republice, čemuž odpovídala i odborová základna. S omezením vlivu Českých drah na kolejích by přišlo i následné propouštění. Stačilo však pohrozit stávkou, nebo ji skutečně realizovat, a privatizace se nekonala s odsunutím na neurčito.

K 1.lednu 2003 definitivně zanikla společnost České dráhy s.o. a správa infrastruktury s provozem železniční sítě byla začleněna pod Správu železničních dopravních cest ČR (SŽDC), nástupní organizací samotné dopravy cestujících se staly České dráhy a.s. Za účelem dosažení evropských snah liberalizace železničních cest bylo odděleno řízení provozu a správa infrastruktury od podnikatelské činnosti přepravy cestujících, to vše s postupným předáváním subjektů a pravomocí od ČD pod SŽDC. Nutno podotknout, že předáno bylo i kompletní

---

<sup>18</sup> Seidenglanz, 2014

zadlužení, za něž se zaručil stát<sup>19</sup>. Rozhodnutí padlo s ohledem na německý model převodu železniční sítě, který bude rozebrán v následující kapitole. České dráhy tak nadále na dlouhou dobu zůstávají dominantním operátorem na železnicích a činnost SŽDC je stále odkázána na možnosti tohoto dopravce. Objem konkurence, v podobě podnikatelských záměrů přepravy osob na železnici, je stále v celostátním měřítku na mizivé úrovni.

### *3.1.1 Německé Deutsche Bahn AG – porovnání průběhu transformace*

Západní soused naší republiky, jakožto země s největším objemem obchodní spolupráce s Českou republikou, také prošel transformací po zániku sovětského bloku. Tato však probíhala jen v NDR a šlo spíše o přizpůsobení k západním podmínkám volného obchodu s nutnými investicemi. Německo tedy mělo lehčí výchozí situaci, kdy nemuselo hledat nové přístupy pro nastartování post-socialistického hospodářství. Jednoduše aplikovalo západní princip na celé teritorium a s přílivem financí mohla transformace začít. Na jednu stranu se podmínky v Německu odlišují přítomností vysokorychlostní tratí ve spojení do Francie již před transformací, na tu druhou však východní Německo vycházelo z obdobné situace jako ČSFR. Od počátku roku 1990, po pádu Berlínské zdi, procházely německé dráhy nutnou přeměnou. Do té doby rozdělené západní dráhy Deutsche Bundesbahn a východní varianta Deutsche Reichsbahn začaly uskutečňovat společné projekty protažení vysokorychlostních tratí do bloku bývalého sovětského svazu. K začátku roku 2004 pak došlo i k plánovanému sloučení obou společností pod akciový podnik Deutsche Bahn AG (DB) s jediným vlastníkem, státem. S tímto krokem přišlo i rozhodnutí o kompletním oddlužení nově vzniklé společnosti<sup>20</sup>. Při tendru o mezistátní obslužnost železničních spojů hledala státní akciová společnost jen těžko konkurenty a ani v roce 2015 soukromé společnosti nepokrývají podstatnou část dopravy cestujících po železnici<sup>21</sup>.

Od roku 1999 začalo oddělení podnikání v přepravě osob a správa infrastruktury železnic a provozu na nich, což je stále o 4 roky dříve než v tuzemsku. Podobně jako u nás, i v Německu došlo k oddělení holdingové společnosti Deutsche Bahn AG a správy infrastruktury pod nově vzniklou společností DB Netz, která je však stále dceřinou společností DB, otázky

---

<sup>19</sup> Tomeš, 2009

<sup>20</sup> Kloutvor, 2001

<sup>21</sup> Holvald, 2003

nezávislosti a úspěšnosti transformace u západních sousedů pak zůstávají nezodpovězeny a plné rozporuplných názorů<sup>22</sup>. S „oddělením“ správy infrastruktury vznikají i další společnosti DB Schenker Rail zabývající se nákladním provozem, stejně jako u nás později vzniklé ČD Cargo. Německo, na rozdíl od nás, rozdělilo i správu železničních stanic pod DB Station&Service a například vznikla také společnost DB energie, stále dceřiné společnosti DB.

Aktuálně jsou v Německu tendry na obsluhu tratě plně otevřeny konkurenčním nabídkám, největším operátorem regionální obsluhy přesto zůstává DB Regio, jakožto dceřiná společnost DB. V různých státech německé federace také dominují jiné, státem držené, společnosti. V bavorském státě je skrze matku Deutsche Bahn řízeno 81% železničních spojů, zbytek patří soukromému podnikání. I přes státní většinu při obsluhování německých drah dochází v každém novém vypisovaném tendru po roce 2000 přibližně o 20-30% úsporu nákladů při porovnání s předchozí situací bez vypisování soutěže<sup>23</sup>.

Německé autority rozhodly o otevření železničního trhu konkurenci dříve než čeští kolegové, stále si však ponechává německá federace většinový vliv na železniční dopravě, i když ne přes jednu společnost, ale systém holdingového vlastnění podnikatelských subjektů v akciové formě s jediným vlastníkem, státem. Rozdíl mezi porovnávanými zeměmi je v tom, že Německo do železniční přepravy k tomu ještě velmi investuje. Politika ministerstva dopravy ČR je čekat, jak se vyvine situace na trhu a zda li není zbytečné investovat do přepravy, kde může získat státní podnik v čase již jen minoritní podíl. V roce 2012 investovala německá federace do rozvoje a modernizace infrastruktury 5 012 mil. Euro, což je na 100km železnic 15 milionů Euro. Zatímco Česká republika investovala za stejné období 367 mil. Euro, což je na 100km jen 3,9 milionů Euro<sup>24</sup>. Rozdíl je tedy vidět hlavně v přístupu k investování do budoucího vývoje tohoto druhu přepravy, i když v rozložení podniků ve státním vlastnictví takový markantní rozdíl není. Deutsche Bahn AG jsou přesto považovány za celosvětově úspěšný podnik. Jaký podíl má na tomto úspěchu provedení transformace na německých drahách a např. přítomnost vysokorychlostních tratí v Německu, kterými oblast ČR nedisponuje, se lze jen dohadovat.

---

<sup>22</sup> IBM Corporation, 2011

<sup>23</sup> Kvizda, 2013

<sup>24</sup> Dle kurzu ČNB 12.8.2013

## 3.2 Financování ztrátového provozu

Převzetí provozování železniční dopravy pod státní dohled po druhé světové válce bylo předzvěstí aktuální podoby stavu na železnicích<sup>25</sup>. Krom lokální podpory financování cestování po železnicích jsou slyšet „pro-železniční“ hlasy i z Evropské komise. Ta ve svém prohlášení č. 884/2004 o hlavních směrech společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě zdůrazňuje nutnost podpory železniční dopravy jako klíče k budoucímu stmelení dopravních politik členských států- To vše s propojením hlavních koridorů tratí a odstranění bariér, které by mohly zpomalovat, či znesnadňovat mezistátní přepravu cestujících. Ale do jaké míry se vyplácí financovat ztrátový provoz na železnicích a mluvíme vůbec o ztrátovém provozu?

Ač se může odpověď na tuto otázku, porovnáním jízdného s náklady na provoz tratí, zdát statisticky lehce ověřitelná, celou věc nelze tak lehce shrnout. Zde totiž přichází argumenty příznivců kolejové dopravy. Krom zmíněného dogma, že drážní přeprava je ve skutečnosti strategickým zájmem vlády ČR a proto je také financována i při relativně ztrátovém provozu, je zde ještě více faktorů. Železniční doprava je považována za statek, který negeneruje, nebo alespoň generuje nižší, záporné externality, ve srovnání se silniční dopravou. Mluví se zde o důležitém aspektu ekologičnosti tohoto druhu dopravy. Stejně tak generuje výnosy z rozsahu, při možnosti přepravy nesrovnatelného množství pasažérů jednou vlakovou soupravou oproti využití plné kapacity autobusového přepravce. Skutečnost, kolikrát je při své cestě, a vůbec na jakých tratích, takto vlak vytížen, se jen těžko odhaduje. Nicméně argument je to reálný, takový potenciál železniční dopravy tu je. Jiným, neméně významným, argumentem je relativní bezpečnost přepravy.

Pravda je však taková, že financování železniční dopravy, je v ohledu na dostupná data, skutečně ztrátovou aktivitou. A ani převedení sítě pod SŽDC, se současným převedením dluhů, situaci nijak nevyřešilo.

---

<sup>25</sup> Otáhal a Pospíšil, 2009

**Tabulka č. 1: Státní financování údržby, provozu a dopravy cestujících (ČD a.s. + SŽDC s.o.)**

|                                                     | 1997 | 1998 | 1999 | 2000        | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         |
|-----------------------------------------------------|------|------|------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Státní dotace na osobní dopravu (mil. Kč)           | 5416 | 6031 | 6658 | 7541        | 9273         | 9683         | 7243         | 7178         | 7335         | 7243         | 8251         |
| Státní dotace na provoz a údržbu infrast. (mil. Kč) | -    | -    | -    | 825         | 3071         | 3213         | 6820         | 6384         | 6103         | 6584         | 6975         |
| <b>Celkem (mil. Kč)</b>                             |      |      |      | <b>8366</b> | <b>12344</b> | <b>12896</b> | <b>14063</b> | <b>13562</b> | <b>13438</b> | <b>13827</b> | <b>15226</b> |

*Zdroj: Výroční zpráva ČD 2001, 2004, 2006, 2007; Výroční zpráva SŽDC 2003-2007*

V tabulce č. 1 je možné pozorovat vývoj státních dotací v nominálním vyjádření, to odděleně do provozu a údržby infrastruktury. Vykonávání této činnosti s rokem 2003 přešlo pod státní organizaci SŽDC. Tabulka také ukazuje dotace do osobní dopravy, tento způsob podnikání zůstává po celou pozorovanou dobu v rukou Českých drah a.s.. Na subvencích železniční dopravy můžeme pozorovat, že s vytvořením společnosti pro Správu železničních dopravních cest v podstatě jen skokově došlo k snížení dotací pro ČD, ale o ještě větší množství narostly dotace pro SŽDC. Jinak řečeno, prostředky odebrané Českým drahám se navýšily a putovaly jiné státní organizaci. To jen dokazuje, že z hlediska financování drážní dopravy nešlo v dlouhodobém a ani krátkodobém měřítku o snížení závislosti železnic na státní podpoře. A to, s mírnými výkyvy, v celém sledovaném období. Přínos ekologických výhod železniční dopravy zůstává těžce kvantifikovatelný, a proto je problém rozhodnutí financování železniční dopravy ve své podstatě neřešitelným.

### 3.3 Alternativní dopravci jednotlivých úseků

Liberalizace železniční dopravy, v pravém slova smyslu, začala s rokem 2003 oddělením správy a provozu na železnicích od dosavadního správce ČD a.s. pod SŽDC. Spíš by se dalo toto datum označit jako počátek směřování k liberalizaci dopravy cestujících na železnici, samotný převod jednotlivých pravomocí a spravovaných železničních stanic probíhal pozvolna, aby nebyla narušena plynulost provozu a poskytovaných služeb. Nově vzniklá společnost přebrala, také díky personálním nedostatkům, údržbu infrastruktury od skupiny ČD kompletně

až v roce 2008<sup>26</sup>, provoz na železnici obstarává SŽDC až od roku 2011<sup>27</sup>. Do roku 2003 tedy již existovala možnost vstoupit na dráhy, z důvodu zrušení monopolu ČD, ale reálná podoba konkurenčních podmínek<sup>28</sup> intramodální dopravy se začala formovat až od vzniku společnosti pro Správu železničních dopravních cest a postupným předáváním pravomocí.

Od roku 1995 nastává možnost konkurovat ve výběrových řízení dopravnímu gigantovi a objevují se i první, více či méně úspěšné, pokusy. Prvotním, a rovnou úspěšným, obdobím pro soukromé podnikatele na železnici se stal rok 1997. Soukromá společnost Jindřichohradecké místní dráhy a.s. (JHMD) získala od státu do pronájmu úsek železnice v okolí Jindřichova města a následně zmíněný železniční úsek od státu odkoupila. Dráhy se však nacházely ve špatném stavu a bylo nutné je rekonstruovat. To spolu s úzkým rozchodem kolejí, tedy nemožností s danými soupravami konkurovat i na jiných úsecích, nahrálo do rukou menší společnosti a stává se tak jediným soukromým provozovatelem těchto tratí.

Dalším úspěšným konkurentem byla společnost Viamont, která jako nově převedená akciová společnost získala více úseků normálního rozchodu tratí. Jeden z klíčů úspěchu Viamont a.s. na těchto úsecích byl dezolátní stav sítě a zastavení provozu, stejně jako JHMD i tato společnost získala nejen povolení přepravy cestujících na železnicích ale také samotnou správu části sítě, v určitých případech pak také výhradní právo na nákladní železniční přepravu. Koneckonců, vidina monopolu na nákladní přepravy může být v mnoha případech jediný ziskový motiv soukromých dopravců již v prvních letech provozu.

Úsek Šumperk – Desná byl poslední částí železniční sítě, převedené pod soukromý subjekt před přelomovým rokem 2003 a to stále ze stejného důvodu. Trať byla v dezolátním stavu a Českými drahami zde byl vyhlášen nulový grafikon. Jinými slovy, jízdní řád pro tento úsek byl kompletně zrušen. I když dnes je dopravcem i provozovatelem trati jiný podnikatelský subjekt než při prvním pronájmu, stále se jedná o soukromé subjekty a provoz na trati byl zachován. Všechny zmíněné pronájmy se podobají v mnoha ohledech, ale nejdůležitějším je, že soukromé společnosti společně s dopravou převzaly i provoz trati na většinou již neprovozované části.

---

<sup>26</sup> Seidenglanz, 2014

<sup>27</sup> Zelený, 2007

<sup>28</sup> Konkurence společností na železnici (v rámci jednoho druhu dopravy)

Pod taktovkou krajů pak začaly v roce 2005 být vypisovány první výběrová řízení na regionální obslužnost. Tendr na železniční obslužnost Karlovarského kraje vyhrála společnost Viamont a.s., nicméně samotný provoz musela společnost o rok odložit. České dráhy totiž v předstihu koupily kapacity od SŽDC na dráze, kterých se odmítly vzdát. Reálně tedy Viamont začal, kvůli tomuto pochybení, jezdit na regionálních tratích až v roce 2006. V těchto letech se stát rozhodl vypsat výběrová řízení i na dálkové neelektrifikované tratě. I když vybrané úseky znovu získaly ČD, soukromí dopravci státní organizaci napadly, že nabídla dumpingové ceny a proto nemohli konkurovat. Ač přišlo přiznání ČD o nezapočítání odpisů vozidel do cen jízdného, vypisování tendrů na financovaný provoz dálkových tratí byl od státu pozastaven a doprava byla znovu objednávána přímo u ČD. Rok 2008 přinesl výběrové řízení Libereckého kraje, kde po postupném odstoupení ze soutěže zakázku získaly znovu České dráhy. V roce 2009 inicioval výběrové řízení ještě Plzeňský kraj, před jeho vyhlášením však tendr na obslužnost zrušil a prodloužil smlouvu s Českými drahami. Do roku 2009 na dotovaných tratích došlo jen k minoritním úspěchům soukromých společností a o viditelných výsledcích liberalizace českých železničních drah se ještě z daleka nedá hovořit.

### 3.4 Vznik SŽDC – předpoklad pro konkurenční prostředí

Veřejná železniční osobní doprava je strategickým zájmem ministerstva dopravy v ČR, to za účelem modernizace, vývoje a rozšíření tohoto druhu dopravy. Železniční přeprava hraje v tuzemsku důležitou roli, ať už při přeprav cestujících, tak při přepravě komerčního zboží. Důkazem je 4. pozice v Evropě při zohlednění objemu přeprav<sup>29</sup>. Důležitou roli zde hraje i geografický potenciál České republiky ve středu Evropy, tedy využití ČR jako tranzitní země. Proto muselo dojít nejen k modernizaci železnic, ale hlavně k poskytnutí konkurenčních podmínek na trhu železničních přepravečů a to zřízením nezávislé (státní) organizace udržující a řídící provoz na dosavadní infrastruktuře železničních drah.

K právnímu vzniku státní organizace Správa železničních dopravních cest (SŽDC s.o.) došlo v roce 2003 a to § 20 zákona č. 77/2002 Sb. Předmětem činnosti je hospodaření s majetkem převzatým od Českých drah, konkrétně co se údržby infrastruktury a provozu týče. Spolu se vznikem státní organizace došlo i k již zmíněnému oddlužení Českých drah po německém vzoru. Dluhy převzala SŽDC a tím se za ně zaručil stát. České dráhy a.s. s jedním

---

<sup>29</sup>KOLEKTIV SŽDC, (Historie našich železnic)

akcionářem, státem, mohly začít od znova a konkurovat tak na rozvíjejícím se svobodném trhu železniční dopravy. Předmět činnosti státní organizace je ve zkratce definován takto:

- *„zajišťování provozování železniční dopravní cesty a její provozuschopnosti*
- *zajišťování údržby a opravy železniční dopravní cesty*
- *zajišťování rozvoje a modernizace železniční dopravní cesty*
- *České dráhy, a.s.*
- *příprava podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby*
- *kontrola užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy“<sup>30</sup>*

Po právním vzniku SŽDC dochází k postupnému přenosu povinností pod státní organizaci, legislativně se tedy otvírá železniční přeprava svobodnému trhu již od roku 2003. Personálně, jak již bylo řečeno, státní organizace nedokáže zabezpečit kompletní provoz a vůbec dohled na infrastrukturu. Služby jsou dočasně poskytovány Českými drahami. V následujících letech přichází zmíněné tendry na dopravní obslužnost krajů, kde se již dostávají ke slovu i soukromé subjekty např. společnost Arriva. Nejedná se o převod nefunkční infrastruktury i s provozováním dopravy jako tomu bylo doposud, ale o skutečný výběr soukromého dopravce jako lepší alternativy pro veřejnou dopravu.

