

Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Národní hospodářství



ANALÝZA ZAVEDENÍ JEDNOTNÉHO
NÁRODNÍHO TARIFU V DÁLKOVÉ OSOBNÍ
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V ČR NA ZÁKLADĚ
DAT Z OBDOBÍ 2007 AŽ 2017

bakalářská práce

Autor: Petr Gregor

Vedoucí práce: Ing. Vladimír Štípek, Ph.D.

Rok: 2019

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

.....

Petr Gregor

V Praze, dne 10. 05. 2019

Poděkování

Rád bych chtěl tímto poděkovat mému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Vladimírovi Štípkovi, Ph. D. za rady, konzultace a vedení práce. Rovněž chci tímto poděkovat respondentům za vstřícný přístup v rámci dotazníkového šetření a rodině, zejména mému otci Ing. Lumíru Gregorovi za cenné informace, rady a pevné nervy, a přátelům za podporu během psaní této bakalářské práce a během celého mého studia.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatel : **Petr Gregor**
Studijní program: **Ekonomie a hospodářská správa**
Obor: **Národní hospodářství**
Název tématu: **Analýza zavedení jednotného národního tarifu v dálkové osobní železniční dopravě v ČR na základě dat z období 2007 až 2017**

Zásady pro vypracování:

1. Cílem práce je analyzovat dopady zavedení jednotného národního tarifu, tedy v cenově jednotném jízdném v osobní dálkové železniční dopravě v ČR s využitím dostupných informací a inspirací nastavení jednotného tarifu zavedeného v železniční dopravě v zahraničí.
2. Téma je v současné době aktuální a zatím odborně neprozkoumané, protože Ministerstvo dopravy ČR připravuje do konce roku 2019 návrh jednotného jízdného po celé ČR. Při existenci pouze jednoho dopravce na trhu v železniční osobní dopravě byl používán jeden pásmový tarif. Vstup soukromých dopravců na trh železniční dopravy na jednu stranu znamenal pro cestující veřejnost výrazné zlepšení kvality poskytovaných služeb a zároveň i snížení i cen jízdného, na druhou stranu se zaváděním různých akčních jízdenek a slev celý systém jízdného stal pro cestující velmi nepřehledný a složitý.
3. Teoretická část se bude zabývat vysvětlením základních pojmů na trhu dálkové osobní železniční dopravy ČR a analýzou legislativy týkající se dané problematiky. Součástí bude i popis forem jednotného národního tarifu, které jsou v současné době zavedeny v zahraničí.
4. Praktická část bude zaměřena na analýzu dat dostupných z informačních zdrojů v rámci ČR i ze zahraničí, příp. výročních zpráv jednotlivých dopravců. Použité metody použité v práci spočívají ve srovnávání a analýze zjištěných dat. Nejdříve bude provedena analýza dat v zemích, kde je již národní jednotný tarif na železnici zaveden, a poté bude provedena zjednodušená simulace zavedení jednotného tarifu v podmínkách osobní dálkové železniční dopravy v ČR v letech 2007 až 2017. V závěru praktické části bude v rámci ověření správnosti zavedení jednotného tarifu uskutečněno dotazníkové šetření na vybraném vzorku respondentů využívajících ke své dopravě přednostně dopravu železniční.

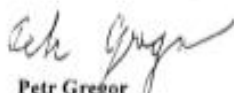
Rozsah práce: 45 stran

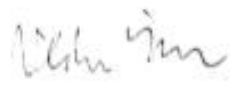
Seznam odborné literatury:

1. HAMACHER, H., & SCHÖBEL, A. (2004). Design of Zone Tariff Systems in Public Transportation. *Operations Research*, 52(6), 897-908.
2. KVIZDA, Martin a Zdeněk TOMEŠ. Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2010. 120 s. ISBN 978-80-210-5309-0
3. NASH Chris. Europe: Alternative models for restructuring. In: GÓMEZ-IBÁÑEZ, José A. a Ginés de RUS MENDOZA. Competition in the railway industry: an international comparative analysis. Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2006, 201 s. ISBN: 1-84542-903-6.
4. SEIDENGLANZ, Daniel. Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006, 82 s. ISBN: 80-210-4221-4.
5. Schweizerische Eidgenossenschaft Confederazione Svizzera. Statistik für Mobilität und Verkehr [online]. Dostupné z: https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr.html?dyn_page-Index=0
6. Výroční zprávy z období 2007–2017: České dráhy, a.s., Student Agency, k.s. (Regio Jet), Leo Express Global, a.s.

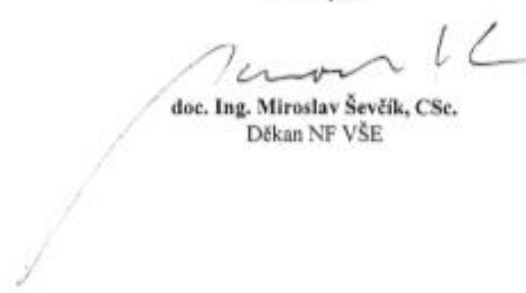
Datum zadání bakalářské práce: březen 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2018


Petr Gregor
Řešitel


Ing. Vladimír Štípek
Vedoucí práce


doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Vedoucí katedry


doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Děkan NF VŠE

Abstrakt

Cílem této bakalářské práce je analyzovat možné dopady zavedení jednotného národního tarifu v dálkové osobní železniční dopravě v ČR. V teoretické části vymezují základní pojmy související s dálkovou osobní železniční dopravou, zejména provoz osobní dopravy, dopravní tarif, financování a cenotvorbu. V praktické části využívám metodu analýzy a srovnávání ke zhodnocení situace v rámci cen v dálkové osobní železniční dopravě vycházejících zejména z tarifu platného u dopravce ČD. Součástí praktické části jsou dotazníková šetření s respondenty různého věku a z různých sociálních skupin. Z výsledků analýz je zjištěno, že vývoj cen jízdného má ve sledovaném období let 2007 až 2017 rostoucí trend způsobený jednak inflací, jednak zvyšující se sazbou DPH a též zvyšujícími se cenami vstupů (energie, pohonné hmoty, poplatky SŽDC atd.). Zjišťuji také dopady zavedení jednotného národního tarifu na přepravní potřeby cestujících. Z dotazníkových šetření získávám důležité poznatky o vhodnosti a smysluplnosti zavedení jednotného národního tarifu s dopadem na cestující veřejnost. Na základě jednotlivých analýz navrhuji doporučení pro stát.

Klíčová slova

České dráhy, a. s., dálková železniční doprava, dopravce, dopravní tarif, objednavatel, jednotný národní tarif, kilometrický tarif, obyčejné jízdné, osobní železniční doprava, dopravní obslužnost, závazek veřejné služby, komerční doprava

JEL klasifikace

R41, R42, R48

Abstract

The aim of this bachelor thesis is to analyze the possible impacts of introducing a unified national tariff in long-distance passenger rail transport in the Czech Republic. In the theoretical part, I define the basic concepts related to long-distance passenger rail transport, especially passenger transport, transport tariff, financing and price formation. In the practical part, I use the method of analysis and comparison to assess the situation within the prices of long-distance passenger rail transport based mainly on the tariff valid with the ČD carrier. Part of the practical part are questionnaire surveys with respondents of different ages and from different social groups. The results of the analyzes show that the trend of fares has a growing trend in the monitored period from 2007 to 2017 due to both the inflation rate and the increasing value-added tax (VAT) rate as well as the rising input prices (energy, fuel, SŽDC fees, etc.). I also find out the implications of introducing a single national tariff on passenger transport needs. From questionnaire surveys, I gain important insights on the appropriateness and meaningfulness of introducing a single national tariff with an impact on the traveling public. Based on individual analyzes, I propose recommendations for the state.