Myšlenka a postupná realizace nezávislosti železniční sítě na dopravních společnostech přichází, s určitým zpožděním, jako snaha k přiblížení evropské idee unifikace evropského železničního prostoru. Prvním krokem je otevření trhu. Rozhodnutí o oddělení provozu a údržby infrastruktury sítě pod samostatnou státní organizaci, nemělo však vliv na podporu výstavby nových tratí či znovuvvedení do provozu již neprovozovaných sítí. Jinak řečeno, postupně se začalo otvírat odvětví železniční dopravy trhu, ale bez podpory nutných investic do expanze tohoto odvětví. Pro soukromé subjekty mohla být potenciální „proželezniční“ politika signálem dlouhodobé podpory tohoto odvětví státem. Takto došlo jen k nutnému oddělení, stát však neprojevil zájem o skutečnou podporu vývpje železniční dopravy. Dá se tedy říci, že transformace železnic nebyla úplná. Níže uvedená tabulka č. 2 reflektuje spíše situaci, kdy si orgány uvědomují utopené náklady výstavby železničních drah, ale na druhou stranu se nehodlají otevřeně zavázat k podpoře trhu výstavbou nových tratí.

---

<sup>30</sup> SŽDC – (základní údaje) [online zdroj citace],

**Tabulka č. 2: Délka železničních drah spravovaných SŽDC**

|                             | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Provozní délka tratí (v km) | 9 602 | 9 612 | 9 614 | 9 597 | 9 588 | 9 586 | 9 578 | 9 568 | 9 572 | 9 570 | 9 560 |

*Zdroj: Ročenka dopravy 2007,2008,2013 (data MD)*

Hodnoty Ministerstva dopravy zobrazují spíše degresivní stav provozovaných železnic na území České republiky. Nejvyšších hodnot dosahují železnice pod správou SŽDC v roce 2005. Nejnižší hodnoty vykazuje pak poslední sledovaný rok 2013. Bráno v potaz, že celkový rozptyl sledovaných hodnot je 54 km, vykazuje délka železničních provozuschopných drah poměrně stabilní charakter. Nedocházelo tedy k většímu uzavírání tratí, např. z důsledku likvidace infrastruktury přírodními živly, ale nedocházelo ani k expanzi železničních drah ve větším měřítku. Investice do železniční infrastruktury pak od události poslední ekonomické krize na podzim roku 2008 stále vykazují klesající tendenci<sup>31</sup>. To by se mělo změnit s rokem 2015 a avizovanými investicemi do železničních cest hlavně díky finančním prostředkům z EU původně určeným pro silniční dopravu<sup>32</sup>. Nelze ale predikovat, zda li bude podpora železnic dlouhodobým fenoménem, nebo se jedná jen o jednorázový výkyv v letošním plánování.

I když nedochází k masivnímu průniku soukromých subjektů do železniční dopravy, legislativa tuto možnost umožňuje. Tak je i vnímán náš trh z pozice států EU. Tzv. LIB Index (index liberalizace železnic) zobrazuje státy evropské unie a zohledňuje právě legislativní otevřenost železnic členských států, což vysvětluje např. pozici Francie ke konci sledovaného žebříčku. Zde nedošlo k oddělení provozu a údržby infrastruktury od samotného podnikání dopravy cestujících, stát má stále na obě aktivity monopol.

LIB Index byl zveřejněn jen ve čtyřech obdobích a vždy reflektuje situaci předchozího roku, respektive posbírání data za předchozí rok<sup>33</sup>. Index byl aktualizován roku 2002, 2004, 2007 a 2011 s datovým sběrem předchozího roku. Níže v grafu č. 3 poslední varianta indexu liberalizace železnic na území EU<sup>34</sup>.

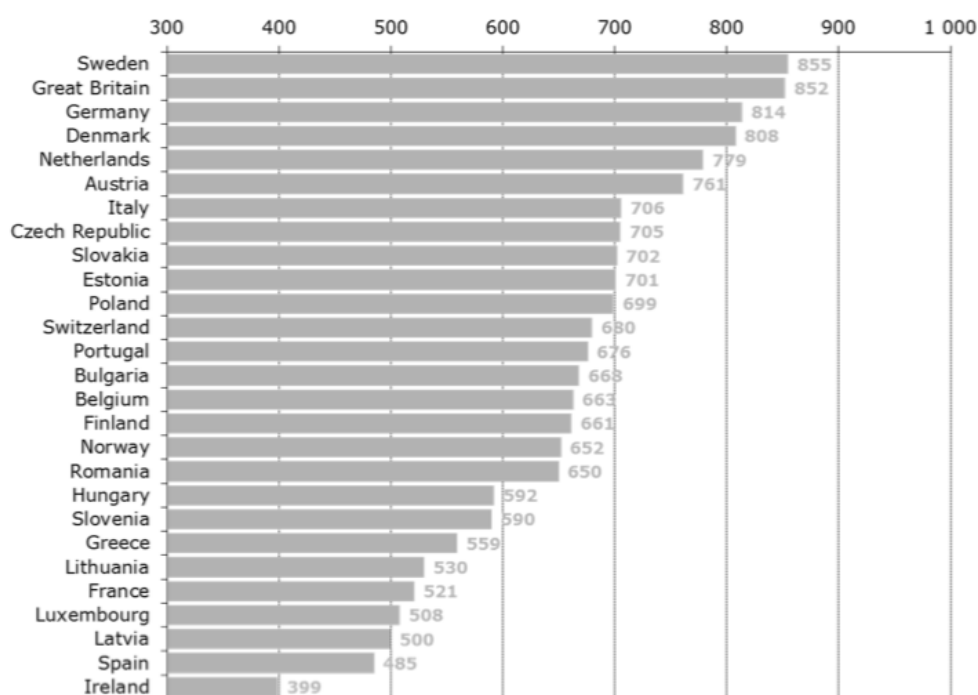
<sup>31</sup> Příloha č. 1 zachycuje vývoj investic do železniční infrastruktury v ČR, zdroj OECD

<sup>32</sup> Šindelář, 2015

<sup>33</sup> Pham, 2013

<sup>34</sup> IBM Corporation, 2011

Graf č.3: LIB Index 2011 (data za rok 2010) - liberalizace trhu přepravy cestujících po železnici



*Zdroj: IBM (2011)*

Mezi tři nejliberalizovanější trhy se dostalo i Německo s legislativním oddělením mezi několik menších státních organizací. Česká republika si v tomto hodnocení vede také velice dobře a vyskytuje se stále v první polovině hodnocených států, osmé místo je ve skutečnosti velmi příznivý výsledek. Zvláště ve světle faktu, že státy umístivší se níže, prošly reorganizací železnic v mnohém případě dříve než Česká republika. Belgie v roce 1992, Finsko v roce 1995 atd<sup>35</sup>. Žebříček států však zobrazuje potenciální otevřenost trhu, skutečná iniciativa soukromých subjektů na tomto trhu je otázkou pro jiný výzkum. Dá se tedy říci, že v porovnání s ostatními státy unie, Česká republika legislativně umožňuje relativně dobré podmínky při vstupu nových subjektů do podnikání přepravy cestujících po železnicích. SŽDC v tomto ohledu hraje neodmyslitelnou roli.

<sup>35</sup>Bognetti a Faziolli, 1999

### 3.5 Memorandum v roce 2009

Nově liberalizované prostředí železniční dopravy si v ČR získávalo zájem soukromých podnikatelských subjektů a i díky úspěchům prvních soukromých firem na trhu ztrácely české železnice na monopolním charakteru odvětví. I když nastala situace, kdy bylo výběrové řízení před vyhlášením zrušeno s následným prodloužením smlouvy ČD, či se v soutěži objevily dumpingové ceny, stále legislativa umožňovala vstup novým podnikatelským záměrům do tohoto odvětví. I přesto, že léty monopolu zkostnatělého odvětví. To se však mění s rokem 2009 a s Memorandem „O zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“ z usnesení vlády č. 1132/2009 31. srpna a následně 28. října projednáním memoranda.

Vláda tímto usnesením v podstatě garantuje krajům stabilní dotační politiku regionální železniční obsluhy za předpokladu, že kraje vyberou na příštích deset let (tedy od 2010 – 2019) jednoho dopravce a ten bude poskytovat v tomto časové období veškerou železniční dopravu v kraji. Důležitý je ale fakt, že kraje nejsou povinny na výběr tohoto dopravce uspořádat výběrové řízení. Jednoduše vláda schválila zákon, kterým krajům poskytuje stabilní finanční politiku na podporu železniční dopravy a jedním dechem dodá, že výběr takového dopravce nepodléhá žádným kritériím. Skrze kraje v zastoupení zvolenými hejtmany (tehdy levicové) vlády získávají České dráhy a.s. desetiroční patent na železniční dopravu v krajích s jistotou, že kraje budou mít finance garantované od státu. To vše bez vypsání výběrové soutěže při hospodaření s veřejnými penězi.

Otevřeně muselo přijít rozhodnutí, že na takto zaručený desetiletý přísun peněz, je nutné zajistit výběrové řízení na vhodného kandidáta. V tom smyslu dne 3. prosince 2009 získalo platnost rozhodnutí Evropského parlamentu a rady ES č. 1370/2007, které nařizuje výběrová řízení pro přidělování zakázek ve veřejné železniční dopravě. To ve skutečnosti znamená, že kraje pojaly toto datum jako „deadline“ dokdy se domluvit na prodloužení smlouvy s Českými drahami a.s. na dalších 10 let. Tak se skutečně ve všech krajích v ČR stalo. České Dráhy pak po prodloužení smluv nakoupily 15 vlakových jednotek City Elefant od Škody Transportation, rovněž bez výběrového řízení.

Jakožto samozvaný mluvčí soukromých dopravců podal majitel firmy RegioJET a.s. Radim Jančura v roce 2010 stížnost na Evropskou komisi za státem vytvořenou bariéru na trhu,

která blokuje vstup soukromé sféry na regionální tratě právě prostřednictvím zmíněného memoranda. Evropská komise tuto kauzu prošetřovala, ale v červnu 2012 skrze mluvčí generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise, pí. Olgu Leszczyńska-Varginovou, oznámila EK nedostatek materiálu pro další vyšetřování<sup>36</sup>. Mluvčí RegioJET, pan Ondrůj, obratem oznámil, že dodají potřebné materiály k vyšetření situace. Aktuálně tato kauza nemá právoplatného rozhodnutí EK a Regio JET se rozhodnul řešit spor na lokální úrovni. Tento spor bude podrobněji rozebrán v analytické části práce.

---

<sup>36</sup> Zpravodajství ČT24 [článek], 2014

## 4 Železniční doprava osob soukromého sektoru

Prvotním úspěchem lze v dopravě na železnici určit již dříve zmiňované soukromé společnosti, které uspěly před rokem 2003. Trasy, jimž byl udělen nulový grafikon (byl na nich zrušen pravidelný jízdní řád), ať už kvůli dezolátnímu stavu, nebo z jiných důvodů, jsou prvními vlaštovkami úspěchu soukromé sféry v železniční dopravě osob v ČR. Pokud mluvíme o srovnatelných podmínkách, tedy nejvíce rozšířenému normálnímu rozchodu, je první úspěšnou společností Viamont a.s. Dalším pozitivním přínosem provozu dopravy na železnici soukromé společnosti byly v roce 1998 tzv. Jizerské dráhy tvořící cestu z Liberce do Tanvaldu, i když se jednalo o úspěch jen dočasný. Na tratích na severu Čech vystupovaly různé soukromé společnosti v postavení správce infrastruktury, provozu na drahách i samotné dopravy cestujících. Poslední ze zmíněných činností provozovala firma GJW Praha, spol. s r.o. Nakonec nedošlo k odstoupení této společnosti od provozu z důvodu „neziskovosti“ dopravy, ale právě díky faktu neoddělení železniční sítě na zbylých trasách ČR od dopravy na ní. Vše bylo pod správou ČD. Společnost GJW Praha totiž větší část své obchodní činnosti zaměřuje na výstavbu železničních cest, koridorů, mostů apod. tím pádem byla v aktuální situaci v ČR existenčně závislá na zakázkách od Českých drah. Nicméně pokud Vám někdo přebírá práci na zmíněném úseku a vy na něj máte takovou „páku“ v jeho hlavním oboru podnikání, není nic jednoduššího, než ji využít. A tak posléze společnost GJW Praha skončila s dopravou osob na tomto úseku a převrat se ještě nekonal.

Soukromé společnosti se v průběhu otevírání trhu železniční dopravy rozhodly dokázat státu, že i na tratích aktuálně dotovaných, lze v dlouhodobém měřítku provozovat dopravu se stejnou frekvencí spojů a to za menší dotace na kilometr provozu. Důkazem jsou, již zmíněná, výběrová řízení vypisovaná jednotlivými kraji. I když při velké části případů došlo k rozhodnutí pro ČD, okolnosti průběhů jen zobrazují složitost soutěže s bývalým státním monopolem. Ať už jde o nezapočítání všech nákladů do soutěžené ceny, záhadné zrušení tendrů před vybráním vhodného adepta na základě stanovených kritérií, či využití „chyby v systému“ kdy nebylo zákoně nutno tendry vypisovat. Konkrétně se na dané téma dotací ozývá již několik let Radim Jančura za společnost RegioJet a.s., kdy v roce 2011 na zveřejněné záznamy ministerstva dopravy reagoval obratem výzvou Českým drahám k převzetí

jednotlivých úseků s nižší dotační politikou státu, než jsou ty aktuální čerpány Českými drahami. Toto důležité odtajnění informací bude více rozebíráno následující kapitole.

## 4.1 Úsek Praha – Ostrava

Nedotovaný, a v současné době jediný konkurenční, úsek v Česku je součástí třetího tranzitního koridoru železnic vedoucí ze západní hranice. Směrem na východ vede přes Plzeň, Prahu, dále skrze frekventovanou stanici v Pardubicích do Olomouce a přes Ostravu, poté na východě opouští republiku. Výstavba třetího tranzitního koridoru sloužila ke spojení Norimberku s Žilinou a na našem území má délku 665 km (kolem 7% celkové délky železniční sítě v ČR). I když k realizaci koridoru v celkové podobě stále nedošlo, úsek Praha – Ostrava se v posledních letech stává symbolem konkurenceschopných dopravců na drahách. Soukromé firmy soutěží s holdingem Českých drah o cestující kvalitou servisu, zkracováním tranzitního času, ale hlavně cenou jízdného. Historie trati se určuje složitě, jelikož část konkurenčního úseku, konkrétně úsek Praha- Pardubice, je součástí také prvního tranzitního koridoru. První koridor měl výstavbou sloužit k propojení severozápadních hranic území dnešní České republiky, s jihovýchodní hranicí. Bylo vhodné využít spojení skrze města Praha – Pardubice a v roce 1845 zde vyjela první parní lokomotiva, čímž se tato trať řadí mezi první železniční úseky v ČR (první parní lokomotiva v ČR vyjela v roce 1839<sup>37</sup> – také v rámci prvního železničního koridoru). Jiný úsek ostravské tratí Přerov - Ostrava překrývá zase plány druhého železničního koridoru. Železniční síť je svou konstrukcí velice propojena, co se týče jednotlivých směrů dopravy. Tento fakt hraje negativní vliv hlavně při určování dotací na úseky protínající jedinou konkurenční trať v ČR.

Historicky je obtížně dohledat první vlak, který projel celý zmíněný úsek. Trať však propojuje významné aglomerace napříč republikou, takže má velký potenciál poptávky cestujících a co je nejdůležitější, mezi městy Praha – Ostrava neexistuje dálnice. I z toho důvodu je spojení pro vlakové dopravce velmi lukrativní a intermodální konkurencí, ze strany silniční dopravy, méně ohroženo.

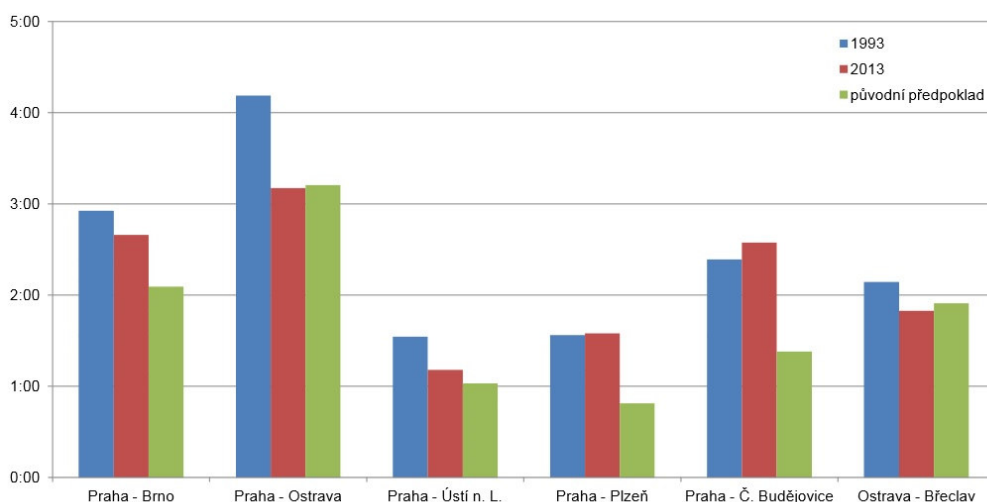
---

<sup>37</sup> Schreier, 2010

V dnešní době je vše ekonomického charakteru rozhodnutím politických autorit, financování železniční dopravy nevyjímaje. Do roku 2006 byl ostravský úsek provozován bez dotací, od roku 2007 pak tehdejší ministr dopravy Milan Šimůnek prosadil dotace i na tomto úseku, dotovány byly všechny soupravy kromě jednotek SC (Pendolino). S rokem 2011 a nástupem soukromých dopravců pak i tyto dočasné dotace ustaly, jinak řečeno stát neobjednával dálkovou dopravu u konkrétního dopravce, ale přenechal úsek konkurenčnímu boji. Samozřejmě mohla přijít situace, kdy odstoupí od provozu všechny firmy, ale právě tento úsek je v současné době považován za jediný, kde si na provoz vydělají firmy jen z jízdného a dalších podnikatelských aktivit, bez dotací státu. Do vstupu konkurence se dá považovat místní financování této trati za více než zmatené. Jediný rozdíl bude znatelný v konečném výsledku hospodaření akciové společnosti Českých drah. Buďto stát nepřidělí ČD dotace a to zhorší HV společnosti, jelikož ta skutečně jezdila úsek ve ztrátě, anebo přidělí a ČD bude zmenšovat ztrátu z jiných tratí. Tak či tak, vše zaplatí daňový poplatník. Ať už skrze dotace na obsluhu železnice, nebo přímo Českým drahám, jakožto organizaci vlastněné a financované státem. Vstupem konkurenčních firem tak dochází na železnicích k odkrývání dotačních politik ČR a s velkou sledovaností masovými médii také ke zvýšení zájmu o dopravu po železnicích.