Keywords

Czech Railways Ltd., long-distance rail transportation, rail carrier, transport tariff, unified national tariff, rail fare, kilometrical tariff, fare, passenger rail transport, transport serviceability, public service obligation, commercial transport

JEL Classification

R41, R42, R48

Seznam použitých značek a zkratek

ČD.....	České dráhy, a. s.
ČR.....	Česká republika
DPH.....	daň z přidané hodnoty
EC.....	vlak kategorie Eurocity
EP.....	Evropský parlament
EU.....	Evropská unie
IC.....	vlak kategorie Intercity
IDS.....	integrovaný dopravní systém
JŘ.....	Jízdní řád
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MF.....	Ministerstvo financí České republiky
MHD.....	městská hromadná doprava
PTV.....	Přepravní a tarifní věstník
SBB.....	Švýcarské státní dráhy
SNT.....	Státní národní tarif
SŽDC.....	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
UTZ.....	určené technické zařízení
vlkm.....	vlakový kilometr
ZDO.....	základní dopravní obslužnost
ZVS.....	závazek veřejné služby

Obsah

Úvod.....	1
1. Teoretická část	2
1.1 Metodologie	2
1.2 Současný stav poznání a rešerše literatury	3
1.3 Vymezení teoretických pojmů	5
1.3.1 Charakteristika provozu osobní dopravy v ČR	5
1.3.2 Charakteristika dopravního tarifu v ČR	6
1.3.3 Financování železniční osobní dopravy v ČR	10
1.3.4 Příklady jednotných tarifů v zahraničí	15
1.4 Legislativa.....	18
1.4.1 Legislativa ČR pro drážní dopravu.....	18
1.4.2 Legislativa EU pro drážní dopravu.....	20
2. Praktická část	23
2.1 Dopravci působící na území ČR	23
2.1.1 Státní dopravce České dráhy, a. s.	23
2.1.2 Soukromý dopravce Student Agency, k.s. (RegioJet, a.s.).....	25
2.1.3 Soukromý dopravce LeoExpress Global, a. s.....	26
2.2 Princip návrhu jednotného národního tarifu	29
2.3 Charakteristika návrhu národního tarifu MD v ČR	31
2.4 Zpracování vlastního návrhu jednotného národního tarifu pro železniční osobní dálkovou dopravu v ČR	34
2.4.1 Charakteristika kilometrického tarifu dopravce ČD, a. s.	34
2.4.2 Vlastní návrh jednotného národního tarifu určený na železnici určený pro analýzu v období 2007-2017.....	38
2.5 Vyhodnocení dotazníkového šetření.....	45
2.5.1 Analýza výsledků dotazníkového šetření	46
2.5.2 Shrnutí dotazníkového šetření	50
Závěr	52
Seznam literatury	56
Seznam tabulek a grafů.....	59

Úvod

V současné době se jeví pro cestující veřejnost v osobní dopravě jako nezanedbatelný problém pořizování jízdních dokladů v případech, že na dané trase (lince) zajišťuje osobní dopravu více operátorů (dopravců). V takovém případě je cestující nucen si pořídit jízdní doklad pro každého dopravce samostatně, což není pro cestujícího příjemné, ať už z hlediska časového, tak i z hlediska různých cen jízdného.

Této nepříjemné situaci by měla napomoci tzv. liberalizace, v jejímž rámci se kromě jiného též předpokládá zavedení **jednotného národního tarifu**.

Cílem práce je analyzovat dopady zavedení jednotného národního tarifu v cenově jednotném jízdném v osobní dálkové železniční dopravě v ČR s využitím dostupných informací a možností nastavení jednotného tarifu zavedeného v železniční dopravě v zahraničí.

1. Teoretická část

1.1 Metodologie

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou zavedení jednotného národního tarifu na české železnici v letech 2007 až 2017. O jednotném národním tarifu na železnici v ČR se diskutuje v rámci celoevropské liberalizace železničního trhu. Příklady úspěšného zavedení jednotného tarifu jsou k dispozici hned u našich sousedů ve Švýcarsku nebo ve Spojeném království Velké Británie. Železniční doprava je nezastupitelným dopravním oborem národního hospodářství ČR, a proto je nutné dopady zavedení jednotného tarifu pro osobní dopravu v podmínkách ČR podrobněji analyzovat, jelikož zkonstruování takového tarifu se v podmínkách jednotlivých zemí může lišit.

V teoretické části se budu věnovat vysvětlení základních pojmů v oblasti tarifů a cenotvorby, kterou se zabývá několik českých autorů (např. Stejskal, Štěrba). Jejich publikace a vysokoškolské učebnice mi poslouží jako zdroj základních informací k porozumění dané problematice. V rámci teoretické části kromě těchto dostupných publikací využiji českou i zahraniční legislativu ve formě platných zákonů a vyhlášek, které se vztahují k dané problematice.

V praktické části použiji dostupná data dopravců s největším zastoupením na trhu železniční osobní dálkové dopravy v ČR, především z jejich výročních zpráv a z dat dostupných na jejich internetových portálech. Při zpracování dostupných dat využiji metodu analýzy a srovnávání dat, přičemž součástí práce jsou i mé vlastní výpočty.

Praktická část se nejprve zabývá analýzou a srovnáváním dat (zejména ekonomických) určených dopravců. V další části je pozornost věnována konkrétním tarifům (cenovým nabídkám) dopravců. Vzhledem k nedostupnosti těchto dat ve sledovaném období let 2007 až 2017 u soukromých dopravců (zejména z důvodu jejich neochoty poskytnout relevantní data za dobu svého podnikání v osobní železniční dopravě), přičemž je nutné zohlednit i skutečnost, že jejich podnikání v oboru existuje pouze krátkou dobu z celého analyzovaného období, jsem nucen provést analýzu vývoje cen pouze u státního dopravce ČD, od kterého jsem požadovaná data obdržel. Uvedená data mi následně poslouží k mému vlastnímu určení (sestavení) návrhu jednotného národního tarifu, který by bylo možné použít v osobní železniční dopravě v rámci liberalizace, tj. zejména usnadnění cestující veřejnosti v zorientování se v cenách

jednotlivých dopravců a nalezení možnosti snížení objemu požadovaných kompenzací z rozpočtů státu i krajů. Součástí praktické části je dotazník zaměřený na danou problematiku a její dopad na cestující veřejnost.

1.2 Současný stav poznání a rešerše literatury

Problematika jednotného národního tarifu na celoevropském dopravním trhu je diskutovaným tématem nejenom v ČR, ale též i v zahraničí. Zejména kvůli postupné celoevropské dopravní integraci a liberalizaci je nutné toto téma začít neprodleně řešit. Podmínkou otevírání železničního trhu je též zajištění prodeje jízdenek platných pro všechny dopravce. Pokud tedy na trati jezdí více dopravců, měl by mít cestující možnost koupit si jízdenku jen u jednoho dopravce, platnou u všech dopravců. Její cena by se odvíjela od počtu ujetých kilometrů, tj. platil by tzv. kilometrický tarif.