Velký potenciál hraje právě úsek Praha – Ostrava, ne jen v ohledu na nižší intermodální konkurenci, ale na nejznatelnější snížení tranzitního času na sledovaném úseku po vzniku samostatné České republiky v roce 1993 a započetí modernizace tranzitních koridorů. Ve srovnání s ostatními vytěžovanými úseky na hlavních koridorech, právě trasa Praha – Ostrava dosahuje největšího pokroku v rychlosti přepravy cestujících, kdežto ostatní důležité železniční tratě vykazují nejen nižší pokrok, než bylo očekáváno, ale dokonce za 20 let došlo k prodloužení času přepravy.

Graf č. 4: Srovnání tranzitních časů tuzemské osobní dálkové dopravy po železnici



*Zdroj: SŽDC*

Graf č. 4 zobrazuje jednotlivé úseky a srovnání jejich historických a aktuálních tranzitních časů, sledované hodnoty vycházejí z dat SŽDC. Po 20 letech modernizace koridorů můžeme sledovat časté navýšení tranzitního času a to ne jenom oproti původnímu předpokladu vývoje, ale i ve srovnání s původními hodnotami. Důvodem negativního vývoje sledovaných hodnot je většinou intermodální konkurence, konkrétně výstavby dálnic. Z Prahy do Jihočeské metropole je rozdíl očekávaných a skutečných hodnot nejmarkantnější a svou roli hrají také úseky v provozu D3 a R4. Z Prahy do Brna lze dosáhnout nižšího času přepravy autobusem po dálnici D1, stejně tak z Prahy do Plzně nabízí rychlejší podmínky přepravy společnosti využívající komunikaci D5. Z Prahy do Ostravy však není přímý dálniční spoj aktuálně dostavěn, proto zde prozatím vévodí železniční doprava osob a konkurence i nadále snižuje cenu a zlepšuje servis. Konec přetrvávající výhody železničních dopravců na tomto úseku může nastat kolem roku 2018, kdy se chystá dostavba zbývajících úseků dálnice D1 Říkovice – Lipník nad Bečvou, pak bude dálniční spoj z Prahy do Ostravy kompletní<sup>38</sup>. Ani prodloužení se dokončení tohoto úseku není záchranou pro železnici, ještě se chýlí ke konci výstavba severní cesty po D11 a v Hradci Králové napojení na rychlostní silnici R35, dokončení této varianty je plánováno na rok 2021.

Intermodálně nekonkurenční tranzitní časy korespondují i s výší dotací vyplácených státem na dálkovou osobní dopravu společnosti České Dráhy. Na popud vedení RegioJET a.s.

<sup>38</sup> Binko, 2013

nakonec tehdejší ministr dopravy Pavel Dobeš neodolal nátlaku a nechal zveřejnit konkrétní dotace na dálkovou dopravu od státu pro České Dráhy na základě zákona č. 106/1999 sb. Data vychází z dotovaných přeprav osob v roce 2010 a úsek Praha-České Budějovice je kompenzován na 1 km 160 Kč<sup>39</sup>, ze sledovaných úseků jde o největší dotace na jeden kilometr trasy. Jak bylo řečeno, i trasa Praha-Ostrava byla mimo SuperCity soupravy dotována. Ve srovnání s ostatními úseky se nejedná o vysoké číslo, ale 2,50 Kč za km na nejperspektivnější trati českých železničních tratí v ČR ukazuje, kde všude dokázaly České dráhy svým výhradním postavením získat dotace. Nicméně tato subvence také koresponduje s aktuální nepřehlednou situací železniční dopravy v ČR.

---

<sup>39</sup> Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, České dráhy a.s.; zpráva z roku 2011

## 5 Evropský projekt Shift2Rail

Projekt Evropské komise zahrnující členské státy EU sjednocuje unijní evropskou myšlenku na podporu železniční dopravy, jakožto nejvíce <sup>40</sup>efektivní a ekologickou formu. Jde o podporu růstu užití železniční dopravy pomocí investic do nových technologií, které zvýší atraktivitu užití této formy dopravy a zpomalí degradaci železniční infrastruktury napříč Evropou. Aktuálně železniční doprava přepraví pouhých 10 % zboží putujícího po kontinentu. Co se týče přepravy cestujících po Evropě je číslo ještě méně lichotivé. Jen 6% pasažérů využije pro pohyb dráhy ve srovnání s ostatními druhy dopravy.

Shift2Rail projekt je plánován na 7 let v období mezi roky 2014 – 2020, kdy mají do železniční dopravy přivést zásadní inovace a zvýšit tak její dlouhodobé využití. Hlavním cílem je díky novým technologiím redukovat náklady spojených se železnicemi o 50 %. Pod těmito náklady je myšlena výstavba nových sítí, renovace stávající sítě, udržovací práce apod. Následně se také počítá s navýšením kapacit železničních souprav o 100% a zlepšením spolehlivosti dopravy o 50 %, pod touto floskulí je myšlena přesnost dojezdu železničních spojů v závislosti na nových technologiích v rámci projektu Shift2Rail.

Myšlenka je následující. Díky technologiím do materiálu budou soupravy konstruovány z pevných, ale lehkých materiálů. Ohledně pohonu se počítá s kombinací závislé trakce v nové podobě. Půjde nejen o pohon jednotky na elektrinu, ale v částech tratě bez vystavěné elektrifikace bude využita alternativní jednotka dobíjecího akumulátoru, tedy bez využití fosilních paliv. Z toho vyplývá další snížení ekologické náročnosti železniční dopravy. S lepším materiálem výstavby sítě i nových souprav je nutné již podpořit jen zvýšení kapacity na železnicích a přesnost dojezdu. Oboje má být zajištěno implementací nového systému řízení dopravy na tratích, který odbourá finančně nákladné zastavení a opětovné rozjíždění vlakové soupravy. Stejně tak je slibováno od nového systému snížení limitního rozestupu souprav na trati a tím možnost využití více souprav najednou. Dopravní systém by sledováním provozu na trati také měl detekovat možná místa opotřebení infrastruktury a navrhnout opravy. Využití chytrých telefonů pro správu jízdenek je pak už jen drobností za účelem plynulosti celé železniční dopravy. Vedlejší, ne však zanedbatelným, výsledkem je také

---

<sup>40</sup> European comission, 2013

podpora evropského obchodu. Nákladní vlaky totiž v nočních hodinách doručí bez zpoždění zboží na terminály (či vlečky) díky inovované a spolehlivé transportní síti. Takto vystavěná infrastruktura však vyžaduje uzavřený systém železničních sítí a ohromné částky investic do R&D za účelem dosažení vytyčených cílů.

Všechny doposud zmíněné atributy z programu projektu Shift2Rail jsou stanovený cíl, kam by se měl vývoj na železnicích díky evropským fondům ubírat. Projekt tímto způsobem podporuje unifikovaný evropský železniční prostor SERA (Single European Railway Area) a snaží se nasměrovat železniční dopravu k intermodální konkurenceschopnosti. Klíč a samotná podstata existence Shift2Rail konceptu je ve zjednodušení urychlení přístupu k evropským fondům pro vědu, výzkum a inovace v rámci projektu Horizon 2020.

## 5.1 Financování projektu

S ohledem na nařízení rady EU č. 642/2014 sb.<sup>41</sup> vyčlenila Evropská komise na podporu projektu Shift to Rail částku 920 milionů Eur a to v investici PPP projektů<sup>42</sup> s partnery mezi soukromými společnostmi, kteří byli vybráni v tendru v listopadu roku 2014. Mezi těmito partnery se nachází například německá společnost Siemens AG, za České firmy pak vystupuje v projektu společnost OLTIS Group<sup>43</sup> či AŽD Praha s.r.o. V roce 2015 má začít spolupráce mezi sektory a samotné vyhlášení otevřených výzev v rámci této iniciativy.

Z hlediska financování železnice dochází ze strany EK k obrovskému skoku. Oproti minulému období, kdy komise investovala 155 milionů Eur, se v daném projektu rozhodla zatížit společný evropský rozpočet částkou více než třikrát větší. V rámci tohoto projektu EK odsouhlasila přímé financování 470 milionů Eur po dobu plynutí projektu do roku 2020<sup>44</sup>.

## 5.2 Dopad na konkurenceschopnost drážní dopravy v ČR

Stejně jako ostatní státy EU je i Česká republika zastupována skrze poradní orgán State representative group, kde jsou zástupci všech členských zemí EU. Ti by měli hájit zájmy státu

---

<sup>41</sup> Governing board of European comission, 2014

<sup>42</sup>European comission, 2014

<sup>43</sup>Logistic NEWS, 2015

<sup>44</sup> European comission, 2013

a nestranně hodnotit nabídky společností ucházející se o spolupráci v otevřených výzvách a předávat správním orgánům svá doporučení, či případný názor na splnění kritérií<sup>45</sup>.

Cílem tohoto konceptu je skrze evropský fond podpořit vývoj technologií a jejich užití při železniční dopravě, jakožto ekologického způsobu dopravy. Od odsouhlasení financování a shodě na způsobu vypsání tendrů v této iniciativě neuběhlo příliš času. Za reálný počátek, kde se teprve vypisují jednotlivé projekty, můžeme označit první polovinu roku 2015. I když legislativně je již projekt připraven, operativně startuje právě v nynějším období. Zamýšleným cílem je přivést více cestujících k železniční dopravě. Než budou jednotlivé projekty obnovy a renovace infrastruktury a provozu odsouhlaseny, provedeny a budou se moct v delším horizontu hodnotit, uběhne ještě spousta času. V dnešním světle se Shift2Rail těší podpoře ze strany EU, ale to již z principu podpory železnic a určité vidiny cíle. Jak moc se bude iniciativa týkat oblasti České republiky, je složitá otázka. Stejně tak jako odhad konkrétního časového úseku realizace inovací. Otázkou je, zda li železniční dopravu trápí tolik nedostatek kapacity tratí, systém návěstidel a kvalita služeb, nebo spíše cenová politika v ohledu na otevřenost soutěžení tratí.

---

<sup>45</sup> Johánek, 2014

## 6 Analytická část

Praktická část diplomové práce uvádí soukromé společnosti působící na úseku Praha-Ostrava jako jediné konkurenční části tratě v tuzemsku. Další kapitoly rozebírají odpovědi vypracovaného dotazníku, který je přiložen v přílohách na závěr práce. Jednotlivé body dotazníku jsou seřazeny do 3 tematických celků, které jsou dle struktury identicky rozpracovány. Nejdříve je pro seznámení čtenáře uvedena aktuální situace rozebíraných bodů tématu, následně se k jednotlivým celkům vyjadřují zástupci oslovených společností a nakonec je uveden vlastní závěr ke každému tématu při srovnání teoretických faktů a praktických poznatků. Hodnocené tematické celky jsou stav infrastruktury a dostatečnost její kapacity pro působení konkurenčních firem v železniční dopravě, dále cenová politika se všemi specifiky dotování veřejných železnic a možnostmi ulehčení státnímu rozpočtu a nakonec transformace na železnicích směrem ke konkurenčnímu prostředí a budoucnost veřejné drážní dopravy. V další části práce jsou uvedeny příspěvky expertů veřejné dopravy k totožným tématům. Závěr pak shrnuje výsledky dotazníkového šetření a vyzdvihuje důležité poznatky týkající se omezení konkurenčního prostředí železniční dopravy v ČR.

### 6.1 Společnosti železniční dopravy na úseku Praha - Ostrava

Prvním osloveným zástupcem je zaměstnanec firmy České dráhy a.s., která co do objemu poskytování dopravních služeb působí historicky na železnicích jako nejdůležitější hráč. Vzhledem k velikosti firmy čítající přibližně 25 000 zaměstnanců nelze porovnávat finanční ukazatele se zbylými konkurenty na konkurenčním úseku. Pro srovnání je však dobré zmínit ztrátu společnosti v provozu osobní železniční dopravy v roce 2013 čítající 2 miliardy korun a její následné ponížení v roce 2014 na ztrátu 865 milionů korun. Lepších čísel bylo dosaženo také díky nižší investiční aktivitě společnosti, celkový dluh společnosti však nadále stoupá (necelých 37miliard korun českých).<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Výroční zpráva ČD, 2014

### 6.1.1 LEO Express a.s.

Společnost Leoše Novotného (ml.) byla zapsána do obchodního rejstříku 8. ledna 2010 pod názvem *Aretusa* akciová společnost a hlavní náplní činnosti podniku byl pronájem realit, současný název společnosti byl ustanoven v srpnu 2011 s předmětem činnosti provozování drážní dopravy. Přes problémy s odebráním nových vlakových souprav od firmy Stadler odsunula nakonec firma zkušební provoz na listopad 2012 a měsíc na to 9. prosince zahájila provoz plný (i když s poloviční flotilou vlaků). Od své konkurence na trati se LeoExpress a.s. (LE) liší strategií výběru vlaků. Společnost investovala do nákupu nových souprav od švýcarského výrobce kolejových vozidel, proto provozně vykazuje menší náklady, nicméně na druhou stranu je větší mírou zatížena vyšší hodnotou odpisů nakoupených souprav.

Tabulka č. 3: Vybrané položky konsolidovaného výkazu zisku a ztráty (v mil. Kč)

|                          | <u>2014</u>     | <u>2013</u>     | <u>2012</u>    |
|--------------------------|-----------------|-----------------|----------------|
| Tržby z hlavní činnosti  | 178 308         | 193 313         | 10 555         |
| Výkonová spotřeba        | -111 653        | -136 444        | -49 704        |
| Odpisy a amortizace      | -70 337         | -67 348         | -4 907         |
| Finanční náklady         | -62 952         | -74 475         | -563           |
| <b>Ztráta po zdanění</b> | <b>-136 650</b> | <b>-159 045</b> | <b>-78 118</b> |

*Zdroj: Výroční zpráva společnosti LeoExpress, 2014*

Výše uvedená tabulka č. 3 zobrazuje položky konsolidovaného výkazu zisku a ztráty, které charakterizují hospodaření společnosti. Firma začala vykazovat dopravní činnost až v posledním měsíci roku 2012, i proto jsou čísla v posledním sloupci neporovnatelná vzhledem k následujícím dvěma letům firemní činnosti. Obecně lze pozorovat pozitivní bilanci hospodaření z provozu. Tržby z posledního sledovaného roku sice nepřesahují ten předešlý, ale po odečtu výkonové spotřeby vychází v roce 2014 lepší výsledek. Pozitivní bilance při porovnání tržeb a výkonové spotřeby je zapříčiněna nízkými náklady provozu nově pořízených vlakových jednotek, tato nákladová položka představuje více jak polovinu nákladů výkonové spotřeby. Není tedy překvapením, že v ohledu na přímé provozní náklady na ujetý vlakokilometr vykazuje LE nejlepší čísla z konkurence na trati<sup>47</sup>.

Další řádek tabulky představující odpisy a amortizace obsahuje z velké části hlavně odepisování nových souprav pro záměr podnikatelské činnosti na ostravské trati a právě

---

<sup>47</sup> Pokud jsou brány provozní náklady soupravy SC Pendolino ČD jako 100 %, pak RJ dosahuje se svými vlaky hodnot 77 % a LE dokonce 49 %. (Zdroj: Výroční zpráva společnosti LEOexpress a.s. 2014)

zde hrají nové černožlaté vlaky negativní roli ve výkazu, nízký náklad provozu byl vykoupen vyšší pořizovací cenou nových souprav, oproti konkurenci. Finanční náklady byly zahrnuty do výběru z důvodu poukázání na financování činnosti společnosti, necelých 96 % této položky obsahují úroky z bankovních úvěrů. V posledním řádku je pak možné sledovat ztrátu firmy po započtení všech (i nezmíněných) položek. Pozitivní krokem je alespoň relativní snížení ztráty za poslední sledované období.

Za společnost LEOexpress a.s. odpovídal na dotazník Pavel Winter, který zastává pozici technologa a má na starosti pravidelnost provozu na zkoumané trati, respektive mimo jiné také plynulost provozu a report odchylek dle jízdního řádu.

### 6.1.2 RegioJET a.s.

Společnost provozující drážní dopravu byla zapsána do obchodního rejstříku v březnu roku 2009 jako dceřiná společnost Student agency a.s., jejímž majitelem je Radim Jančura. Již v roce 2006 majitel firmy oznamoval záměr vstupu na kolejovou dopravu a dva roky na to usiloval o dotovaný úsek jizerských železnic Libereckého kraje ve spojení s třetím největším dopravcem v Evropě *Keolis*. Ze soutěže však firmy předčasně odstoupily z obavy z dumpingových cen nabídnutých Českými drahami. Bez větších úspěchů v průběhu let společnost usilovala o převzetí jednotlivých úseků dálkové železniční dopravy i krajské obslužnosti. Firma byla v roce 2010 nařčena, že reálně nedokáže zajistit provoz svými soupravami, a tak proběhla akce „žluté jaro na železnici“, kdy se v rámci všech krajů prezentovaly žluté soupravy RegioJET od firmy Siemens (označení Desiro) za symbolické jízdné. Ke dni 26. září vstoupila společnost na trať Praha – Ostrava<sup>48</sup> a po vstupu třetího konkurenta omezila počet zastávek pro dosažení rychlejšího tranzitního času. RJ má rozsáhlé podnikatelské aktivity i na železnicích na Slovensku.

Naneštěstí v době tvorby diplomové práce RJ nezveřejnil výroční zprávu za rok 2014, nicméně nelze předpokládat, že by tak firma učinila ještě v druhém čtvrtletí roku 2015. Co se týče totožného dokumentu za rok 2011, došlo pro představu ke zveřejnění až po veřejné upomínce k začátku roku 2013. Vzhledem k tomu, že tyto data neobsahuje ani server

---

<sup>48</sup> Stejně jako u první představované soukromé společnosti i u RJ soupravy překračují hranice končily ve stanici Žilina (Svk), nyní je prodloužen provoz až do Košic. Nicméně na Slovensko zajíždí jen přibližně jeden spoj denně, stejně tak v opačném směru.

ministerstva spravedlnosti justice.cz, je nutné vycházet z dostupného materiálu výroční zprávy roku 2013.

Tabulka č. 4: Vybrané položky výkazu zisku a ztráty (v mil. Kč)

|                          | <u>2014</u> | <u>2013</u>    | <u>2012</u>    |
|--------------------------|-------------|----------------|----------------|
| Tržby z hlavní činnosti  | _____       | 346 443        | 267 242        |
| Výkonová spotřeba        | _____       | -298 963       | -201 270       |
| Odpisy (DHM + DNM)       | _____       | -4 490         | -2 373         |
| Finanční náklady         | _____       | -5 853         | -2 985         |
| <b>Ztráta po zdanění</b> |             | <b>-93 446</b> | <b>-76 267</b> |

*Zdroj: Výroční zpráva společnosti RegioJET, 2013*

Vzhledem k rozsáhlé podnikatelské činnosti v železniční dopravě na území Slovenské republiky a jinému způsobu financování dceřiné společnosti RegioJET nelze přímo porovnávat s konkurenčním dopravcem LE. Nicméně v prvním řádku tabulky č. 4 lze pozorovat navýšení tržeb z prodeje zboží a vlastních služeb (a výrobků) za sledované období, stejně tak ale i simultánní navýšení nákladů na provozování souprav. Odpisy hmotného majetku nehrají výraznou účetní položku a to také díky nákupu již použitých souprav<sup>49</sup>. Finanční náklady jsou pak uvedeny jen již pro srovnání s první zmiňovanou firmou. Zajímavým ukazatelem je ztráta společnosti uvedená na posledním místě tabulky, která v roce 2013 narostla přes 93 milionů. Vedení společnosti však za provoz v roce 2014 oznamuje pokles ztráty na 38 milionů a za první kvartál roku 2015 již prezentuje ziskové hospodaření. Prozatím si ale není možné tato čísla ověřit ve zveřejněných dokumentech.

Za společnost RegioJET a.s. odpovídal telefonicky v dotazníkovém šetření Aleš Ondrůj, který aktuálně zastává pozici mluvčího v mateřské společnosti Student Agency (dříve i pozici ředitele prodeje). V minulosti působil Ondrůj i jako mluvčí Českých drah.

## 6.2 Kvalita infrastruktury a její kapacita

V rámci tohoto tematického celku bylo zjišťováno povědomí o projektu Evropské komise Shift2Rail, do něhož vkládá EK nejenom velké naděje, ale především velké investice. V rámci směrnice Evropské unie 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve společenství EU podporuje i tímto způsobem bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na drahách evropského železničního systému. Tato směrnice zahrnuje i unifikaci

<sup>49</sup> Konkrétně na konkurenční trase Praha – Ostrava (-Svk)

bezpečnostních prvků vlaků v rámci unie, vytvoření jedinečných kódů jednotlivých souprav k rozpoznání v celém společenství, jednotné schvalování nových vlakových souprav a právě i směřování vývoje železniční infrastruktury unie k jednotným zabezpečovacím prvkům a totožnými podmínkami provozu pro podporu evropských železnic<sup>50</sup>.

Další zkoumanou částí je vliv provozu nákladní dopravy na dochvilnost osobní dopravy a kvalitu poskytovaných služeb. U nás i v zahraničí je upřednostňována osobní doprava před nákladní, kterou tím odsouvá na provoz v nočních hodinách. Stejně jako v silniční dopravě, je i na železnici diskutován vliv hmotnosti nákladních vagónů na kvalitu infrastruktury. Na téma současného provozu nákladní i osobní dopravy lze v poslední době často narazit při vypuknutí jedné z mnoha stávek strojvedoucích v Německu, která se nakonec přenesla z více postižené nákladní dopravy i do omezení spojů v osobní dopravě. Nabízí se zjištění povědomí o možnosti zavedení tzv. smíšených vlaků, v nichž je v oddělených vagonech přepravováno zboží, ale v rámci jedné soupravy jsou zahrnuty i vozy pro cestující.

Kapacitu infrastruktury zahrnuje i dotaz na podnikatelskou činnost v jediném nedotovaném úseku Praha-Ostrava. V seznamu českých železničních dopravců nalezneme 59 společností operujících v tomto oboru. Na zmiňované konkurenční části železniční sítě jsou však jen 3 konkurenční dopravci. Je tento fakt způsoben nedostatečnou otevřeností trhu, složitými podmínkami vstupu, nedostatečnou kapacitou tratě, nebo jinými aspekty?

### *6.2.1 České dráhy o infrastruktuře*

V říjnu roku 2007 došlo k rozhodnutí o oddělení ČD Cargo od společnosti Česká Dráhy a.s. ČD tím přišly o zisky z nákladní přepravy na pokrytí, či alespoň zmenšení, ztrát z provozu osobní dopravy. Dále o všechny nákladní vagony, třetinu hnacích vozidel a přibližně čtvrtinu stávajících zaměstnanců. Zástupce ČD shledává kolizní grafikon nákladních spojů s osobními přepravami a to jako jediná dotazovaná společnost s dlouholetou zkušeností na poli nákladních železničních přeprav.

V ohledu na rozdělení provozu osobní i nákladní dopravy na trati zmiňuje je zmíněn nesouhlas s aktuálním stavem. Nejde o majoritní část infrastruktury, ale některé tratě jsou

---

<sup>50</sup> Směrnice evropského parlamentu a rady 2008/57/ES ze dne 17.6.2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství.

z hlediska kapacity nedostačující a rozvoj osobní dopravy je vlivem nákladní, zpomalen, nebo zcela zastaven. V dotazu na četnost a budoucnost výskytu smíšených vlaků nebylo dosaženo konkrétní odpovědi. Menší počet konkurenčních dopravců v nejvíce zmiňovaném železničním úseku ČR je vysvětlován menšími zisky vyplývajícími z nejistého prostředí podnikání na vlastní riziko (jakkoliv zní úsměvně tento prvotní předpoklad svobodného podnikání, na železnicích není opravdu klasickým jevem, právě z nutnosti dotací dopravy cestujících na drtivé většině tratí v ČR). Dalším zmíněným důvodem je složitější prostředí, které vyplývá právě z faktu ponechání úseku Praha – Ostrava konkurenčnímu boji. Projekt Shift2Rail nenalezl ohlasu, dotazovaný o této iniciativě neslyšel.

### *6.2.2 LEO Express o infrastruktuře*

Z hlediska kapacity tratí vidí respondent ze společnosti LEO Express a.s. minimální dopady provozu nákladní dopravy na tu osobní. Nejen to, ale naopak soupravy pro cestující kapacitně vytlačí nákladní vagóny do nočních časů. Při výlukových situacích na železnici je osobní doprava preferována v té míře, že v případě zajištění plynulosti provozu osobní, je nákladní doprava odkloněna, nebo zcela zastavena. Negativní vliv je však možné pozorovat v otázce kvality infrastruktury. Nákladní doprava svými váhovými limity (22t na spojenou nápravu) zvyšuje zatížení infrastruktury a má na její zhoršenou kvalitu větší vliv, než osobní doprava. Tento fakt se ale odráží i v osobní dopravě. Vlivem nerovnosti na tratích dochází ke snížení cestovního komfortu a tím železniční doprava ztrácí na intermodální konkurenceschopnosti.

Smíšené vlaky při odpovědích i zde zaznamenaly neutrální odpověď, dotazovaný tuto alternativu dopravy neznal. Co se týče výběru podnikání na trati Praha – Ostrava omezeného počtu firem jsou zaznamenány konkrétní odpovědi s příklady. Vše je otázkou velkých vstupních investic a tedy nutnosti velkého kapitálu, či otevřené možnosti financování. Na konkurenčně-schopný provoz je potřeba 4 velkokapacitních souprav, aby byl zajištěn alespoň dvouhodinový takt dopravy. S tím souvisí i kvalitní zázemí pro technickou údržbu vozového parku apod. Konkurence a bitva o zisk pak hraje velkou roli při smýšlení podnikatelského záměru. Účast v tendru na dotovanou trať pak ve srovnání s nejistým ziskem proti odhodlané konkurenci vypadá jako schůdnější cesta. Projekt Shift2Rail ani zde nenašel ohlasu a možnosti podrobnějšího zkoumání.

### 6.2.3 RegioJET o infrastruktuře

Dle názorů zástupce společnosti RegioJET rozvoj nákladní dopravy nijak nelimituje rozvoj té osobní. Provoz nákladní dopravy jednoduše z hlediska kapacity, ale ani jinak, neblokuje podnikání v oblasti dopravy osobní. Na železnicích je tedy dost místa pro oba způsoby podnikání a k devastaci infrastruktury vlivem těžkého nákladu nedochází. Otázka využití smíšených vlaků a současného provozování nákladní a osobní dopravy získala jednoduché vysvětlení, tuto variantu nikdo nenabízí a je otázka, zda-li ji někdo poptává. Pokud by bylo požadováno takových služeb, trh by se přizpůsobil a vznikaly by následné podnikatelské záměry. Ale investovat do průzkumu, zda-li vůbec je taková služba poptávána, by byla pravděpodobně ztrátová investice. Navíc, s železnicí si takové služby prostě v ČR nikdo nespojuje.

Seznam českých železničních dopravců obsahuje spoustu firem zabývajících se na železnicích jiným druhem podnikání. Nejen mimo dálkovou dopravu, ale také mimo osobní dopravu jako takovou. Druh podnikání na konkurenční trati vyžaduje jiný rozsah služeb oproti např. příležitostné přepravě. Rozhodnutí podnikat v tomto sektoru přijali jen ti dopravci, kterým je železniční doprava vlastní a vidí v dlouhodobém měřítku potenciál profitability.

Nadnárodní myšlenka podpory železnic, projekt Shift2Rail, nezískal důvěru ve změnu současného prostředí ani při nemalých investicích. Negativní náhled vyplývá z nedostatečnosti podpory ze strany legislativy, při zavádění takovýchto iniciativ. Nejde o podporu projektu na železnicích, ale o právní imperativy doprovázející implementaci projektu, které by přenášely část negativních externalit na původce a tím zlepšily intermodální konkurenceschopnost železnic. V nákladní dopravě bude skutečný nárůst zájmu o železnice pozorován jen tehdy, když bude konkurence v silniční dopravě daňově zatížena a tím se stane pro zákazníka železnice relativně levnější a zajímavější. Otázkou je, zda-li je potřeba takových regulací a nadnárodních řešení. Tam, kde nejsou potřeba dotace, si trh jednoduše poradí sám. Pokud železniční doprava nabídne kvalitní služby, rychlejší čas dopravy, servis na palubě, jednoduše bude mít pro zákazníka výhodu, pak si on vybere cestu vlakem. Pokud bude ale vagon přeplněný, pojede pomalu a bez servisu na palubě, potenciální zákazník nemá žádný důvod si vlak vybrat.

K pokroku v kvalitě spojů se dojde právě soutěžením různých úseků. Stát objednává a financuje veřejnou dopravu za účelem přesunu cestujících na železnice, toho lze docílit ale jen puštěním konkurence na tratě, tedy soutěžením jednotlivých úseků. Slovensko je reálným příkladem, při příchodu RegioJETu na tratě Bratislava -> Dunajské Streda -> Komárno zaznamenala společnost mnohonásobný nárůst cestujících na železnici, než národní dopravce v minulých letech. K těmto výsledkům dopomohly společnosti i investice do parkovišť blízko nádraží na Slovensku. Jinak řečeno, iniciativy musí jít ruku v ruce s myšlenkami podpory atraktivity železnic, i mimo ně. Jinak samotný projekt nemá šanci cokoliv změnit (*pozn autor: myšlen projekt Shift2Rai*).

#### 6.2.4 Zhodnocení stavu železniční infrastruktury

Geografické umístění České republiky ve středu Evropy vybízí k rozvoji ekologické železniční dopravy. Z tranzitních poplatků je pak možné financovat údržbu infrastruktury a nové investice do ní. Tuzemsko však v implementaci této myšlenky daleko zaostalo za sousedními státy. Nejen v porovnání s Německem jsou naše investice nižší, ale například polská Varšava se díky dlouhodobému plánu stala v podstatě ústředním městem dálkové železniční dopravy, což jen dokazuje přímé železniční spojení s východočínským městem Suzhou. U nás bylo rozhodnuto o potřebě regionální obslužnosti za cenu dotací, ale proč se neprosadila myšlenka podpory vysokorychlostních tratí, která by učinila tranzit přes Čechy daleko zajímavější z hlediska úspory času? Vybrané prostředky nákladní i komerční dálkové dopravy pak mohly částečně dotovat regionální obslužnost. V jednom kroku bylo rozhodnuto o dotaci neziskových tras a zároveň přijat fakt trvalé masové finanční podpory železniční dopravy.

Otázka nákladní dopravy, a její ohrožení ve vztahu k osobní není z ohledu kapacity tratí ožehavým problémem, jelikož je vskutku většinou začleněna do nočních spojů. Na rovině regionální dopravy je někdy situace problémovější a řešením by bylo skloubit nákladní i osobní dopravu ve smíšené vlaky a tím ušetřit vlakilometry. Nicméně na to naše stanice při odbavování aktuálně nejsou zařízené a zdá se, že se o tomto ani neuvažuje. Poslední zmínka o smíšených vlcích je u Českých drah kolem roku 2000, s následnou transformací však projekt utichl a nové ČD se soustředí na konkurenční boj na kolejích. Nutno podotknout, že v sousedním Německu je tento druh dopravy využíván na mnoha trasách. Na dálkových

tratích se smíšené vlaky těžko dočkají úspěchu, aktuální technologický rozvoj míří k uceleným vlakovým soupravám, kde jsou hnací a řídicí prvky jednotky rozmístěny po celé soupravě, není tedy možné operativně upravovat počet vagónů o nákladní jednotky. Což by byl jeden ze základních předpokladů tohoto druhu dopravy a jeho velká konkurenční výhoda. Dle získaných odpovědí je očividné, že směrem k propojení nákladní a železniční dopravy ani podnikatelské záměry nevedou.

Jediný úsek železniční dopravy ponechaný konkurenčnímu boji neláká více dopravců hlavně kvůli velkým množstvím počátečních investic, ač jsou někdy tyto investice velmi spekulativní. Nákup vlaků řady Supercity s označením Pendolino umožnilo ČD díky nemalé investici získat naklápěcí vozy, které mohou projíždět oblouky vyšší rychlostí než běžné soupravy. Oproti konkurenčním vlakům však tímto tahem akciová společnost získala výhodu jen 5 minut na celém úseku, protože české tratě na tento druh dopravy jednoduše nejsou stavěny a tak je využití nakládání minimální. Fakt, že tuto investici hradili daňový poplatníci a nepřišel s ní soukromý subjekt, jen dokresluje průhlednost financování Českých drah ze státních peněz. Dalším faktorem proti vstupu dalšího dopravce na trať je ojedinělé prostředí konkurenčního boje na železnici a již nyní velice vytižená kapacita tratě, která krom těchto tří dopravců musí ještě zajistit v osobní dopravě místo mezistátním spojům a to přednostně.

Projekt Shift2Rail je na jednu stranu běh na dlouho trať. Bereme-li v potaz projekty vývoje technologií na železnici ve fázi počátku a za dlouho dobu proces samotné implementace přes vládní i nadnárodní aparát, není divu, že dopravci nevěnují pozornost takovému nápadu. V tváři v tvář vývoji na železnicích v poslední letech je pro obchod důležitější pružně reagovat na lokální změny trhu. Pravdou však je, že změny musí být podpořeny nejen v samotné železnici ale ve výstavbě přístupových cest k železnicím, podpory parkovišť u stanic a dalšími inovativními nápady. Jen tak lze pomocí této iniciativy skutečně dosáhnout nárůstu cestujících na železnici a skutečně tak podpořit ekologický druh dopravy, ať už lokálně v ČR, či po celé Evropě. Nejdříve je ale nutné zjistit, zda-li jsou takové výdaje potřeba. Pokud nedojde k soutěžení regionálních úseků a tím možnosti snížení dotací a zvýšení kvality provozu dopravy, pak nelze ani zjistit, zda by veřejná doprava nemohla být levnější a kvalitnější.