V ČR problematika vztahující se k jednotnému národnímu tarifu platnému pro celé území ČR není v současné době zatím nějak podrobněji probádána. Tento fakt přisuzují tomu, že toto téma je nové a navazuje na aktuální návrh MD zavést státní národní tarif (SNT) v osobní dopravě na území ČR. Je tu nicméně několik českých autorů, zabývajících se obecnou problematikou tarifů na českém či evropském železničním trhu a jejich důsledků. Například R. Štěrba se ve svých publikacích¹ zabývá integrovanými systémy, přepravními a tarifními integracemi v osobní železniční dopravě, či řeší financování veřejné dopravy, P. Stejskal² vysvětluje charakteristiky a principy fungování tarifních soustav na železnici v národním i evropském měřítku, dále se věnuje nákladům v dopravě a jejich členění i kalkulaci, zdrojům financování a cenové politice v dopravě. O. Skrbek ve své diplomové práci³ popisuje financování veřejné dopravy a řeší hypotézu dlouhodobého ziskového fungování soukromých subjektů železniční dopravy v legislativních podmínkách České republiky. Poukazuje na dominantní postavení Českých drah v tomto odvětví. V. Džama ve své bakalářské práci⁴ porovnává tarifní soustavy, cenové politiky, a zejména rozdílné způsoby stanovení jízdného a slev u dopravců v tuzemsku (Českých drah) a v zahraničí – Německu (DB A.G.) a Slovensku (ŽSR) a dochází k závěru, že České dráhy mají nejsložitější

¹ Štěrba, R., Pastor, O.: Osobní doprava v území a regionech, 2005

² Stejskal P, Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě, 2012; Tarify, ceny a mezinárodní doprava, 2001

³ Skrbek O., Vývoj konkurence v přepravě cestujících na železnici v České republice po roce 1993, 2015

⁴ Džama V., Porovnanie ČD, a.s., DB AG, ŽSR, a.s. s dôrazom na tarifné podmienky, 2008

tarifní systém z vybraných společností. M. Kvizda se ve svých publikacích⁵ věnuje konkurenceschopnosti a konkurenci v železniční dopravě, optimalizaci regulací konkurenčního prostředí v železniční osobní dopravě v ČR a vysvětluje institucionální postavení železniční dopravy v ČR a EU. T. Nahodil se ve své diplomové práci⁶, zabývá společnou problematikou zavedení jednotného tarifu, ovšem v podmínkách PID a okolních tarifních zón ve Středočeském kraji. Používá k návrhu jednotného tarifu měsíční jízdné na území Prahy jako základní jednotku a od ní násobí navrženými koeficienty časové rozlišení jednotlivých jízdenek s tarifními kategoriemi a slevami z projetých zón.

V zahraničí řeší téma tarifů například Hamacher a A. Schöbel⁷, kteří se zabývají tvorbou tarifů, zejména tvorbou tarifních zón a s tím spojenou tvorbou ceny jízdného. Své poznatky aplikují na německou spolkovou zemi Sársko, která jako jedna z posledních spolkových zemí Německa nepoužívala zónový tarifní systém ve veřejné dopravě. C. Nash řeší ve svých publikacích dopady zavádění reforem na železnici a jejich následky na konkurenceschopnost v železničním odvětví. Ve své práci⁸ např. srovnává tři evropské země s dlouholetou zkušeností v konkurenci v železniční dopravě – Británii, Švédsko a Německo v úspěšném zavedení reforem. Jako hlavní determinanty ve výzkumu používá vývoj výše kompenzací z veřejných rozpočtů, vývoj počtu ujetých vlakových kilometrů a vývoj cen jízdného v daných zemích. V rámci reforem se věnuje i privatizaci Britské železnice⁹.

Nicméně jsem v souvislosti s jednotným národním tarifem nenašel žádnou publikaci, která by se výslovně týkala vytvoření či následného používání jednotných národních tarifů v osobní dopravě v konkrétních evropských zemích. Možným důvodem může být skutečnost, že většina zemí EU takový projekt zatím ve své zemi neplánuje a tarify jsou tudíž vytvářeny jednotlivými dopravci nezávisle na sobě.

⁵ Kvizda M., Tomeš Z. Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory, 2010, Kvizda, M., P. Mlsna, T. Nigrin, D. Seidenglanz a Z. Tomeš, Metodika optimalizace institucionálního prostředí v železniční dopravě v České republice 2013

⁶ Nahodil T., Návrh jednotného tarifu pro Prahu a Středočeský kraj 2015

⁷ Hamacher, H., & Schöbel, A (2004). Design of Zone Tariff Systems in Public Transportation.

⁸ Nash C. Comparing Three Models for Introduction of Competition into Railways, 2013

⁹ Nash C. Rail Privatisation in Britain, 1993

1.3 Vymezení teoretických pojmů

1.3.1 Charakteristika provozu osobní dopravy v ČR

V lednu roku 1995 na základě novely zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, byly rozděleny dráhy na 2 kategorie – **provozovatele dopravní sítě (správce)** a **provozovatele drážní dopravy (dopravce)**. Nová legislativa rozdělila českou železniční síť na celostátní (dálkovou, mezi regiony) a regionální (uvnitř regionů). Revolučním prvkem však bylo zavedení možnosti vstupu jakéhokoliv dopravce s platnou licencí na libovolnou celostátní nebo regionální trať bez ohledu na to, komu tato trať patří, či kdo ji spravuje, tj. novela zákona umožnila vytvoření konkurence státnímu (národnímu) dopravci, který do té doby měl postavení monopolního dopravce.

Na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a změny zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, došlo dnem 31.12.2002 k zániku státní organizace České dráhy bez likvidace, přičemž k 01.01.2003 vznikly dvě nástupnické organizace, a to akciová společnost České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty („SŽDC“). Správce železniční sítě je bezpochyby nedílnou součástí železničního trhu, protože má pravomoc účtovat ceny za pronajímání železničních sítí státním i soukromým dopravcům.¹⁰ SŽDC hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cesta, přiděluje kapacitu dopravní cesty a od 01.07.2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu.

Provozování veřejné dopravy je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob na základě závazkového vztahu mezi provozovatelem dopravy (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje. Smlouvou o přepravě osob vzniká cestujícímu, který za stanovené jízdné použije dopravní prostředek, právo, aby ho dopravce přepravil do místa určení řádně a včas. Doprava provozovaná k uspokojení obecných přepravních potřeb se uskutečňuje podle předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu.

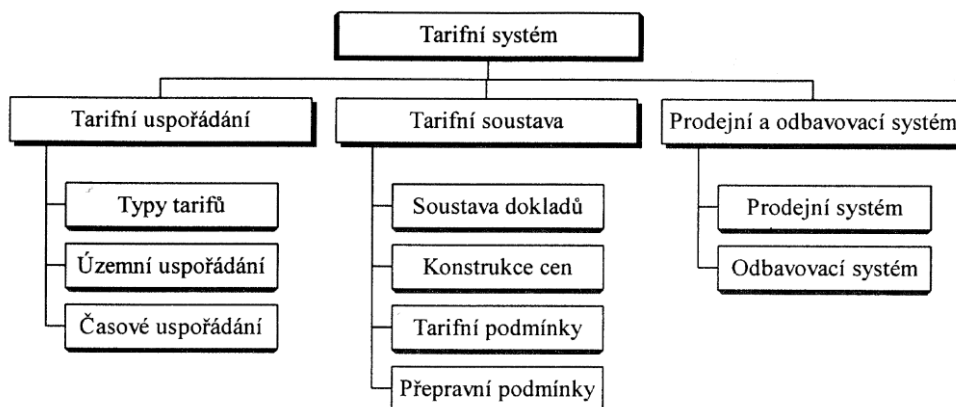
¹⁰ Internetový portál Správy železniční dopravní cesty [online], dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/vznik-szdc.html>, <http://www.szdc.cz/o-nas/zakladni-udaje.html>

1.3.2 Charakteristika dopravního tarifu v ČR

Tarif (slovo arabského původu, mající význam „zveřejnění“) je vlastně seznamem cen a podmínek. Původní arabský význam slova vystihuje jednu z podstatných podmínek platnosti tarifu – totiž jeho publikaci, jeho zveřejnění. Tarif musí obsahovat všechny údaje potřebné pro výpočet přepravného, platného pro každého stejně. Geneze tarifů má dlouhou historii, vlastně od okamžiku, kdy se doprava zboží oddělila jako samostatná činnost spojující výrobu a obchod, resp. konečného spotřebitele. **Tarif** představuje sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití. [Stejskal, 2012]

Tarifní systém [Štěrbá, 2005] je systémově postavená stavba, která má cílové chování – v daném systému dopravní obsluhy území poskytovat jasně definované služby cestujícím a ve vazbě na další části dopravního systému dosahovat optimální výše tržeb. Tarifní systém je proto neoddělitelnou částí systému veřejné dopravy a vždy je platný pro konkrétní podmínky. Tarifní systém lze definovat jako systém, který představuje soustavu jízdenek a způsob výpočtu jejich cen, způsob členění zájmového území ve vztahu k zvolenému tarifu a prodejní a odbavovací systém (popsaný níže). Základními pilíři tarifního systému jsou tyto prvky (viz Obr. 1 [Štěrbá, 2005, str. 72]):

- Tarifní uspořádání
- Tarifní soustava
- Prodejní a odbavovací systém



Obr. 1 Schéma tarifního systému

Tarifní uspořádáním se rozumí rozčlenění zájmového území v závislosti na zvoleném tarifu do územních částí – zón nebo časových intervalů tak, aby byla zajištěna optimální výše tržeb, finanční únosnosti a spravedlnost pro cestující.