## 6.3 Cenová politika

Nejdiskutovanějším úskalím veřejně objednávané služby je, hned vedle samotného provedení objednávky, její financování. K tomu přispívá i fakt, že se jedná o mediálně zajímavé téma. V prostředí železniční dopravy, kde je vybraná zařizující společnost odkázána z větší části financování právě na státní příspěvky, je toto téma o to více zajímavější. Situace ČR se řadí mezi země se započatým liberalizačním procesem na železnicích. Do jaké míry se ale o tuto situaci zasloužily legislativní změny? A jaký vliv mělo zrušení monopolu a příchod konkurence na cenu jízdného, či dotační politiku?

Rozšířením jednoho velkého dopravce mezi menšími konkurenty vzniká hned několik podnětů pro antimonopolní úřad. Souběžně s realizací provozu konkurentů na trase Praha – Ostrava započala i diskuze o ČD a jejich využívání dominantní pozice hráče na trhu. Další důležitou otázkou je vůbec potřeba dotací na některých úsecích dálkové vnitrostátní dopravy. Není možné některé úseky drážní dopravy provozovat levněji, nebo přinejlepším úplně bez dotací a to s udržení aktuální četnosti spojů?

Budoucnost využití a směřování železniční dopravy hraje především vývoj cen jízdného v dlouhém období. Vstup konkurence na tratě by rozhodně měl promluvit do cen jízdného a s tím také přinést nové možnosti nelineárních cen dopravy lépe odpovídající samotnému vytížení dopravního prostředku. To má za důsledek přilákání více zákazníků a optimalizaci na provoz potřebných nákladů.

Směřuje však železniční doprava v konkurenčním prostředí spíše k přerozdělení dotací pod jiný subjekt a zachování statusu quo na železnicích, nebo je zde snaha o nabídnutí lepších služeb za nižší cenu a tím získání konkurenční výhody?

Velkou neznámou je budoucnost státem neobjednávané části tratě Praha – Ostrava, kde dochází po vstupu konkurence k obrovskému zlevnění jízdného v řádech desítek procent. S tím samozřejmě dojde k přilákání více cestujících na trať, ale výhoda této situace zůstane jen v případě, pokud nárůst cestujících dokáže pokrýt náklady na provoz při sníženém jízdném. Cenová válka se společností financovanou státem a navíc s obrovskou základnou působící na většině tratích v České republice může být nakonec jen bojem s větrnými mlýny a liberalizace železničních dopravců jen krátkodobým úkazem díky nemožnosti dlouhodobého pod-nákladového financování.

### 6.3.1 České dráhy a financování železnic

Z výsledků zodpovězených dotazů vyplývá, že pokud došlo po vstupu konkurence na tratě k zvýšení jízdného na dotovaných paralelních úsecích, tyto prostředky nebyly získávány účelově k podpoře konkurenceschopnosti na trati Praha – Ostrava. Jinak řečeno, zvýšení jízdného Českými drahami bylo z důvodu vývoje na trhu a ČD si tímto nepomáhaly k financování provozu spojů, kde již dotace od státu nezískávají a naopak o cestující přicházejí.

Na dotaz o možnosti provozu dálkové vnitrostátní osobní dopravy bez dotací za dodržení aktuální četnosti spojů bylo odpovězeno neutrálně. Respondent zaměstnavatele Českých drah si nebyl vědom skutečných nákladů spojů a jejich pokrytím prodaným jízdným. Situace je v ČR taková, že na ostatní spoje ČD dostávají dotace (dosedávna i Praha – Ostrava) a možnosti „jiné linky nejsou realizovatelné“ využito nebylo.

Očekávaný vývoj cen bude oscilace kolem aktuálních hodnot. V důsledku tato predikce na jednu stranu nepřivede nové cestující na vlakové spoje, ale při obdobné situaci u intermodální konkurence ani cestující neubere. Cílem dnešních dopravců na objednávaných tratích je dle zaměstnance ČD získat dotace od státu a tak částečně pokrývat náklady provozu. O konkurenci službami a lepším servisem za nižší cenu nejde. Pokud ale ČD na dotovaných úsecích jsou i po obdržení dotace od státu ve ztrátě, proč by se pak na stejnou trať hrnuli soukromí dopravci a soutěžili o železniční obslužnost ve ztrátovém byznyse?

Vývoj cen jízdného na konkurenčním úseku je v mezích zákona a jedná se o běžnou součást konkurenčního boje. Není potřeba počítat jednotkové náklady provozu spojů a rozhodovat o cenovém dumpingu. S tím souvisí i poslední odpověď ČD k tématu financování. Na železniční trase vystavené konkurenčnímu boji mohou podle respondenta operovat tři velcí dopravci a udrží se na trati. V dohledné době nebude mít snižující se jízdné vliv na odstoupení jedné ze společností a v tomto stadiu lze provozovat dopravu u všech společností i v delším časovém úseku.

### 6.3.2 LEO Express o financování železnic

Dle respondenta ze společnosti LEO Express je dotování úseků, protínajících se s tím ostravským, reálným problémem. ČD takto získávají od státu prostředky na části tratě, kde ostatní účastníci železniční dopravy žádné dotace nemají a to je jednoznačným porušení

hospodářské soutěže umělým zvýhodněním jednoho z dopravců. V polovině dubna začíná z podnětu LEO Express stání u soudu, kde žalují ČD o náhradu škody ve výši 419 milionů Kč. Ta vznikla údajně společnosti právě z důvodu dotací části tohoto úseku a v důsledku toho možnosti Českých drah aplikovat pod-nákladové ceny jízdného. Dotazovaný nazývá tento druh financování jako křížový<sup>51</sup>.

Ze získaných materiálů dále vyplývá, že skutečně lze provozovat dálkovou železniční dopravu na dalších železničních spojích v ČR a to bez současných dotací. Tratě by dopravce provozoval na podnikatelské riziko, ale za dodržení současné frekvence obsluhy železničních stanic a státu by tak ušetřil dotační prostředky. Základním předpokladem je ale správná struktura firmy, ucházející se o takovýto tendr. Muselo by dojít k nasazení adekvátních vozidel s nízkými náklady provozu a rovněž zajištění samotného provozu, také s optimalizací nákladů. Jinak řečeno, nelze toho docílit se starou technikou na kolejích a praktikami provozu, které jsou sice funkční, ale od počátku ztrátové.

Co se týče vývoje cen, je očekáván postupný růst průměrné ceny za kilometr dopravy. Tento růst však nemusí nutně znamenat pokles zájmu o železniční dopravu, pokud společně s ním přijde zvýšení komfortu cestování a nabízených služeb po dobu přepravy. Cílem vstupu soukromých dopravců na železnice je dokázat, že železniční doprava lze dělat levněji a kvalitněji. Nasazením modernějších vozidel do provozu a s tím získání vyšší efektivity dopravy chtějí soukromé subjekty umožnit pohodlnější cestování. Tam kde to lze tak bez dotací a tam kde ne, dokázat v soutěžení úseků, že umí nabídnout kvalitnější služby s menšími dotacemi na provoz kilometru úseku. Některé aktuálních úseků se tedy mohou provozovat bez dotací, ale pozor, stále je nutné kompenzovat dopravce. Ze zákona musí dopravce nabízet zlevněné jízdné pro děti, kategorii studentů či osoby s průkazem ZTP. Kompenzace za tyto slevy však stát poskytovat musí, jelikož bez nich by dopravce nemohl docílit zisku. Tak vypadá situace na tratích dotovaných, ale i nedotovaných. Nakonec, i v ostatních druzích veřejné dopravy.

Udržení 3 velkých dopravců je dlouhodobě možnou variantou, ale nelze toho docílit za stávajících cen jízdného. Nyní, v počátku prvního čtvrtletí roku 2015, jsou ceny uměle drženy

---

<sup>51</sup> **Křížové financování** dle osloveného zaměstnance LEO Express a.s.: díky konstrukci tratí, kde se státem objednávané spojení (tedy dotované) překrývají s ostravským úsekem bez podpory státu, získávají ČD možnost vylepšit svou finanční situaci na zmíněném úseku využitím dotací a tím nasadit na konkurenčním úseku predátorské ceny

pod hranicí reálných nákladů na provoz a za těchto podmínek je otázkou času, který z dopravců by musel svoji obchodní činnost ukončit. Při průměrné ceně jízdenky za celý úsek 400 – 500 Kč by se užívali všichni tři operující dopravci bez problému.

### 6.3.3 RegioJET o financování železnic

Obecně financování železnic funguje více druhů. Na dotovaných tratích doplácí stát společně s krajem na provoz úseku 60 – 70 % z celkových nákladů. Zbytek pokrývá dopravce z tržeb za jízdné. Toto se týká regionálních spojů ale i dálkové dopravy objednávané státem. Pak je tu na druhé straně nedotovaná doprava na úseku Praha-Ostrava, kterou stát přestal sanovat při příchodu konkurence na trať. To protože se ukázalo, že zde mohou působit i dopravci, kteří jsou ochotni zcela bez nároků na příspěvek od státu. Problém však nastává při spojení těchto dvou modelů. Jelikož například trasa Praha-Olomouc-Valašské Meziříčí Vsetín, nebo dolů na Luhačovice, z velké části kopíruje trasu úseku, kde působí konkurence. Tyto trasy ale vyňaty z dotací nebyly a jsou stále objednávány státem. Právě dotováním těchto úseků stát pomáhá ČD zlepšit ekonomiku provozu. To pak vede k situaci, kdy po vstupu RegioJETu na trh sníží České dráhy ceny na úroveň o 30 % nižší, než nasadil RegioJET, a defakto pod-nákladovými cenami poškozují nově příchozího konkurenta. RegioJET vyzval v pátek (10.4.2015, pozn. autor) ČD k vyrovnání za ztrátu v hodnotě 717 milionů Kč mimosoudně. Žaloba bude podána v případě, že se se společností ČD mimosoudně nedomluví.

Provoz jiných úseků bez dotací možný je. Všechna mezistátní spojení plní aspekt dálkové dopravy a lze je provozovat na komerční riziko (typ Eurocity). Na druhém pólu regionální doprava se bez veřejné zakázky neobejde. V ČR lze provozovat na své riziko Praha – Ostrava, Praha – Brno a spojení Děčín – Praha – Brno. Tyto tratě však živí 1-2 dopravce na komerční bázi, zbytek úseků je potřeba soutěžit.

Ceny jízdného jsou znovu dvojího charakteru. Dotované tratě jsou svou cenou závislé na výši dotace. Vzhledem k současnému přístupu nelze očekávat obecně cenové výkyvy, až na výjimku, kdy bude trať soutěžena a dopravu začne provozovat jiný dopravce s lepší nákladovou strukturou než ČD. Pak může dojít k poklesu jízdného. Na úseku Praha – Ostrava se však předpokládá růst cen, jelikož aktuálně přetrvává umělá vytvořená situace s pod-nákladovými cenami Českých drah, které diktují cenovou politiku trhu. Až zde začne fungovat cenový mechanismus, předpokládá se nárůst o 15 – 20 %, ten prostě musí přijít. Z tohoto

důvodu je otázkou času nevyhnutelnost odstoupení jednoho hráče z trhu. To však RegioJET, dle slov svého tiskového mluvčího, určitě nebude.

Historická situace na českých drahách vytvořila subjekt, který je dlouhodobě závislý na dotacích a v necítí se přirozeně v prostředí, kde musí podnikat. Společnosti Radima Jančury jde o to, aby při podnikání bez dotací měli všichni hráči na trhu stejné podmínky. Tedy tam kde je to možné. Tam kde je nutné z části dotovat dopravu na kolejích, jde o možnost soutěžit výší nabízené dotace a kvalitou služeb. V souhrnu tedy o to, aby bylo možné s nižšími dotacemi mít možnost poskytovat kvalitnější služby.

#### *6.3.4 Zhodnocení financování železnic*

Železniční doprava objednávaná státem je závazkem pro občany a její fungování musí být podpořeno státními financemi. Důležitou otázkou ale je, jak moc je potřeba dotovat regionální spoje, jaké jízdné je na tratích ideální a jak bude s cenou odpovídat kvalita služeb. Česká republika byla zvyklá z drtivé většiny objednávat spoje u Českých drah s diktující politikou výše dotací, neměnnou úrovní servisu a zpožděním na tratích, které dnes snad už nikoho nepřekvapí. I když na většině úsecích nedošlo k prosazení konkurenční společnosti, již samotný potenciální boj o železnice donutil ČD zvýšit kvalitu servisu při dopravě. Co by potom mohla nabídnout soukromá společnost, kdyby jí bylo umožněno o trať soutěžit? Nižší ceny na kilometr provozu, lepší servis, dochvilnost. To se bohužel kvůli memorandu na regionálních tratích minimálně do roku 2019 nedozvíme.

Svým způsobem nešťastné je setkání dvou finančních modelů na železnici. Dotazování se z většiny shodují na nutnosti postupném otevírání tratí, ale pak zde nastane situace osobní dopravy na komerční riziko a ve stejných úsecích dotování konkurence. To bohužel vyplývá z infrastruktury železnic v ČR, zde mají 2 koridory z Prahy do České Třebové totožnou cestu a pak dochází k rozvětvení. Touto částí právě projíždí i nedotované vlaky na Ostravu. Nejen tento úsek železnice ale i další vykazují obdobný charakter a tudíž potenciální případ pro antimonopolní úřad. Je jednoduché jeden spoj ponechat konkurenčnímu boji a ostatní dálkové spoje stále objednávat, očividně toto rozhodnutí nebylo domyšleno a případné pokuty zaplatí znovu daňový poplatník. Pokud má dojít k otevření jednoho úseku dálkové dopravy konkurenci, musí být i zbytek paralelních tras otevřeně soutěžen. Dalším podpurným řešením

by bylo vyjmout ze skupiny Českých drah novou společnost, která by provozovala dopravu v konkurenčním prostředí a nemohla by těžit z dotací na jiných úsecích.

Ostravský úsek si prošel v poslední době největší renovací a nárůstu komfortu, dochvilnosti spojů a oblibě cestujících vůbec. Kromě kvality servisu však tento stav vykazuje dle respondentů (LE a RJ) i pod-nákladové jízdné a dlouhodobě neudržitelnou situaci. Po příchodu obou konkurent na trať došlo ze strany státního dopravce k zavedení pod-nákladových cen jízdného, na to obě společnosti reagovaly vynucením náhrad. S postupem etablování soukromých společností na trhu jízdné ČD přestalo vykazovat predátorský charakter a soukromé společnosti zmenšovaly ztrátu, LEO Express hlásil zisk bez započtení odpisů a úroků nejrychleji po nástupu do provozu již v roce 2013. Tento fakt je ale částečně přisuzován nákupu nových souprav (oproti konkurenci) a tím možnosti nabídnutí většího komfortu cestování, nicméně za cenu vyšších odpisů vlaků. RegioJET v hospodaření za rok 2014 podstatně umenšil ztrátu a v roce 2015 již Radim Jančura oznamuje ziskový provoz. I přes tento pozitivní vývoj je dle respondentů očividné, že za aktuálních cen jízdného nemohou dlouhodobě fungovat 3 konkurenti.

Tabulka č. 5: Srovnání cen jízdného na trati Praha hl.n. – Ostrava hl.n. (2Q2015)

| <b>RJ</b> | <i>Jízdné mimo špičku</i> | <i>Jízdné ve špičce</i> |
|-----------|---------------------------|-------------------------|
| Standard  | 190 Kč                    | 325 Kč                  |
| Relax     | <b>295 Kč</b>             | 398 Kč                  |
| Business  | 354 Kč                    | 472 Kč                  |

| <b>LE</b> | <i>Jízdné mimo špičku</i> | <i>Jízdné ve špičce</i> |
|-----------|---------------------------|-------------------------|
| Economy   | <b>289 Kč</b>             | 389 Kč                  |
| Business  | 569 Kč                    | 609 Kč                  |
| Premium   | 699 Kč                    | 1 149 Kč                |

| <b>CD</b> | <i>Jízdné mimo špičku</i>  | <i>Jízdné ve špičce</i> |
|-----------|----------------------------|-------------------------|
| 2. třída  | <b>330 Kč<sup>52</sup></b> | 330 Kč                  |
| 1. třída  | 727 Kč                     | 727 Kč                  |

*Zdroj: rezervační systém společností*

<sup>52</sup> ČD provozuje na této trati i mezistátní spoje EC, které startují s cenou za místo v druhé třídě na 295 Kč, ale dobou přepravy překračují limit 3h a 30min. Tyto vlaky mají své cestující na úseku, ale svým nejdelším časem přepravy zasahují do konkurenčního boje méně než soupravy Supercity (Pendolino)

Tabulka č. 5 zobrazuje v souhrnu mediánové ceny jízdného všech tří společností a to odděleně v provozu ve špičce, tedy páteční + nedělní odpolední spoje a pondělní ranní, a mimo ní. Vzhledem k rozdílným cenovým politikám nelze stanovit přesnější metodu výběru cen. To hlavně z důvodu mnoha faktorů ovlivňující konečnou cenu pro cestujícího jako: včasnost objednání jízdenky, široké škály věrnostních klubů u všech dopravců, státem nařízené kompenzace na jízdné (například studentské či ZTP), akčního jízdného po omezenou dobu a také faktu, že provoz ve špičce počítá každý z dopravců od jiné hodiny i rozdílně pro jednotlivé dny v týdnu. Na základě hodnot v tabulce je však možné pozorovat, že ČD nezohledňují dobu odjezdu vlaku v ceně jízdného a také obchodní strategii společnosti LE, která zaměřuje svoje podnikání především na cestující, kteří si připlatí za komfort ve vagonu.