Tarifní soustava definuje typy tarifů (ceníků), soustavu jízdních dokladů pro zvolené tarifní uspořádání, způsob konstrukce cen jízdních dokladů a vymezuje podmínky platnosti dokladů pro zvolené tarifní uspořádání a všeobecné přepravní podmínky. Do tarifní soustavy rovněž zahrnujeme vztahy vznikající při provádění integrované hromadné přepravy osob mezi provozovatelem, organizátorem a účastníky dopravy, jinak řečeno přepravní podmínky.

Soustava jízdních dokladů definuje jízdní doklady a jejich druhy ve vzájemných vazbách a vymezuje jejich platnost ve vztahu k tarifnímu uspořádání.

Jízdní doklad je jízdenka, průkaz nebo jiný doklad, na jehož podkladě může být uskutečněna přeprava osob a jejich zavazadel v souladu s přepravním řádem a tarifem.

Jednotnou jízdenkou můžeme nazvat jízdenku nebo jízdenky zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky (dopravci).

Prodejní a odbavovací systém [Štěrba, 2005] tvoří prodejní místa, způsoby prodeje jízdních dokladů cestujícím a případná technická zařízení vhodná k prodeji dokladů a způsoby jejich integrování. Dále odbavení cestujících při používání služeb veřejné dopravy a k tomu odpovídající technické vybavení.

Tarify jsou formovány **tarifní politikou** [Štěrba, 2005]. Vždy vycházejí z vlastních nákladů a mají diferencované sazby podle druhu přepravného substrátu, podle využití vagónu, podle přepravní vzdálenosti, případně podle řady dalších podmínek, které jsou však v tarifu uvedeny. Vzhledem k monopolnímu postavení železnice má většinou na tarify vliv i stát. Tento vliv se obvykle projevuje degresí na dlouhé vzdálenosti jako výrazu podpory okrajových území státu. Ve většině států vláda tarifní politiku ovlivňuje, byť i jen prostřednictvím ministerstev majících dopravu ve své působnosti.

Tvorba tarifů není libovolná, ale musí odpovídat obecně platným zákonům a mezinárodním ujednáním o přepravě. Zároveň musí být v souladu s mezinárodním železničním přepravním právem.

Povinnost vydávat tarify ukládá také zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Tarify stanovují podrobné přepravní podmínky, sazby pro výpočet jízdného (v osobní dopravě) a přepravného (v nákladní dopravě), náhrady za vedlejší výkony, jakož i podrobné podmínky pro styk vzájemně zaústěných drah a pro vztahy mezi zúčastněnými organizacemi z toho vyplývajících. [Stejskal, 2012]

„V dálkovém tarifním systému je cena jízdného závislá na ujeté vzdálenosti. Čím delší vzdálenost, tím vyšší jízdné. Obecně je tento systém považován za spravedlivý. Abychom určili cenu určitého jízdného, potřebujeme znát přesnou vzdálenost mezi danými dvěma body. Toto ovšem dělá z dálkového tarifního systému obtížnou a nákladnou věc pro společnosti veřejné dopravy a samozřejmě i pro cestující. Nejjednodušší tarifní systém je proto jednotný společný tarif. V tomto případě všechny vzdálenosti mají stejnou cenu, která je nezávislá na jejich délce. Jednotný společný tarif je jednoduchý na správu a organizaci, ovšem veřejnost ne vždy přijme fakt, že za cestu mezi dvěma krátce vzdálenými body se bude platit stejné jízdné, jako kdyby se jednalo o delší vzdálenosti. Model mezi těmito dvěma tarifními systémy se nazývá zónový tarifní systém. Abychom zavedli zónový tarif, určitá oblast je rozdělena do subregionů (tarifních zón). Cena jízdného v zónovém tarifním systému je závislá jen na počáteční a koncové tarifní zóně. Pokud je cena libovolně zvolena pro každý pár zón, nazýváme tarifní systém tarif zóny s libovolnými cenami. Nejpopulárnější variantou tarifního systému zón je tarifní systém počítání zón. Chce-li cestující znát jeho cenu jízdného v tomto systému, tak si spočítá, kolik zón jeho cesta projde, a odečte cenu přiřazenou počtu překřížených zón. Ceny v tomto systému jsou závislé na počáteční a koncové zóně cesty, ale cesty či spoje projíždějící stejným počtem zón musí mít stejnou cenu. Kvůli jednoduchosti je zónový tarif velice populární. Když chce společnost veřejné dopravy změnit svůj tarifní systém na tarifní systém zón, musí navrhnout zóny a stanovit nové jízdné tak, aby výsledný tarifový systém byl zákazníky přijat a nezhoršil příjem společnosti. Cílem je často navrhnout zóny takovým způsobem, aby nové a staré ceny většiny spojů byly co nejbližší, tj. ani společnost veřejné dopravy, ani zákazníci nebudou mít při přechodu ze stávajícího tarifního systému na tarifní systém zón závažné finanční ztráty.“ [Hamacher, H., & Schöbel, str. 897-898 (2004)]

Podle způsobu výpočtu výkonů v dopravních systémech se tarify dělí na dvě významné skupiny – na **jednotné (plošné) tarify** a na **výkonové tarify**. [Štěrba, 2005]

Jednotné (plošné tarify) [Štěrba, 2005] přináší uživateli pro definovanou dopravní oblast, nezávisle na délce cesty, jednotnou cenu jízdy. Výhodou takového tarifu pro cestujícího je snadná orientace v ceně jízdného, z čehož vyplývá i výhoda jednoduchého odbavení cestujících. Pro příliš rozsáhlé dopravní sítě a pro dopravní sítě se silně rozlišnými délkami cest však musí být stanoveny (při respektování dopravních a finančně-politických cílů) vyšší ceny. Potencionální cestující, kteří chtějí cestovat jen na kratší vzdálenost, jsou potom oproti ostatním cestujícím znevýhodněni. Typickým příkladem plošného tarifu je např. tarif MHD.

U **výkonových tarifů** je cena jízdného v relaci k přepravnímu výkonu, např. délce cesty, době cesty, atd. Typickými představiteli výkonových tarifů jsou **zónový, časový, pásmový a kilometrický tarif**. [Štěrba, 2005]

U **zónového tarifu** je zájmové území rozděleno na pevné části, tzv. **zóny**. Na území jedné zóny platí jednotná přepravní cena. Pro cesty více zónami se jízdné úměrně zvyšuje v závislosti na počtu projetých zón. Ceny mohou být poplatné vertikální a horizontální cenové degresi, aby se zvýšila jejich atraktivnost pro cestujícího. Do ceny jízdného se promítá částečně i dopravní náročnost a tím se daří dát cenu jízdného do relace s náklady dopravců. Tento tarif lze aplikovat na rozsáhlá území a současně je možné využít i posouvající tarif pro krátké trasy, který cenově zvýhodňuje jak krátké jízdy uvnitř zón, tak také krátké trasy pro zónovou hranici. Nevýhody krátkých jízd přes hranici zóny je též možné eliminovat zavedením tzv. neutrální zóny, ve které platí tarif sousedících zón. Nevýhodou však je komplikovanější prodej jízdenek, nutnost použití složitějších automatů a nezbytnost na jízdence uvádět více údajů. Při znehodnocování ve vozidle musí být měněny údaje v označovačích v závislosti na projížděných zónách. Pro cestující jsou nevýhodné krátké jízdy s překročením hranice zóny. Celkově jsou složitější požadavky na odbavení cestujících a na jejich informovanost.

U **časového tarifu** je platnost jízdenek vztažena čistě k době jízdy a končí po uplynutí časového intervalu, pro který byla jízdenka zakoupena. Cílem časového uspořádání pro časový tarif je navržení časových intervalů platnosti jízdních dokladů. Při návrhu se nejčastěji vychází z doby jízdy po daném území a zvažuje se zejména, jaká je celková velikost zájmového území, dosažitelná vzdálenost po dobu platnosti jízdního dokladu, odbavovací a kontrolní možnosti. Nejčastěji užívané časové intervaly jsou násobky pěti minut, protože kratší intervaly se již nedají spolehlivě kontrolovat. Časový interval bývá obvykle 15, 30, 60, 120 minut podle velikosti zájmového území.

Výhodou je jednoduchost použití pro cestujícího, zejména pro osoby využívající hromadnou přepravu zřídka, ale i jednoduchost kontroly cestovních dokladů a způsobu prodeje. Tento tarif však nerespektuje rozdílnou dobu čekání na dopravní prostředek při přestupech, čímž je poškozován cestující využívající dopravu s delšími intervaly. Stanovení jednotného času je velice složité a obtížné, neboť krátká platnost jízdenky postihuje cestující a dlouhá zase dopravní podnik (dopravce). Pokud je časový interval příliš velký, znamená to v průměru vysokou cenu jízdného (obdobu plošného tarifu). Pokud je interval příliš malý, tak negativní vliv různých zpoždění je velmi výrazný. Některé problémy lze řešit použitím jízdenek s různou dobou platnosti (ve špičce i mimo), to ovšem vede ke komplikacím a snížení významné přednosti časového tarifu, tj. jeho jednoduchosti.

Kilometrický tarif odvozuje cenu jízdenky od počtu projetých kilometrů z výchozí stanice (pozice), přičemž je stanovena cena za každý jeden ujetý kilometr. Tarif není pro problémy při odbavování, informování a v cenové oblasti pro integrace veřejné dopravy doporučitelný.

Pásmový tarif (pro dílčí trasy) je variantou kilometrického tarifu s tím rozdílem, že cena se neodvívá od počtu projetých kilometrů, ale od počtu projetých pásem z výchozí stanice (pozice). Také tento tarif není vhodný pro problémy při odbavování, informování a v cenové oblasti pro integrace veřejné dopravy. [Štěrba, 2005, str. 72-74]

1.3.3 Financování železniční osobní dopravy v ČR

Abychom mohli konstruovat, resp. analyzovat, tzv. jednotný národní tarif, je nutné se nejdříve seznámit s některými teoretickými principy, které se týkají dopravní obslužnosti, cenové elasticity a dalších faktorů, které vstupují do celého procesu cenotvorby s ohledem na platnou legislativu v podmínkách ČR.

Železniční osobní dopravu z pohledu zajišťovaných finančních prostředků lze rozdělit v zásadě na 2 hlavní segmenty - **na segment osobní dopravy v tzv. závazku veřejné služby (ZVS) a na segment osobní dopravy komerční**. Segment osobní dopravy v ZVS lze dále ještě rozdělit na **osobní dopravu dálkovou**, u které je objednavatelem osobní dopravy stát (prostřednictvím MD), a **osobní dopravu regionální**, u které jsou objednavatelem osobní dopravy jednotlivé kraje, popř. obce,

přičemž objednatelé hradí prokazatelnou ztrátu z provozu (objemu) objednané železniční osobní dopravy a smluvně dohodnutý přiměřený zisk.

Segment osobní dopravy v ZVS má za hlavní úkol zajistit kvalitní **základní dopravní obslužnost (ZDO)**, přičemž v rámci **dálkové osobní dopravy** je zajišťována dopravní obslužnost na základě uzavřených smluv se státem (MD) v celé ČR. V rámci regionální osobní dopravy ve všech krajích je zajišťována na základě smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti v daném regionu.

Segment osobní dopravy komerční slouží výhradně soustavné a samostatné činnosti prováděné za účelem zisku na podnikatelské riziko dopravce. Státní dopravce ČD v současné době zajišťuje oba segmenty, tj. osobní dopravu v ZVS i osobní dopravu komerční. Naproti tomu soukromé společnosti RegioJet, a.s. a LeoExpress, a.s. se věnují pouze segmentu osobní dopravy komerční. V současné době jsou na komerční riziko jednotlivých dopravců provozovány vlaky dálkové osobní dopravy zejména na lince Praha – Ostrava – Opava/Bohumín.

„Dopravní obslužnost¹¹ se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. Za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem financí určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Nedojde-li mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí k dohodě, určí maximální výši kompenzace na návrh Ministerstva dopravy vláda. Na základě určené maximální výše kompenzace Ministerstvo dopravy určí rozsah

¹¹. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, § 2

zajišťování dopravní obslužnosti. Dopravní obslužnost pro potřeby obrany státu zajišťuje Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem obrany.

Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce (dále jen „objednatel“) poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících není veřejnoprávní smlouvou.“ Ovšem existují oblasti, kdy náklady dopravců jsou vyšší, než jejich tržby. Na pokrytí těchto ztrát přispívají stát či kraje a obce v podobě jimi poskytnutých kompenzací dopravcům.

*„**Kompenzaci**¹² v rozsahu stanoveném ve smlouvě poskytuje objednatel (tj. stát, obec) ze svého rozpočtu. Před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním dopravce předloží objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy (dále jen „finanční model“). Na základě finančního modelu je objednatel povinen zkontrolovat, zda navrhovaná **kompenzace není nadměrná**. Ministerstvo dopravy na žádost objednatele poskytne stanovisko o přípustnosti a způsobu zahrnutí nákladů, výnosů či provozních aktiv do finančního modelu a způsobu sestavení finančního modelu. Poskytuje-li dopravce přepravní služby nebo jiné činnosti mimo poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících nebo při plnění rozhodnutí o uložení veřejné služby, je povinen vést evidenci o nákladech a výnosech ze smlouvy o veřejných službách nebo z rozhodnutí o uložení veřejné služby v přepravě cestujících podle jednotlivých smluv a rozhodnutí. Na základě finančního modelu, který obsahuje poskytnutí **nadměrné kompenzace**, nelze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Pokud by přesto byla smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřena, je neplatná. Prováděcí právní předpis stanoví náklady, výnosy a provozní aktiva, které mohou být využity pro sestavení finančního modelu, vymezení čistého příjmu a maximální dovolené míry výnosu na kapitál, způsob, jakým náklady, výnosy a provozní aktiva dopravce prokazuje objednateli, způsob sestavení finančního modelu, způsob určení nadměrné kompenzace a pravidla pro změny výše kompenzace.“*

¹² Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících § 23

Ceny jízdného ve všech vozových třídách všech kategorií vlaků osobní přepravy a dále ceny (příplatky) uplatňované k jízdnému pro vlaky vyšší kvality (či jiné kategorie), pokud jsou uplatňovány v paušální výši, podléhají regulaci formou **věcně usměrňovaných cen**.¹³ Věcné usměrňování cen a určené podmínky platí pro dopravce provozující železniční veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu včetně drážní přepravy. Podmínky, za nichž se výkony železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní přepravy poskytují, upravuje zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, která nahradila vyhlášku č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy (zrušenou zákonem č. 194/2010 Sb.). Regulace formou věcně usměrňovaných cen se nevztahuje na ceny za rezervaci místa a ceny za použití lehátka a lůžka. V cenách jízdného je zahrnuta DPH.