Tato tabulka srovnání cen jízdného za každou společnost vyzdvihuje tzv. konkurenční cenu jízdného (označeno tučně v samostatném rámečku). Specifický výběr ceny je založen na srovnatelných službách poskytovaných na palubě<sup>53</sup> a je i mediálně porovnáván. Respondent LE označil za stav udržení všech tří společností na trhu nejnižší cenu jízdenek v průměru na 450 Kč. Což by znamenalo nárůst cen jízdného společnosti LE o 56 %. Mluvčí skupiny Student Agency má v tomto ohledu strážlivější odhad a nutný nárůst ceny RJ odhaduje v průměru na 17,5%, tedy na hodnotu 347 Kč. K pozvolnému navýšení cen již delší dobu dochází, ale potřebný skok dle mého úsudku nelze očekávat. To již z důvodu, že jednu z hlavních rolí vývoje cen jízdného hraje společnost financována státem, která trvale vykazuje červená čísla v osobní železniční dopravě na celém území ČR a nevidím důvod změny této situace právě na konkurenčním úseku. Navíc, pokud ČD ještě v roce 2011 dostávaly na tomto úseku dotace za ztrátový provoz, jak by mohly po vstupu konkurentů tento vývoj zvrátit, když v jednom kroku snížily skokově jízdné, ale stejně tak přišli o část cestujících kvůli novým dopravcům na kolejích.

Zlevňování dopravy na regionální dopravy bohužel na delší dobu zastavilo memorandum z rok 2009. Příslib pravidelných dotací při dlouhodobé spolupráci s jedním dopravcem měl za důsledek zakonzervování dotační politiky, cen jízdného i kvalitu servisu na trasách takto objednaných. Osud dálkové dopravy je nyní v rukách státu a doufejme,

---

<sup>53</sup> Samostatná sedačka v otevřeném prostoru, možnost připojení na wi-fi, elektrická zásuvka, zpoplatněné občerstvení poskytované ve vlacích

že výběr nastane právě soutěžením o nejlepší servis a cenu. Pozitivní vývoj lze očekávat i v závislosti na zveřejnění dotací na km v roce 2011 a tím „odkrytí karet“ konkurenci.

## 6.4 Transformace na železnici a budoucnost drážní dopravy

Tento tematický celek představí názor podnikatelských subjektů na trhu na proběhnuvší transformaci v železniční dopravě. Pohled na provedení této přeměny, kde hlavní roli hraje akciová společnost Českých drah a její přizpůsobení podmínkám svobodného podnikání, má úskalí v nejednoznačném převodu majetků a správy infrastruktury pod státní organizaci Správy železničních dopravních cest. Po legislativním vzniku subjektu SŽDC trvalo ještě mnoho let, než došlo k faktickému předání správy a provozu na železnicích od Českých drah. To zapříčinilo pomalejší průběh liberalizace na drahách a odsunutí nástupu konkurence. Rychlost přizpůsobení ČD novým konkurenčním podmínkám určuje budoucí podobu železniční dopravy a to nejen té komerční, ale také státem a kraji objednávané.

Pro predikci vývoje drážní dopravy hraje klíčovou roli její podpora ze strany objednavatele, tedy krajů a státu. Silniční osobní doprava má výhodu ve veřejně podporované výstavbě infrastruktury s širšími možnostmi využití pro občany, na druhou stranu železniční doprava je odkázána jen na výhodu své ekologičnosti, již rozhodnutých investicí do modernizace infrastruktury a finanční podpoře veřejné objednávky. Jak si nakonec ale vedeme ve světě? Jak ukázal LIB index je naše železniční doprava vnímána jako liberalizovaná i v porovnání s ekonomicky vyspělejšími zeměmi, kde transformace drah proběhla dříve než v ČR. Tento stav se tedy rozhodně nedá považovat za neúspěch, ale nelze pro občany dosáhnout lepších výsledků s nižším financováním? Je způsob výběru dopravců jednotlivých úseků transparentní a dochází ke zlepšování poskytovaných služeb? Možná již v samotném procesu objednávání je základní problém.

### 6.4.1 ČD o procesu liberalizace

Z realizované podoby transformace Českých drah vyšla tato společnost s handicapem pro budoucí fungování na liberalizovaném trhu, takové je stanovisko osloveného zástupce jmenované společnosti. Převod majetku pod správu nově vzniklé instituce proběhl nevýhodně pro ČD. Majetek určený k převodu pod Správu železničních dopravních cest byl železničním dopravcem zhodnocen a právě o hodnotu, do něj investovanou, utrpěly České dráhy v porovnání s konkurencí, která podobnou transformací neprošla. Tyto prostředky mohly být vloženy do modernizace vlakových souprav a proto je vyrovnání těchto dvou společností nedořešeným problémem. Co se týče podoby poskytovaných služeb na železnici je zastáváno

kladné stanovisko, v drážní dopravě dochází k neustálému zlepšování služeb poskytovaných během dopravy i mimo ní. I z tohoto hlediska vidí respondent klíčovou roli drážní dopravy na poli veřejné dopravy České republiky a to s postupným nárůstem frekvence spojů.

Doporučením pro České dráhy do budoucna je zlepšování vozového parku a služeb. Zřejmě by bylo moudřejší začít zlepšováním standardů služeb již provozovaných spojů. V ohledu na počet provozovaných úseků by investice do modernějších souprav byla finančně nemalým závazkem, nehledě na to, že by tato investice stejně nakonec skončila v zlepšování služeb na úseku Praha – Ostrava, kde ČD mohou reálně přijít o cestující.

Skeptický postoj je vidět v odhadu nárůstu cestujících na železnici, oproti silniční dopravě. Ač na ostravské trati zuří boj o zákazníky za pod-nákladové ceny, dlouhodobě je viděn nárůst spíše silniční přepravy více, než té po železnici. Diverzifikovaný přístup států k oblasti železniční dopravy je viditelný hlavně na podobě investic do infrastruktury. Stát nepodporuje dostatečně provoz na železnicích a s tím zpomaluje její rozvoj. Chybí adekvátní investice do restrukturalizace a výstavby nových železničních tras a podpora četnosti spojů na jednotlivých linkách také není dostačující. Předvedení hypotetického příkladu soutěže na obslužnost všech úseků v tuzemsku pak mělo samozřejmě za odezvu jednoznačně kladnou odpověď, ČD mohou obsluhovat efektivně všechny úseky v ČR.

#### *6.4.2 LEO Express o procesu liberalizace*

Otázka investic ČD do později převedeného majetku nemá jednoduché řešení, ale zřejmě ani není nutné jej hledat. Bývalý monopol měl před rozhodnutím oddělení infrastruktury od dopravy ve správě větší agendu a s tím souvisela i vyšší míra financování státního podniku. Tento fakt nelze tedy objektivně vyřešit z prostého hlediska výše dotačních prostředků a jejich rozdílného určení a proto by neměl být ani spor brán v potaz při dnešní situaci soutěžení o železniční úseky a o cestující.

Konkurence na českých tratích je z hlediska času novým jevem a stále má co nabídnout co do zlepšování služeb i vývoje cen za jízdné. Brzdícím faktorem tohoto pozitivního vývoje je pomalé otevírání nových tratí otevřenému soutěžení. Pro všechny úseky kromě ostravského pak platí, že je zde stále prostor pro zlepšování kvality služeb i nárůstu frekvence obslužných spojů. Železniční trať Praha-Ostrava je v tomto ohledu pomyslným příkladem, kam to lze

v konkurenčním boji s poskytovanými službami dotáhnout. Respektive, jak by měl vypadat odpovídající komfort při dopravě na zbylých železničních úsecích v České republice.

Působení dopravního giganta s více jak desetiletou zkušeností a státním financováním ovlivnil k lepšímu právě vstup konkurence na trh. Bez tohoto tahu by společnost nadále poskytovala požadovaný servis a četnost spojů bez náznaku snahy o zlepšení služeb a tím přilákání cestujících na železnice. Právě nová situace v podobě konkurence zapříčinila motivaci zkvalitňovat poskytované služby a s tím modernizovat vozový park. Do budoucna je od Českých drah očekáván prudký nárůst investic do těchto činností ve snaze konkurovat a udržet si dominantní postavení v železniční osobní dopravě.

Růst veřejné dopravy je očekáván u železniční dopravy ale stejně tak i u té silniční. Výstavba železničních koridorů a dálnic zkracuje dojezdové časy, tento fakt není viděn jako přetahování o zákazníka v intermodální konkurenci dopravy, ale jako získání úplně nových potenciálních cestujících. Vlivem zkrácení tranzitního času budou ochotni cestující dojíždět do práce i za zábavou na delší vzdálenosti a častěji. Dokončení výstavby železničního koridoru pak logicky bude znamenat nárůst cestujících v tomto druhu dopravy, otevření dálnice zase zapříčiní nárůst cestujících v silniční osobní dopravě.

Výhodou ČR v dopravě na železnici je kvalitní informační nástroj pro cestující (IDOS). Ten zobrazuje nyní i řazení vlaků, aktuální výluky, zpoždění jednotlivých spojů a dokonce i odjezdové tabule s informacemi o nástupišťích v mobilním telefonu. Jinými slovy vývoj technologie je ku prospěchu poskytování veřejné dopravy. Další nespornou výhodou je pak vysoký komfort pro cestující na trase Praha – Ostrava. Nevýhodou je pomalé otevírání soutěžených úseků konkurenci a také horší komfort na vedlejších, státem objednávaných tratích. Konkrétně zastaralý vozový park bez boje o cestující odpovídajícími službami, nedostatečné investice do infrastruktury jsou také viditelným problémem.

Dopravní obslužnost na všech tratích v současné době nemůže pojmout jiný dopravce než ČD. To z důsledku nedostatku vozidel drážní dopravy, menšího počtu kvalifikovaných odborných zaměstnanců a hlavně z absence zkušeností s takovým rozsahem dopravy. Důležitým faktorem otevírání trhů je ale právě jejich pozvolný průběh, nelze soutěžit všechny úseky najednou ale postupně otevírat trh možností soutěžení obslužnosti jednotlivých spojů nebo jejich skupin (objednávání krajů).

### 6.4.3 RegioJET o procesu liberalizace

Na základě zákona o transformaci tehdejšího státního podniku mělo dojít k oddělení dopravy od údržby infrastruktury a jejím provozu. Ke dni 1.1.2013 stát vytvořil podnik České dráhy jako jednoho z možných dopravců na tratích pod manažerem infrastruktury SŽDC. V tu dobu zcela nelogicky převedl pod ČD také nádraží, infrastrukturu, vybavení k činnosti spojené s řízením železnic a celou řadu věcí, které dopravce k vykonávání své primární funkce nepotřebuje a ani je vlastnit nemá. Ale, nemůže později tento majetek prodat státu zpátky a tím získat konkurenční výhodu, de facto by tím vytunelovali ze státního rozpočtu několik miliard korun. Pokud by do takového majetku investovali a takový případ by se dal dokázat, pak ano, mělo by dojít k vyrovnání. Taková situace ale nenastala už z principu, že ČD nejsou ziskový podnik a vše co pořídili ve své působnosti, bylo ze 70 % financováno v podobě dotací. Přesto renovace budov a infrastruktury fakticky vůbec nenastala. Jediný případ lze pozorovat u modernizace hlavního nádraží v Praze, ale zde se o převodu majetku ani neuvažuje.

Renovace v prostředí českých železnic nastala. Došlo k infrastrukturním změnám týkajících se modernizace koridorů a tak byl umožněn vznik konkurenčního prostředí. To se však stále neprojevovalo v podobě soutěžení krajem a státy objednávané obslužnosti, ale v komerčním provozu. Trať Praha-Ostrava, do té doby doména monopolního dopravce, se stává nejvíce konkurenčním prostředím železniční dopravy a to nejen v ČR ale v měřítku celé EU. Občerstvení, internet a celá řada dalších služeb zdarma ukazuje, jak může fungovat konkurenční prostředí na kolejích. Cestující má možnost volby špičkové zákaznické péče u všech dopravců a nenarazí na neodpovídající komfort.

Fungování veřejné dopravy je klíčovým předpokladem pro každý stát. Dochází k přesunu automobilové dopravy na hromadnou a tím k bezpečnější dopravě s nižší ekologickou náročností. Na jedné straně musí fungovat silní objednatelé, v podobě ministerstva dopravy a krajů, s jasnou vizí koncepce veřejné dopravy. Na druhé straně musí dojít k soutěžení této obslužnosti, jen tak může na trati jezdit kvalitní dopravce za nižší cenu a s lepšími službami. Tak je to nejvýhodnější nastavení pro stát a pro daňového poplatníka samotného.

Již v čase zprovoznění Pendolina nastal nesporný posun ve zkvalitnění služeb u ČD. Došlo k řadě kroků, kterými se České dráhy vymezily v konkurenčním boji s automobily

a na ostravské trati získaly o 30 % cestujících více. S příchodem konkurence zvýšily tempo zkvalitňování péče o zákazníky a došlo k velkému posunu. Důležitější otázkou však je, kolik to vše občany státu stálo. Z tohoto pohledu je to pro daňového poplatníka kompletní prohra. Ve skutečnosti došlo k sanaci pro provoz na trati, který by jednoduše vyřešil trh v konkurenčním boji. ČD získaly spoustu prostředků na modernizaci, ale neměly vizi kam dopravu posouvat a v konkurenčním prostředí prohrávají s nedotovanými subjekty. Celkový nárůst cestujících ČD byl 800 000, RegioJET jen na úseku Praha-Ostrava docílil nárůstu 400 000 pasažérů, jako celku skupiny Student agency došlo k nárůstu 1 800 000. ČD ročně přepraví kolem 160 milionů cestujících, mají obrovské zázemí a finanční podporu a přesto došlo k menšímu navýšení pasažérů než u společnosti, která přes rok přepraví jen 9-10 milionů pasažérů.

Vývoj nárůstu cestujících je pozitivní u železniční dopravy, oproti silniční. Stále více lidí přechází na železnice a pokud stát umožní soutěžení regionálních spojů, tak bude pozitivní vývoj pokračovat. V Německu hovořících zemích se soutěžením výkonů v železniční dopravě dosáhlo viditelných konkurenčních výsledků, zde má ještě ČR co dohánět, ale v porovnání se sousedním Slovenskem jsme udělali mílové kroky. Naopak příkladem pro zbytek EU je servis a konkurence na trase z Prahy do Ostravy, to i přes diskutabilní jednání jednoho z dopravců.

#### *6.4.4 Zhodnocení transformace na železnicích a budoucnost železniční dopravy*

Velkou roli v budoucím vývoji situace na českých železnicích hraje průběh transformace státní organizace České dráhy. Ať je mnoha odborníky i společností tato dopravní subjekt považován za brzdnou sílu ve vývoji na železnici, stále zůstává největším dopravcem s obrovským počtem zaměstnanců, velkým počtem dopravních jednotek ve vozovém parku a nemalou základnou zapříčiněnou letitou činností na trhu, oproti novým konkurenčním firmám. Prvním přelomovým datem byl rok 1995, kdy došlo k legislativnímu rozhodnutí zrušení monopolu, rok 2003 pak posunuje tuzemskou železniční dopravu k evropským standardům a odděluje správu infrastruktury a provoz na tratích od osobní dopravy. Nehledě na to jak dlouho trval faktický přenos pravomocí, odpovědnosti a vůbec majetku železničních tratí a stanic. S příchodem jednotky Supercity (Pendolino) dochází k posunu ČD v poskytování služeb, které bylo završeno příchodem konkurence na ostravskou trať a tím vystavení státní

organizace ojedinělým podmínkám na českých železnicích, a to svobodnému trhu bez dotování státem.

S prvním soukromými společnostmi vyhrávající soutěže na obslužnost krajů docházelo k zlepšování služeb na železnicích, tento pozitivní trend byl ale legislativně zastaven na dobu deseti let v roce 2009. Memorandum z onoho roku zařídilo krajům stálé dotace garantované po dobu 10 let bez nutnosti vypisování soutěže, což bylo obrovským krokem zpátky a také proti evropským zákonům. Přijetí zákona nutnosti soutěžení veřejné železniční dopravy až po uzavření smlouvy všech krajů s ČD, bylo jen výsměchem do očí železniční dopravě otevírající se konkurenci. Jediným rozhodnutím byl dán desetiletý patent státní organizaci na veřejnou železniční dopravu ve všech krajích, bez nutnosti bojovat s konkurencí o dotace, bez vypisování soutěže, bez pokroku na železnicích.

Jedinou možností soukromých dopravců zbývá boj o vypsané soutěže dálkové dopravy objednávané státem, tedy rychlíků na renovovaných koridorech železniční dopravy. Pokud dojde i v této oblasti k podobnému vývoji obejítí zákonů a připsání zakázek ČD, zbyde v ČR konkurence soukromých dopravců s vidinou zlepšujících se služeb, kteří nebudou mít tratě, o které by mohli bojovat obchodní strategií a pro-zákaznickým přístupem.