Věcně usměrňovaná cena zahrnuje **ekonomicky oprávněné náklady** na provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy (pouze přeprava osob) a na provozování a provozuschopnost dopravní cesty pro veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu (náklady na řízení provozu železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy na dopravní cestě (snížené o tu část, která je vynakládána na dopravu zajišťovanou jinými dopravci) a náklady na infrastrukturu dopravní cesty (snížené o tu část, která je vynakládána na dopravu zajišťovanou jinými dopravci)). Dále zahrnuje zaplacené ceny za použití železniční dopravní cesty pro veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu a přiměřený zisk, který se váže k provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy. Kalkulace věcně usměrňované ceny se zpracovává pro jednotlivé kategorie vlaků osobní přepravy, u kterých se uplatňuje rozdílné jízdné. Pokud je k jízdnému uplatňován příplatek za použití vlaků vyšší kvality (či jiné kategorie), je dopravce povinen provést kalkulaci tohoto příplatku samostatně.

¹³ Cenový věstník MF 2018, část III. Seznam zboží, u něhož se uplatňují věcně usměrňované ceny

Věcně usměrňované ceny vykalkulované za jednotlivé kategorie vlaků musí odpovídat vztahu (1) ¹⁴:

$$N + Z - D \geq T \quad (1)$$

kde N = ekonomicky oprávněné náklady na provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy (pouze přeprava osob) a na provozování a provozuschopnost dopravní cesty pro veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu předcházejícího roku zvýšené o prokazatelné náklady na vstupech běžného roku,

Z = přiměřený zisk vztahující se k provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy odpovídající podmínkám běžného roku,

D = prostředky poskytnuté ze státního rozpočtu, státních fondů či rozpočtu krajů a obcí, popř. hrazené z jiných zdrojů na provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy a na dopravní cestu železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy na běžný rok,

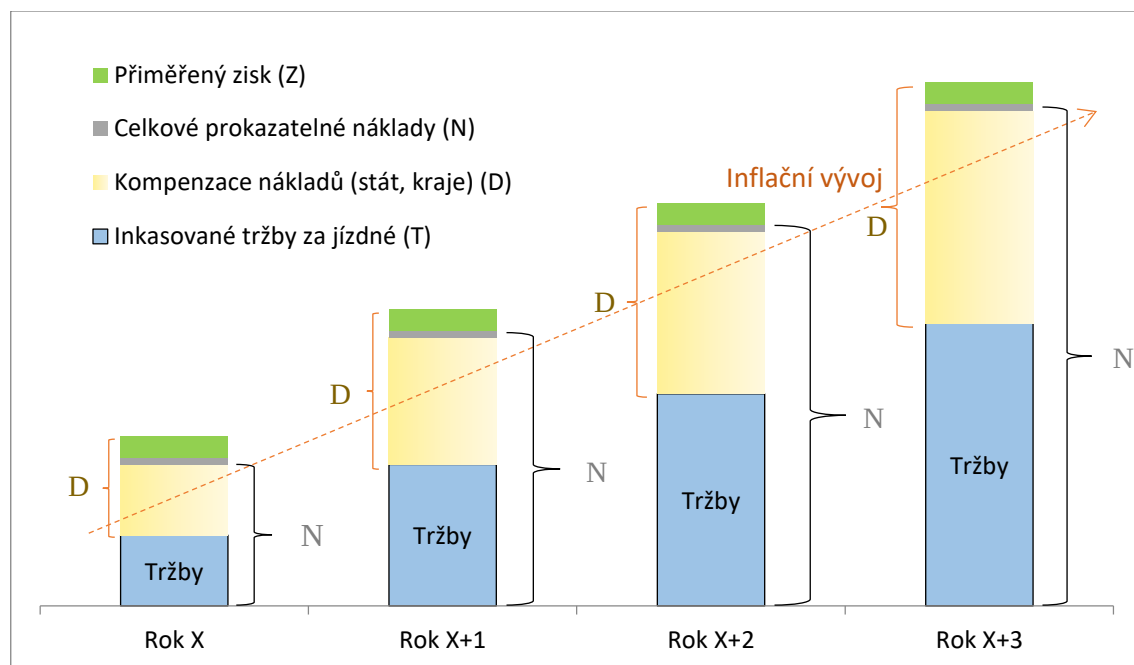
T = plánované tržby za železniční veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu (jízdné, příplatky k jízdnému pro vlaky vyšší kvality, za místenku, lehátko, lůžko, cenné známky k průkazkám na slevu atd.) na běžný rok bez DPH.

Na následujícím Grafu 1 je pro ilustraci zjednodušeným způsobem naznačena konstrukce určování ceny jízdného. Vychází se přitom z určité výše prokazatelných nákladů (N) dopravce a výše inkasovaných tržeb (T) dopravce, které získává od cestujících za zprostředkování služby v přepravě. V grafu je znázorněna situace, kdy výše celkových nákladů vynaložených v souvislosti s provozováním osobní železniční dopravy na určité lince je vyšší, než inkasované tržby od cestujících. Tento stav by byl však pro každého dopravce výhledově likvidační, proto vzniklá ztráta u vlaků osobní dopravy vedených v ZVS (tj. na objednávku MD či krajů) je dopravcům příslušnými objednateli uhrazena (včetně přiměřeného zisku) formou poskytnuté finanční **kompenzace (D)**. Ve smlouvách mezi objednateli a dopravci se též uvádí i hodnota **přiměřeného zisku (Z)** dopravce, který je důležitou složkou poskytované kompenzace.

¹⁴ Cenový věstník MF 2018, část III. Seznam zboží, u něhož se uplatňují věcně usměrňované ceny, bod 3 kalkulace věcně usměrňované ceny

Příměřený zisk neboli čistý příjem je tedy součástí kompenzace, tzn. o tuto výši je nutné navýšit smlouvou dohodnuté kompenzace nad celkové prokazatelné náklady dopravce. Všechny složky navíc podléhají v daných obdobích inflačnímu vývoji.

Graf 1 Ilustrace tvorby věcně usměrňované ceny jízdného v os. železniční dopravě



Zdroj: Vlastní zpracování

1.3.4 Příklady jednotných tarifů v zahraničí

V následujícím textu jsou uvedeny příklady úspěšného zavedení jednotného národního tarifu ve vybraných zemích (zejména Švýcarsko a Velká Británie), které mi poslouží jako zdroj inspirace pro můj vlastní návrh národního tarifu v podmínkách ČR.

Příkladem úspěšné liberalizace železnice v Evropě je též Bavorsko, kde se podařilo prostřednictvím veřejných soutěží významně snížit objem kompenzací (dotací) na provoz železniční dopravy a zároveň zvýšit objem přeprav a zkvalitnit úroveň poskytovaných služeb.

Příklad jednotného tarifu ve Švýcarsku

Veřejná osobní doprava ve Švýcarsku integruje 250 různých poskytovatelů přepravních služeb do jednoho svazu. Profituje z regulace, pro cestujícího je nesmírně pohodlná, protože nabízí přímou dopravu na jeden jízdní doklad. Členy svazu jsou i

velmi malé společnosti, jako např. pozemní lanová dráha Braunwaldbahn se 14 zaměstnanci, celkovou délkou jen 1,4 km a s ročním výkonem 0,4 mil. spojů, na druhé straně největším dopravcem jsou Spolkové dráhy Švýcarska SBB s 28 tis. zaměstnanci, celkovou délkou sítě 3 tis. km a ročním výkonem 16 mld. spojů.

Populárními jízdními doklady jsou předplatní jízdenky, a to buď v plné výši 100 % nebo 50 %, platí na 23 500 km sítě veřejné dopravy a pokrývají kromě několika málo turistických linek prakticky celou síť. Přímá doprava je definovaná jako integrovaný tarif pro různé konkurenční podnikatelské subjekty a linky. Žádný cestující se nemusí zajímat o jízdní řád, rozhodující je šířka taktu mezi spoji na jednotlivých linkách. Vlakové spoje mají v taktovém jízdním řádu intervaly 10, 15, 30 nebo 45 min. a autobusy 30 nebo 60 min.