Samotnou kategorii vývoje na železnicích českého území hraje železniční spojení Praha – Ostrava. V první polovině roku 2015 je tato trať jediný konkurenční úsek, kde společnosti bojují o zákazníky bez dotací, tedy jediná část dálkové dopravy, která není objednávaná státem, ale ponechána konkurenčnímu boji. Vývoj dotování byl i do příchodu konkurence přerušován z rozhodnutí ministerstva dopravy a od roku 2011 již nejde na tuto trať z dotací jediná koruna. Nicméně, jak poznamenal v dotazníkovém šetření Aleš Ondrůj (RJ), občané nemuseli do dopravy na této trati investovat jedinou korunu, financování by díky ziskovému provozu vyřešil otevřený trh. Situace před příchodem konkurence zobrazovala nové vlakové soupravy Pendolino financované státem, na provozu, který byl pro ČD z nutnosti dotací ztrátový. Po příchodu dvou soukromých společností byly dotace zrušeny, kvalita poskytovaných služeb šla skokově nahoru a ceny jízdného zase skokově poklesly. Ať už nařčení z predátorských cen bude uznáno či ne, s příchodem konkurence došlo k nespornému posunu kvality na této trati. Ale je pro daňového poplatníka situace výhodnější? Dotování trati zmizelo ale příchod konkurence a pokles cen jízdného přenesl ČD hlouběji do červených čísel, tento rozdíl nakonec bude znovu sanovat státní kasa. Větší zájem o železniční dopravu přinesl

na tratě enormní počet cestujících a s tím i větší kompenzace (studentské jízdné, ZTP apod.) znovu ze státního rozpočtu. Konkurence na tratích na jednu stranu přinesla zvýšení komfortu, na tu druhou však větší zátěž pro státní financování veřejné železniční dopravy. To hlavně díky financování státní organizace, jakožto největšího dopravce na trhu a paradoxně i zvýšením zájmu o tento druh dopravy. Pro občany nevyužívající spojení na této trati je pak vývoj financování drah obzvláště nepřínosný. To je však financování veřejné dopravy v zájmu státní politiky.

## 7 Pohled nezávislých expertů železniční dopravy

Tato kapitola ukáže pohled a možná řešení níže představených osob, kteří mají s veřejnou dopravou mnohaleté zkušenosti, ale nejsou osobně zainteresováni na vývoji železniční dopravy a konkurence na ní. Po představení tazatelů budou kapitoly rozděleny na totožné tematické celky, jako při zkoumání názoru zaměstnanců železničních dopravců. Zde budou experti dopravy odpovídat na totožné otázky jako zaměstnanci tří konkurenčních společností a ukáží svůj pohled na věc s možnými řešeními. Objektivní situace jednotlivých bodů dotazníku již byla představena v předchozích kapitolách a není nutné ji opakovat, závěry z šetření této kapitoly pak budou zahrnuty v závěru celé práce.

Prvním z expertů zkoumané oblasti je Ing. Jan Širc, který je předsedou dopravní komise ve Frýdku Místku a stojí za projektem MHD zdarma. Tato iniciativa sloužila k dočasnému snížení počtu vjezdů osobní automobilů do Města Frýdek Místek, dokud nebude dokončen a zprovozněn obchvat města. V roce 2011 tak byly uvedeny první neplacené linky a zájem cestujících byl, jak očekáváno, obrovský. V průběhu let se připojovali blízké obce a projekt se rozrůstal, jízdné v těchto případech nebylo zadarmo, ale jeho hodnota se dá označit za symbolickou. Podpora veřejné dopravy a omezení automobilové zaznamenala úspěch a projekt se i nyní těší narůstající podpoře. Realizátor tak zaznamenal kýžený úspěch, automobilová doprava ustoupila veřejné a občané města nyní mohou pozorovat sníženou ekologickou zátěž dopravy ve městě.

Druhým osloveným expertem tématu je Tomáš Witoszek, DiS., zaměstnanec koordinátora IDS ODIS, s.r.o., má na starosti marketing, komunikaci a tarifní politiku v uvedené společnosti. Koordinátor ODIS, s.r.o. zařizuje v Moravskoslezském kraji správu integrovaného

dopravního systému a jeho úkony jsou především evidence tržeb z veřejné dopravy a jejich následné rozdělení mezi dopravce, koordinace výkonů dopravy v kraji, příprava podkladů pro zajištění dopravní obslužnosti i s rozvojem veřejné dopravy v podobě zahrnutí nových měst i dopravců do dopravní obslužnosti. S mnohaletou zkušeností s veřejnou dopravou a jejím fungováním, financováním a vývojem má i druhý oslovený ke zkoumané oblasti co říci.

## 7.1 Kvalita a kapacita infrastruktury

Pro správné fungování státu je nutná osobní ale i dobře fungující nákladní doprava. Osobní doprava má při tvorbě grafikonu na kolejích přednost před nákladní, přeprava cestujících tudíž znevýhodněna není. Nákladní však „trpí“ nárůstem zájmu o pasažérskou dopravu po železnici a to díky tomu, že s nárůstem osobní nedochází ke zvyšování kapacit tratí a tudíž se nákladní železniční doprava stává intermodální méně konkurenční (vůči silniční). Potřeby osob a zboží při přepravě jsou odlišné, to hlavně z fyzikálního hlediska. Nákladní vagony se odlišují jinou maximální rychlostí, akcelerací soupravy a brzdícím systémem. Proto osobní dopravci neprovozují tu nákladní a na kolejích tak nejsou vidět smíšené vlaky. Celkově provozovat osobní dopravu je složitější. Slovy pana Širce: „cestující nejsou uhlí, jejich rozhodování nelze předvídat. Proto také osobní železniční dopravě hrozí větší riziko ztrát.

Zaměstnanec ODIS, s.r.o. vidí vztah osobní a nákladní železniční dopravy totožně jako první tázaný. Rozvoj osobní dopravy blokuje fungování nákladní. Díky navýšení provozu, zejména na páteřích koridorech, dochází k většímu znevýhodnění konkurenceschopnosti nákladní železniční dopravy, ta pak ztrácí na své konkurenceschopnosti vůči přepravě zboží po silnici. Idea smíšených vlaků je pro respondenta zajímavým nápadem, ale muselo by nejdříve dojít k technické úpravě nákladních vagonů. Konkrétně by musely být přizpůsobeny provozu s vyšší maximální rychlostí, aby nezpomalovaly přepravu cestujících. Nedotažení tohoto kroku by mělo za následek nárůst tranzitního času dopravy osob, což je jeden z klíčových aspektů konkurenčního boje a zájem o takovou přepravu by mohl být velmi poznamenán. Není však jistá návratnost této investice. Ostravskou trať provozují jen 3 dopravci, jelikož jde o velký závazek pro hráče s dostatečným finančním kapitálem. Z hlediska kapacity je však situace již také alarmující. I tento omezený počet dopravců komplikuje provoz regionální osobní dopravy, která získává časy na trati až po dálkových vlacích. Z hlediska

kapacity tedy počet dopravců dálkové dopravy osob prodlužuje dojezdové časy v regionální železniční dopravě.

## 7.2 Cenová politika

První dotazovaný nevidí případné užití dotačních prostředků na konkurenční trať jako nekalé chování na trhu. V dotazu na možnost otevření dalších úseků vnitrostátní dopravy bez dotací státu byla zaznamenána pozitivní odpověď a jízdné na trati očekává postupný růst cen. Cílem na trhu bojujících dopravců je získat monopol bez ohledu na strukturu společnosti, o zrušení dotací jde jen na těch úsecích, kde je možné provozovat železniční osobní dopravu bez příspěvků státu. Jízdné na trati Praha – Ostrava definitivně naroste, jen to jen otázkou času kdy ceny dosáhnou takové úrovně, aby se zde uživili všichni tři dopravci. Každý z dopravců se snaží nalákat cestující na jiné přednosti provozu a tím nakonec cílí na jiné skupiny zákazníků, dá se tedy očekávat, že zde budou v dlouhodobém měřítku fungovat stále všichni 3 dopravci. ČD vykazují nejrychlejší přepravní čas a tím cílí na zákazníky užívající dopravu pro služební cesty. RegioJET využívají cestující, kteří od dopravy očekávají komfort a lepší servis na palubě a mají na cestování dostatek času. Vlaky LEO Express se pak nachází někde mezi dvěma zmíněnými dopravci a výhodou nově pořízených souprav jsou nízké provozní náklady.

V ohledu na dokazování křížového využití dotací od ČD je pan Witoszek skeptický. Domněnku, že ČD využily dotace z jiných úseků na zvýšení konkurenceschopnosti na ostravské trati, se nepodaří prokázat v ohledu na strukturu financování státního podniku a obrovské portfolio přijmutých dotací s nepřehledným financováním společnosti. Co se týče možnosti otevření nových tratí bez dotací i dlouhodobého vývoje cen jízdného má druhý dotazovaný stejný názor jako první respondent. Pár tratí na komerční riziko se v ČR ještě nachází a ceny jízdného v čase postupně porostou. Takto otevřené tratě však musí mít odpovídající kvalitu železniční sítě a doprava musí být intermodální konkurenceschopná co do rychlosti jízdy tak i plynulosti jízdy po trati. Jinak řečeno, nelze najít další konkurenční trať bez odpovídajících investic do infrastruktury. Cílem soukromých dopravců je dokázat, že s modernějšími vozidly, lepším servisem a promyšlenou strukturou nákladů lze alespoň některé tratě provozovat bez dotací od státu. Přímoú podporu státu však dopravce stále bude potřebovat v ohledu kompenzací při slevách na jízdné pro studenty, osoby ZTP apod. Stávající úroveň cen na ostravské trati dlouhodobě neudrží 3 velké dopravce a jeden bude muset ukončit svou

činnost. Nebýt jiných aktivit soukromých dopravců, již nyní by nedokázali fungovat na tratích z hlediska financování provozu. I tento fakt má nezměrný vliv na pohyb aktuálních cen jízdného. Potenciál pro konkurenci mají dále tratě: Praha – České Budějovice, Praha – Plzeň, Praha – Ústí nad Labem, Bohumín – Brno.

## 7.3 Transformace na železnici a budoucnost drážní dopravy

Převod zhodnoceného majetku od ČD pod správu SŽDC není problémem znevýhodnění státem financované akciové společnosti. Historicky větší správní agenda zahrnovala pro ČD i větší dotace a tím pádem v ohledu na dnešní konkurenční prostředí není nutné brát tento „spor“ na vědomí. Na železnicích již proběhla velká část renovace směrem k zvýšení atraktivity potenciálních cestujících na tento druh dopravy. Stále však probíhá zlepšování služeb a zvyšování komfortu při přepravě. Železniční osobní doprava je pro ČR klíčovým zájmem, její vytížení je ale v první polovině roku 2015 v adekvátním stavu. Hodnocení dopravce ČD je průměrné, kvalita nabízených služeb se v posledních letech velice zvýšila. Do budoucna je pro ČD důležité změnit svůj přístup k výběrovým řízením a začít podnikat. Zvýšení kvality a zejména rychlosti dopravy po železnici má mít za následek zvýšení počtu cestujících na kolejích s pokračujícími rekonstrukcemi budeme pozorovat udržení tohoto trendu. Při srovnání se zahraničními železnicemi je naší nevýhodou nízká kvalita vozového parku a také nízká rychlost přepravy z velké části zapříčiněna konstrukcí tratí. Plusem pro české železnice jsou lidové ceny jízdného. Do budoucna je potřeba se soustředit na zkracování jízdních dob. Soutěžení železniční obslužnosti krajských úseků by mělo být v případě velkých krajů změněno. Moravskoslezský či Středočeský kraj by se měl dle pana Ing. Širce ještě rozdělit do menších celků a ty by pak mohly být nezávisle na sobě soutěženy.

Tomáš Witoszek se ve své první odpovědi ztotožňuje s předsedou dopravní komise ve Frýdku-Místku. Správa více majetku přináší ČD i větší finanční prostředky, zhodnocení převedeného majetku pod státní organizaci SŽDC nelze brát nyní jako znevýhodnění Českých drah oproti konkurenci v dopravě osob. Působení soukromých subjektů v konkurenčním prostředí českých železnic je novým jevem a stále má co nabídnout. Růst železniční dopravy je pro dopravní politiku České republiky klíčový, druhý z expertů tématu však vidí možnost i ve zvyšování kvality služeb a frekvence spojů do budoucna. ČD jako národní železniční dopravce je vizitkou státu a měl by hrát hlavní roli v poskytování dopravních služeb na celém

území ČR. Až příchod konkurence donutil státem financovanou společnost k zlepšování služeb. V boji o zákazníka bylo nutné modernizovat vozový park a rozšiřovat nabízené služby. Nebýt příchodu konkurence na tratě, k tak rychlému rozvoji by nedošlo. Železniční přeprava má potenciálním cestujícím stále co nabídnout. Do doby přepravy není ale počítána jen cesta vlakem, ale i dojezdový čas na nádraží a doprava do cílové destinace. Veřejná doprava se musí i v tomto ohledu cestujícím přiblížit a tak může být více atraktivní. Silniční doprava aktuálně nedisponuje kompletní dálniční sítí, toho by měla železnice využít. Výhodou tuzemské železniční dopravy je boj o cestující a samotné přiblížení železnic cestujícím v podobě různých výstav, prezentací apod. Veřejná doprava v ČR však zaostává stářím vozového parku a to hlavně v regionální dopravě. Při výběru jízdenek hraje negativní roli nemožnost kombinace jízdného u různých dopravců. Atraktivitu železničního spojení by pak zvýšilo promyšlení a rozvoj koncepce *bike and ride*, která představuje návaznost cyklistické dopravy na veřejné prostředky. V posledním bodě respondent zdůrazňuje nutnost soutěžit úseky po částech, vítěz tendru má pak dostatečný čas na pořízení odpovídajících vozidel na zřízení svého zázemí pro provoz drážní dopravy. Soutěžení větších územních celků, nebo celé ČR, není vhodnou volbou a ČD by vzhledem k financování takového provozu nenašly konkurenta.

## Závěr

Cílem práce bylo ověřit hypotézu dlouhodobého ziskového fungování soukromých subjektů železniční dopravy v legislativních podmínkách České republiky. Tedy odpovědět na otázku zda li je pro tyto subjekt finančně zajímavé ucházet se o železniční obsluhu jednotlivých úseků v ČR a jak tato možnost ovlivní budoucnost využití veřejné železniční dopravy.

Původně monopolní odvětví si po vzniku samostatné České republiky prošlo liberalizací a došlo k otevření trhu konkurenci. Tento fakt má za následek podstatné zvýšení úrovně služeb v železniční dopravě osob a obnovení intermodální konkurenceschopnosti železničních dopravců. Ekologičnost provozu vlakových souprav napomáhá veřejné podpoře provozu na drahách a i ze strany Evropské komise přichází iniciativa pro pozvednutí železniční dopravy, leč soukromými dopravci v ČR zatím neoceněna. Financování železniční dopravy je však pro zúčastněné dopravce ztrátová činnost. Nejen na dotovaných tratích ale i v ostravském úseku je dosud doprava v červených číslech a společnosti snižují tuto ztrátu hlavně pronájmem reklamních prostor a prodejem zboží na palubě. K tomu se oba noví konkurenti (LEOexpress a RegioJET) shodují na společném viníkoví a to v podobě predátorských cen diktovaných Českými drahami. V tomto ohledu zahájily v druhém čtvrtletí roku 2015 jednání a soudní procesy ve snaze získat kompenzaci za způsobené ztráty.

Jedinou možností jak zlepšovat finanční výsledky v době právního řešení sporů na ostravské trati je usilovat o dopravu na tratích nových. Kromě podporovaného státního dopravce získala i společnost Radima Jančury více úseků dotovaných státem<sup>54</sup>, což ji v dlouhém období pomůže kompenzovat aktuální ztráty z konkurenčního úseku. Podnikatelské úspěchy mateřské skupiny Student Agency pak určují RegioJETu i na železnicích dlouhodobou finanční podporu již nyní vykazující první zisky z provozu. Společnost Leoše Novotného je svým užším zaměřením podnikání existenčně závislá na vývoji cen, konkurenčního prostředí a žalob proti drahám na konkurenčním úseku. Z tohoto pohledu se zdá být LEOexpress první možnou variantou, která nezvládne dlouhodobé financování ztrátového provozu a bude muset odstoupit ze soutěže.

---

<sup>54</sup> Nicméně na území sousední Slovenské republiky

Praha-Ostrava je svou polohou označována jako jediná železniční trať, která je schopná pojmout více železničních dopravců a za normálních cen jízdného pro ně být zisková. Zbývají možnosti soutěžit o dotované úseky nabízením lepších služeb s kvalitnějšími vlakovými soupravami, inovativními řešeními a hlavně menšími nároky na dotace. V tomto bodě však selhávají autority české vlády, které v roce 2009 skrze memorandum připsaly bez soutěžení veškerou krajskou obslužnost Českým drahám. Do roku 2019 jsou tak dopravci limitováni na soutěže v objednávání dálkové dopravy státem<sup>55</sup>.

Na základě analýzy prostředí i přínosu dotazníkového materiálu dochází práce k závěru, že konkurence v železniční dopravě skutečně existuje a má potenciál dále zlepšovat úroveň veřejné drážní dopravy i snižovat náročnost dotační politiky státu. Přesto rozhodnutí českých zákonodárců ztěžují snahy konkurovat lepším servisem a tím přilákat více cestujících na železnice. Aktuální situace je bohužel reálnou podobou veřejné dopravy financované z peněz daňových poplatníků. Státní rozpočet dotuje jednoho z konkurentů na otevřeném trhu, ten stanoví nižší ceny, aby nemusel rušit spoje tváří v tvář konkurenci, a tímto způsobenou ztrátu doplatí znovu daňoví poplatníci (nehledě na případnou kompenzaci Českých drah za porušení hospodářské soutěže). Přesto se vstupem konkurence dochází k rozvoji železnic jako ekologičtější alternativy hromadné dopravy. Průběh budoucího soutěžení vypisovaných úseků bude mít nesporný a nakonec i rozhodující vliv na podobu a úroveň veřejné železniční dopravy v České republice.