Tarif je jednotný pro přímou jízdenku, tj. nezáleží na tom, kolik dopravních prostředků a jakých druhů dopravy cestující využije. Cena jízdného není součtem za jednotlivé úseky, se zvyšující se přepravní vzdáleností dokonce klesá, cestující tak obdrží slevu ve výši 8 až 25 %. Tarifní systém je na spodním cenovém prahu, což podporuje poptávku a zvyšuje se tím počet přepravených cestujících.

Přestupní jízdní doklad přináší obtíže pro dopravce při dělení tržeb, především se to týká předplatních jízdních dokladů. Každý druhý uživatel pravidelné veřejné dopravy má předplatní jízdenku. První předplatní jízdenky ve výši 100 % byly zavedeny v roce 1898 a byly určeny pro obchodní cestující. Od roku 1891 byly využívány předplatní jízdenky ve výši 50 %. Jejich využití ve veřejné dopravě doznalo výrazného úspěchu, když Parlament v roce 1987 snížil jejich cenu z 360 CHF na 100 CHF měsíčně s ohledem na šetrnost k životnímu prostředí. Předplatní jízdenky 100 % platí od roku 1997 i na tramvaje a autobusy ve veřejné hromadné osobní dopravě ve městech. Např. roční předplatní jízdenka (100 %) pro 1. vozovou třídu stojí 5 150 CHF, má ji zakoupenou cca 420 tis. cestujících (5 % všech obyvatel), příjem z jejich prodeje dosahuje 1 mld. CHF; předplatní jízdenka 50 % (měsíční cena 110 CHF), vlastní ji cca 2,2 mil. zákazníků a příjem z prodeje dosahuje 300 mil. CHF.

Podílování tržeb z osobní přepravy pro jednotlivé dopravce, členy Svazu veřejné osobní dopravy, provádí SBB s využitím informačního systému PRISMA na základě vyhodnocení dotazníků (4 různé typy). Ty jsou rozdány 20 tis. cestujícím, kteří v nich vyplní, jaké dopravní prostředky využili v minulém týdnu pro svou přepravu. Zatím při

dělení tržeb nenastaly žádné pochybnosti. Systém bude zpřesněn v letech 2017/2018, kdy budou zavedeny čipové karty, které přesně vysledují pohyb cestujících.[Logistika.cz, Cempírek, 2011]

Příklad jednotného tarifu ve Velké Británii

Železniční dopravní systém ve Velké Británii [National Archives, 2006] shlukuje aktuálně 30 soukromých společností provozujících osobní železniční dopravu na hlavní železniční síti na území Velké Británie pod značkou Národní železnice (v překl. National Rail (NR)). V období let 1994 – 1997 docházelo k postupnému privatizování segmentu železniční osobní dopravy, který do té doby spadl pod vlastnictví a správu státní společnosti British Railway. Aktuálně je NR ve Spojeném království státním obchodním jménem, které je licencováno (franchisováno) pro použití soukromými společnostmi provozujícími osobní vlaky (v překl. Train Operating Companies (TOC)) v Anglii, Skotsku a Walesu. Severní Irsko, které hraničí s Irskou republikou, používá jiný systém. Franchisanti Národní železnice sdílejí strukturu prodeje a cen jízdenek. TOC se ucházejí o sedmi až osmiletý kontrakt na provozování jednotlivých koncesí. Většina licencí je udělována Oddělením pro dopravu (v překladu Department for Transport (DfT)), s výjimkou Merseyrail, kde je udělena licence Merseyside Passenger Transport Executive a ScotRail, kde DfT uděluje licence na základě rady skotské vlády.

Licence jsou udělovány franchisantům po splnění určitých daných podmínek, které se většinou týkají čistoty ve vlakových prostorách, průměrné doby zpoždění, technické vybavenosti atd. Společnosti, které získají licence na provoz franchisingu na dané linky (které mohou být v některých případech i ztrátové), dostávají kompenzace (dotace) od státu, aby byly pokryty prokazatelné ztráty a tyto firmy dosahovaly přiměřeného zisku.

Pro spravování a uznávání jízdenek a podílů tržeb z osobní dopravy mezi jednotlivé dopravce byla založena organizace Asociace společností provozujících osobní vlaky (v překl. Association of Train Operating Companies (ATOC)). ATOC rovněž provozuje plán (s názvem „Rail Settlement Plan“), který přiděluje příjmy z jízdenek různým TOC.

Britská vláda si privatizací železniční sítě vytkla za cíl nárůst přepravených osob v železniční dopravě, čehož i docílila, ovšem tento růst je vyvážen trvalým zdražováním jízdného. Paradoxně se zvýšil i objem kompenzací financovaných ze státního rozpočtu oproti objemu kompenzací v bývalém státním podniku British Railway.

1.4 Legislativa

Legislativní rámec pro zajištění dopravních služeb ve veřejném zájmu v ČR vymezuje jednak legislativa interního charakteru (s platností pouze pro ČR), tj. zákony a podzákoné předpisy (vyhlášky MD, usnesení Vlády ČR, výměry MF atd.), a jednak legislativa EU (s platností v zemích, jež jsou členy EU), tj. směrnice EP a Rady EU.

1.4.1 Legislativa ČR pro drážní dopravu

Železniční doprava v ČR musí být provozována v souladu s národní legislativou, která je tvořena množstvím různých zákonů, vyhlášek, nařízení a v oblasti techniky i technickými normami. Z hlediska zajišťování osobní přepravy (přepravy osob, zavazadel a zvířat) je v ČR nejvýznamnějším předpisem v oblasti veřejné dopravy a přepravy cestujících **zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících**. Základním předmětem zákona je **stanovení postupu státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti**. Zákon také sjednocuje předchozí právní úpravy v přepravě cestujících a přichází s vymezením termínu **dopravní obslužnost**, kterou chápe jako: „...zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“

Vedle hlavního zákona o přepravě cestujících vstupuje do problematiky veřejné dopravy celá řada dalších předpisů. Již byl zmíněn **zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách**, který vymezuje podmínky pro stavbu a provozování drážní dopravy. Pro železniční dopravu je také důležitý **zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty**, kterým jsou řízeny České dráhy, a. s., a zároveň tímto zákonem došlo k oddělení provozování drah a drážní dopravy. Nelze opomenout ani **vyhlášku č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu**, která představuje prováděcí vyhlášku k výše zmíněnému zákonu č. 266/1994 Sb.

Zákon č. 266/1994, Sb., o dráhách, který nabyl účinnosti 1. ledna 1995, upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových (vleček) a stavby na těchto dráhách a současně podmínky při provozování dráhy a

provozování drážní dopravy a současně práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené. Současně zákon upravuje podmínky státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových, za tímto účelem byl zřízen Drážní úřad. Zákon zmiňuje pojem a upravuje podmínky dopravního tarifu jako takového a s ním spojených opatření.

Dále tento zákon oddělil funkci provozovatele drážní dopravy (dopravce) od funkce provozovatele dráhy (správce). Rozlišil celostátní dráhy (dálkové) a regionální dráhy, čímž vytvořil prvotní podmínky pro konkurenci na železnici a pro případnou privatizaci regionálních drah i drážní dopravy. V rámci změny kategorií drah byla zrušena kategorie městských rychlodrah, do níž dosud spadalo pražské metro, a nahrazena kategorií speciálních drah, které nyní patří mezi dráhy železniční. Zákon a jeho četné novely zpracovávají směrnice (předpisy) Evropského společenství.