---

<sup>55</sup> Nebo usilovat o dotace v jiných státech, což se v praxi děje. (viz. podnikatelská činnost RJ na Slovensku)

# Zdroje

BINKO, Marek. *20 let modernizace koridorů a co dál?*; ředitel odboru strategie SŽDC; 21.11 2013. [online] Prezentace; Dostupné na adrese: <http://www.szdc.cz/studenti/files/ckfiles/file/2013-5b.pdf>

BOGNETTI Giuseppe, FAZIOLLI Roberto, *Liberalizations problems and prospects in European railways* Annals of Public and Cooperative Economics, ISSN 1370-4788, 06/1999, Ročník 70, Číslo 2, pp. 303 - 318 1991-1998 [online]

CONDIT Carl W., *The Pioneer Stage of Railroad Electrification. Transactions of the American Philosophical Society*, , Published by: American Philosophical Society, Vol. 67, No. 7 (1977), pp. 1-45 [online], Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/100628>

CRAMPES Claude. *Network Industries And Network Goods*. IDEI, September 1997 [online] Available at: <http://idei.fr/doc/by/crampes/network.pdf>

Drážní úřad České republiky. *Licence*; 2014 [online] dostupné na: <http://www.ducr.cz/view.php?cisloclanku=2006050002>

EUROPEAN COMMISSION. *EU Rail Innovation funding Trippled*. 16.12.2013. Brussels. [online] Available at: <http://search.proquest.com.zdroje.vse.cz/docview/1502680447?accountid=17203>

EUROPEAN COMMISSION, *European Commission seeks partners for rail research initiative*, London, United Kingdom, Oct 7, 2014 Progressive Digital Media Transportation (incl Airports, Roadways, Railways, Shipping, Automotive & Logistics) News, ProQuest Central [online]

FARAG, Sendy a Glenn LYONS. *Explaining Public Transport Information Use When a Car Is Available: Attitude Theory Empirically Investigated*. Transportation [online]. 2010, vol. 37, issue 6, s. 897-913 Available at: <http://web.b.ebscohost.com.zdroje.vse.cz/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=1e975206-fe95-4a48-8355-2f3a83bcf281%40sessionmgr4001&vid=2&hid=128>

HOLVALD, T., PRESTON, J., HUANG, B.: *Review of Introduction of Competition in Railways in Europe*. Paper presented to the 1st Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment, Toulou-se, France, November 2003 [online]

IBM Corporation.. *Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway*. 2011, Brussels [online]

JAAG, Christian. TRINKNER, Urs. *Sector specific regulation of market power in network industries: Economics and EC Regulation*. Swiss economics and university of St. Gallen. Swiss economics and university of Zurich. 2010. [online] Available at:  
<http://www.crninet.com/2008/2008%20cni%201b.pdf>

JOHÁNEK Tomáš. *Shift2Rail pomůže zvýšit konkurenceschopnost železnice*. Článek v Dopravních novinách 7.12.2014. [online] Dostupné na: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/shift2rail-pomuze-zvysit-konkurenceschopnost-zeleznice>

KLOUTVOR, J., ŠÍP E., VORLÍČEK, J.: *Železnice jako součást dopravního trhu*. Praha, Liberální institut, 2001 [online]

KOLEKTIV autorů, *Průvodce po železnici*. 3. vydání Praha : NADAS Česká republiky, 1995. 310 s., ISBN: 31-004-77 [kniha]

KOLEKTIV SŽDC, *Historie našich železnic v kostce*, [online] Dostupné na: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>

KVIZDA, M., MLSNA, P., NIGRIN, T., SEIDENGLANZ, D., TOMEŠ, Z., *Metodika optimalizace institucionálního prostředí v železniční dopravě v České republice*. Brno, Praha: Masarykova univerzita, Univerzita Karlova v Praze. 2013. [online]

LogisticNEWS, *Shift2Rail - Evropský železniční výzkum a inovace poprvé v Praze*; 13.3.2015 [online]. Dostupné na: <http://www.elogistika.info/evropsky-zeleznicni-vyzkum-a-inovace-poprve-v-praze/>

MAJDA František, *Elektrifikace železnic*; časopis Elektro, 10/2011. [online] Dostupné na: <http://www.odbornecasopisy.cz/res/pdf/44573.pdf>

NOVÁK, Radek. *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*. 1. vydání Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 391 s., [13] s. obr. příl. ISBN 978-80-7357-735-3. [kniha]

OTÁHAL, Tomáš a POSPÍŠIL Tomáš, *Vyplatí se železniční doprava*, NEWTON College,, Ekonomicko-správní fakulta MU, Parlamentní zpravodaj 06/02/2009 [online]

PHAM, Vinh, "The Liberalization of Rail Transport in the European Union" ..Economics Honors Papers.Paper 10. 2013; [online] Available from: <http://digitalcommons.conncoll.edu/econhp/10>

SEIDENGLANZ, Daniel, Filip CHVÁTAL a Katerina NEDVEDOVÁ. *Comparison of Urban and Suburban Rail Transport in Germany and in the Czech Republic*. Review of Economic Perspectives [online]. 2014, vol. 14, issue 2, s. 165-194 [cit. 2015-03-10]. DOI: 10.2478/revecp-2014-0009. Dostupné z <http://web.b.ebscohost.com/zdroje.vse.cz/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=6536a0e1-0a6f-475a-8ec9-b877310963c6%40sessionmgr4004&vid=2&hid=128>

SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2010, 173 s. ISBN 978-80-204-2312-2. [kniha]

SMĚRNICE 2001/14/ES EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, *O přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci*, 26. února 2001

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY *Základní charakteristika železniční sítě v ČR*; PREZENTACE [online]. Dostupné na [https://www.google.cz/search?q=Z%C3%A1kladn%C3%AD+charakteristika+%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD+s%C3%ADt%C4%B+v+%C4%8CR&ie=utf-8&oe=utf-8&gws\\_rd=cr&ei=T9VNVbPeDsf8UJzXgPgL](https://www.google.cz/search?q=Z%C3%A1kladn%C3%AD+charakteristika+%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD+s%C3%ADt%C4%B+v+%C4%8CR&ie=utf-8&oe=utf-8&gws_rd=cr&ei=T9VNVbPeDsf8UJzXgPgL)

STAMATE, Andreas. *An economic interpretation of neoclassical monopoly theory in the light of austrian school*. Annales Universitatis Apulensis Series Oeconomica. 13(2) 2011. [online] Available at: <http://www.oeconomica.uab.ro/upload/lucrari/1320112/36.pdf>

SŽDC – Základní údaje z webové stránky Správy železničních dopravních cest; [online] Dostupné na adrese: <http://www.szdc.cz/o-nas/zakladni-udaje.html>

ŠINDELÁŘ, Jan E15.cz, *Na kolejích se letos bude stavět nejvíce v historii, stát dá 36 miliard*, 2015 [online]. Dostupné na: <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-kolejich-se-letos-bude-stavet-nejvice-v-historii-stat-da-36-miliard-1153302>

ŠLACHTA Petr, *Smlouvy o provozování drážní dopravy a jejich změny*; Setkání s dopravci 4-5.1. 2012. PREZENTACE [online] dostupná na: <http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CCoQFjAB&url=http%3A%2F%2Fprovoz.szdc.cz%2FPortal%2FViewArticle.aspx%3Foid%3D608689&ei=G5AFVaaaDYXXPeC3gNgN&usg=AFQjCNGXN3LVV8jBf3rwRqm0G9tlaJVr-Q&bvm=bv.88198703,d.ZWU&cad=rja>

THE GOVERNING BOARD OF EC, *Shift2Rail Joint undertaking*. Chapter: FINANCIAL RULES OF THE SHIFT2 RAIL JOINT UNDERTAKING. Decision No. 1/2014 [online] Available at:  
<http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/doc/2014-07-30-rules-of-procedure-of-the-governing-board-of-the-shift2rail-ju.pdf>

TOMEŠ, Z. *Monopol a konkurence na železnici. Scientia et Societas*. 4/2009, pp. 139-149. [online]

Výroční zpráva společnosti LEOexpress a.s., 2014 [online]

Výroční zpráva společnosti RegioJET a.s., 2013 [online]

Výroční zpráva společnosti České dráhy a.s., 2014 [online]

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2. [kniha]

Zpravodajství ČT24, *Jančura v Brusel neuspěl se stížností proti Českým drahám*, 4.6.2012 [online] –  
Dostupné na:

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/179756-jancura-v-bruselu-neuspel-se-stiznosti-proti-ceskym-draham/>

# Seznam tabulek a grafů

## *Tabulky*

|                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <u>Tabulka č. 1:</u> Státní financování údržby, provozu a dopravy cestujících.....            | 20s |
| <u>Tabulka č. 2:</u> Délka železničních drah spravovaných SŽDC.....                           | 24s |
| <u>Tabulka č. 3:</u> Vybrané položky konsolidovaného výkazu zisku a ztráty (LE; v mil. Kč)..  | 37s |
| <u>Tabulka č. 4:</u> Vybrané položky výkazu zisku a ztráty (v mil. Kč).....                   | 39s |
| <u>Tabulka č. 5:</u> Srovnání cen jízdného na trati Praha hl.n. – Ostrava hl.n. (2Q2015)..... | 50s |

## *Grafy*

|                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <u>Graf č. 1:</u> Využití druhů dopravy z hlediska počtu pasažérů (v %).....                | 6s  |
| <u>Graf č. 2:</u> Délka provozuschopných kolejnic (v km).....                               | 10s |
| <u>Graf č. 3:</u> LIB Index 2011 (data za rok 2010).....                                    | 25s |
| <u>Graf č. 4:</u> Srovnání tranzitních časů tuzemské osobní dálkové železniční dopravy..... | 31s |

## *Obrázky*

|                                                    |     |
|----------------------------------------------------|-----|
| <u>Obrázek č. 1:</u> Elektrifikace tratí v ČR..... | 14s |
|----------------------------------------------------|-----|

## Přílohy

**Příloha č. 1:** Investice do železniční infrastruktury v České republice v milionech Kč.

| Unit     | Národní měna (mil CZK)                 |        |          |          |          |          |        |        |        |        |
|----------|----------------------------------------|--------|----------|----------|----------|----------|--------|--------|--------|--------|
| Variable | Investice do železniční infrastruktury |        |          |          |          |          |        |        |        |        |
| Rok      | 2002                                   | 2003   | 2004     | 2005     | 2006     | 2007     | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   |
| CZE      | 14 599,7                               | 13 244 | 13 136,6 | 14 428,1 | 13 177,5 | 17 002,5 | 30 379 | 19 593 | 14 245 | 10 987 |

ZDROJ: Databáze OECD

**Příloha č.2:** Vzor dotazníku zasílaného osloveným společností.

### Dotazník

**Shledáváte přebírání správy a majetku SŽDC od Českých drah a.s. jako konkurenční nevýhodu pro ČD, ve smyslu odepření možnosti investovat do jiných aktiv, jež zůstanou pod jejich správou?** (např. při převodu rekonstruovaného nádraží pod SŽDC vs. investice do modernizace „vlakového parku“)

- Ano jednoznačně, ČD mohla investovat jinde, „vyrovnání“ těchto dvou společností je tedy složitým problémem
- Ano, ale ne v takovém měřítku, aby to ohrozilo konkurenceschopnost ČD při poskytování železniční přepravy osob dnes
- Tyto věci spolu nesouvisí, konkurenceschopnost ČD nebyla nijak ohrožena
- Protože ČD jsou státní podnik, tento fakt nelze objektivně vyřešit. České dráhy měly dříve ve správě větší agendu a i tomu odpovídající přidělené prostředky. Vzhledem k aktuální situaci, jsou původní a dnešní výdaje (jejich výše i určení) neporovnatelné a tento „spor“ by neměl být brán v potaz.
- Vlastní odpověď:

**Pokud ČD získávají prostředky na provoz za nižší ceny v úseku Praha – Ostrava kompenzací (navýšením) v cenách na ostatních úsecích dotovaných státem, je tento fakt možné brát jako nekalé chování v tržním hospodářství?**

- Ano, je to porušení hospodářské soutěže
- Ano, ale tento případ nezohledňují právní normy ČR
- Tuto domněnku je těžké dokázat s ohledem na „plošné“ financování státního podniku
- Nejedná se o nekalé chování na trhu
- Taková situace nenastala. Pokud došlo ke změně ceny v jiném úseku dopravy, nebylo to z důvodu zvýšení konkurenceschopnosti na zmiňovaném úseku, ale čistě z potřeby vyplývající z vývoje na trhu.
- Vlastní odpověď:

**Domníváte se, že si železniční doprava prošla po vzniku České republiky renovací, v tom smyslu, že firmy, na trati operující, poskytují konkurenční služby srovnatelné s jinými druhy dopravy?**

- Ano, z větší části již transformace proběhla a nyní jde hlavně o konkurenci cenou
- Ano, ale stále probíhá zlepšování poskytovaných služeb
- Konkurence na českých tratích je z hlediska času novým jevem a stále má hodně co nabídnout/zlepšit (viz. vlastní odpověď)
- Železniční doprava nikdy neměla přímého konkurenta, proto se nedá definovat renovace ve vztahu k ostatním druhům dopravy (viz. vlastní odpověď)
- Vlastní odpověď:

**Shledal/a byste jako klíčové udržet kvalitu a frekvenci železničního transportu osob pro ČR v budoucnu? (+ popř. dopsat důvod)**

- Určitě ano i se zvyšováním kvality služeb a frekvence spojů
- Ano, ale pro blízkou budoucnost přepravy osob je vytižení železnic v adekvátním stavu
- Železniční přeprava je na svém pomyslném vrcholu, očekávám v budoucnu její úpadek
- Nelze odhadnout, na vývoj železnic v ČR má vliv spousta nepředvídatelných aspektů
- Důvody vaší odpovědi/vlastní odpověď/dodatek:

**Myslíte si, že je aktuálně možné provozovat dálkovou vnitrostátní železniční přepravu osob na jiných úsecích bez dotací státu, ale za dodržení nynější obsluhy spojů (počet přeprav na časový úsek).**

- Ano určitě, lze to na většině tratí České republiky
- Ano, pár takových úseků se v ČR nachází
- Nevím/nejsm si jist (popř. nelze definovat z důvodu neznalosti skutečných nákladů obsluhy úseku)
- Za nynějších podmínek není možné provozovat dlouhodobě takové linky bez ztrát
- Ne, jiné linky nejsou realizovatelné
- Důvody vaší odpovědi/Vlastní odpověď/Příklad:

**V závislosti na zkušenostech z oboru, jaký očekáváte vývoj cen jízdného na trati? Jaké ovlivňující faktory shledáváte relevantní? (např. zkvalitnění služeb přepravy, nárůst nákladů na údržbu infrastruktury, výstavba nové VR tratě?)**

- Očekávám výrazný pokles cen
- Očekávám postupný pokles cen
- Ceny se budou pohybovat kolem aktuálních sazeb
- Očekávám postupný růst cen
- Očekávám drastický růst cen
- Důvod? (ovlivňující faktory):

## Otevřené otázky

1. Tušíte, kolik investovala ČR do železniční dopravy (bez údržby infrastruktury železnic apod. – čistě přímé dotace do přepravy osob) v roce 2014?

*Tip:*

2. Jak byste shrnul(a), při pohledu do historie ČD, působení tohoto monopolu na českých železnicích, či úspěchy/neúspěchy. Kam by se měl do budoucna ubírat?
3. Myslíte si, že je cílem dnešních železničních dopravců získat dotace od státu a monopol na daný úsek, nebo jde primárně o zrušení dotací, aby se mohly společnosti utkat s vyrovnanými podmínkami při poskytování služeb?
4. Slyšel/a jste o projektu Shift2Rail? Bude mít tento projekt vliv na tuzemskou železniční dopravu osob?
5. Blokuje podle vás nákladní doprava na železnicích rozvoj osobní přepravy, vzhledem ke kapacitě využití tratě (či z jiných důvodů)?
6. Proč podle vás není více vidět na železnicích využití tzv. smíšených vlaků (=přeprava osob i zboží, v oddělených vagónech)?
7. V seznamu českých železničních dopravců je 59 firem. Proč myslíte, že na trati Praha - Ostrava jsou jen 3?
8. Jaký je Váš názor na to, jak se v čase vyvíjí poměr cestujících využívající železnici vzhledem k silniční přepravě? Troufnete si predikovat vývoj tohoto ukazatele?
9. Pokud srovnáte českou a zahraniční politiku přepravy osob po železnici, co byste vytkli, či vyzdvihli, na tuzemské scéně a naopak z čeho se dá poučit v zahraničí a kam by měl vývoj u nás směřovat?

10. Existuje podle vás některý úsek železnice v ČR, do kterého nezasahuje žádná státní instituce ani ve smyslu dopravy, ani údržby infrastruktury a přesto je na ní pravidelný provoz?
11. Myslíte si, že je dlouhodobě udržitelné, aby na spoji Praha – Ostrava operovali 3 velcí přepravci, nebo je spíše otázkou času, který to první „vzdá“ kvůli provozu, jež musí „dofinancovávat“?
12. Lze vývoj cen jízdného na trati Praha – Ostrava (konkrétně časově omezené cenové akce) považovat za dumpingový prohřešek? Nebo se jedná o běžnou součást konkurenčního boje v mezích zákona. Dají se vůbec určit jednotkové náklady na jízdné, aby se dalo rozhodnout o dumpingu?
13. Při hypotetickém příkladu, kde by byl v plánu tendr na železniční obslužnost celé ČR stylem „vítěz bere vše“, zúčastnili byste se? Byla by vaše firma schopna nabídnout efektivní řešení v takovém rozsahu?