Zákon č. 77/2002 Sb., ze dne 5. února 2002, účinný od 1. března téhož roku, řeší transformaci státní organizace České dráhy, a to zřízením akciové společnosti České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Zákon upravuje zejména zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy, její založení, vznik, podnikání, přechod majetku na akciovou společnost, provoz železniční dopravy pro účely obrany státu, zřízení a činnost státní organizace Správa železniční dopravní cesty její založení, vznik, předmět činnosti, hospodaření s majetkem státu a postup státní organizace České dráhy do dne vzniku akciové společnosti České dráhy.

V přílohách k zákonu je vymezen majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, a dále určený majetek k úhradě závazků státní organizace České dráhy. Současně se ruší dříve přijaté řešení přeměny Českých drah na státní podnik České dráhy podle zákona o státním podniku. [Sagit, 2018]

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu, představuje prováděcí vyhlášku zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, přičemž stanoví podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci (dále jen „přepravní řád“). Vyhláška zejména upravuje přepravu osob ve veřejné drážní a silniční dopravě, tj. stanoví náležitosti jízdních dokladů, posuzování jejich platnosti, placení jízdného, příplatků, místenek apod. Kromě toho též upravuje podmínky přepravy dětí, osob s omezenou schopností pohybu a orientace, osob na vozíku pro

invalidy, dětských kočárků, jízdních kol, zavazadel a zásilek. Vyhláška rovněž stanoví, že dopravce je povinen v zájmu řádné péče o cestující při poskytování přepravních služeb mimojiné zajistit podávání informací o jízdních řádech, o tarifu a o vyhlášených přepravních podmínkách, a to na místech určených pro styk s cestujícími.

Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, definuje rovněž několik důležitých základních pojmů, k nimž patří zejména¹⁵:

- „**kompenzací** se rozumí částka, k jejíž úhradě se v daném období objednatel zavazuje na základě smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, uzavřené mezi objednatelem (MD či příslušný kraj) a dopravcem,
- **výchozím finančním modelem** se rozumí model výnosů, nákladů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Výchozí finanční model musí být sestaven tak, aby zahrnoval všechny předpoklady známé v době uzavření smlouvy a jejich očekávaný vývoj a aby čistý příjem nenabýval záporné hodnoty.
- **čistým příjmem** se rozumí součet kompenzace a výnosů snížený o náklady,
- **provozními aktivy** se rozumí dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek, který je nezbytně nutný k zajištění plnění závazku ze smlouvy“.

Vyhláška potom detailněji specifikuje položky, které se zahrnují do výnosů, nákladů a provozních aktiv při sestavování finančních modelů, a obsahuje **způsob určení tzv. nadměrné kompenzace**. Vyhláška též stanovuje **maximální dovolenou míru výnosu na kapitál, která činí 7,5 % ročně z provozních aktiv, přičemž podíl čistého příjmu k provozním aktivům stanoví smlouva o veřejných službách tak, aby nepřesáhl dovolenou míru výnosu na kapitál.**

1.4.2 Legislativa EU pro drážní dopravu

Členství ČR v Evropské unii přineslo s sebou jak práva, tak i povinnosti, kterými se ČR musí řídit. V této věci EU vydala Bílé knihy pro každý národní segment.

¹⁵ Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2

Bílé knihy EU [Vopálenská, 2018] ukazují základní směry rozvoje dopravního systému v EU a pro členské státy EU mají doporučující charakter. Obsahují oficiální návrhy pro určité oblasti politiky a mají napomáhat jejich rozvoji. Doposud byly přijaty 2 Bílé knihy o dopravě:

- 2001 – Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout,
- 2011 – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.

Hlavním cílem Bílé knihy o dopravě je podpořit konkurenceschopnost Evropy prostřednictvím zdrojově efektivních a udržitelných dopravních systémů. Bílá kniha o dopravě formuluje především výchozí požadavky a cíle pro dlouhodobý rozvoj dopravy na evropském kontinentě. Zdůrazňuje, že doprava je fundamentem pro naše hospodářství i společenský život.

Od předchozí Bílé knihy o dopravě z roku 2001 bylo mnohé učiněno. Další otevření trhu se uskutečnilo v letecké dopravě, silniční dopravě a částečně též i na železnici. Prostor Jednotného evropského nebe (Single European Sky) byl úspěšně spuštěn a zahájen. Významně se zvýšil bezpečnostní rozměr dopravy napříč všemi jejími typy a prostředky. Nová pravidla k pracovním podmínkám a právům cestujících byla přijata. Transevropské dopravní systémy (financované přes TEN-T, strukturální fondy a Kohezní fond) významně přispěly teritoriální kohezi i budování vysokorychlostních železničních tratí. Mezinárodní vazby, spojení a kooperace byly zásadně zesíleny. A rovněž řada věcí byla provedena k zesílení a podpoře životního prostředí v souvislosti s dopadem dopravních systémů na něj.

Soubor věcně související legislativy je často spojován do „balíčků“ a jako celek je dále projednáván v tzv. tripartitě, kterou tvoří Evropská komise, Rada EU a Evropský parlament. Evropská komise v minulosti vydala již tři tzv. **železniční balíčky**, které vstoupily v platnost postupně v letech 2001, 2004 a 2007. Týkaly se mezinárodní a vnitrostátní nákladní a mezinárodní osobní drážní dopravy (např. rozvoj železnic společenství, vydávání licencí železničním podnikům, přidělování kapacity železniční infrastruktury, interoperabilita transevropského konvenčního železničního systému, vytvoření Evropské agentury pro železnice, vydávání osvědčení strojvedoucím, veřejné služby v přepravě cestujících po železnici a silnici, práva a povinnosti cestujících v železniční dopravě, atd.).

Čtvrtý železniční balíček [Vopálenská, 2018] z roku 2016 obsahuje 6 legislativních předpisů, které mají za cíl dokončení liberalizace železničního trhu a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Cílem čtvrtého železničního balíčku je především dokončení liberalizace železničního trhu a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.

Předpisy byly při projednávání jejich návrhů v tripartitě rozděleny do dvou pilířů (částí) – technického a tržního. **Technický pilíř**, který upravuje otázky technické interoperability železniční techniky a bezpečnost na železnici, obsahuje 3 dokumenty, které se zabývají interoperabilitou železničního systému v EU, bezpečností železnic a Agenturou EU pro železnice. **Tržní pilíř**, který upravuje otázky otevírání trhu osobní železniční dopravy a zajištění nediskriminačních podmínek pro všechny dopravce, obsahuje též 3 dokumenty, které se zabývají otevřením trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, správou a řízením železniční infrastruktury (jedná se o změny směrnic a nařízení z předchozích balíčků).

Součástí je i **Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru**, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury, kde se řeší zavedení integrovaného jízdného, rozvoj integrovaných informačních systémů a jednotné jízdenky, podpora bezproblémového využívání veřejných dopravních systému, spolupráce na rozvoji integrovaných informačních systémů, posílení spolupráce mezi regulačními orgány na mezinárodní úrovni, spolupráce v případě mimořádných událostí, zdůraznění potřeby výměny informací, či snahy oddělit provozovatele dopravní sítě a provozovatele drážní dopravy od stejného vlastníka, v našem případě v podobě státu.

2. Praktická část

2.1 Dopravci působící na území ČR

2.1.1 Státní dopravce České dráhy, a. s.

ČD v současné době provozují pravidelnou osobní železniční dopravu na většině železničních tratí nacházejících se na území ČR. Na některých tratích provozují vlaky jiné železniční společnosti (např. Provozní soubor Šumava od prosince 2017) a naopak na jiných tratích převzaly osobní vlakovou dopravu od soukromých společností (např. na úseku Šumperk – Kouty nad Desnou od června 2016). ČD zajišťují osobní železniční dopravu ve 2 segmentech, tj. v dálkové i regionální osobní dopravě.

Naprostou většinu osobní dopravy provozují ČD v tzv. **závazku veřejné služby (ZVS)**, přičemž **regionální osobní doprava** je realizována na objednávku krajů a **dálková osobní doprava** je realizována na objednávku MD. Kromě vlaků v ZVS provozují ČD i vlaky na vlastní podnikatelské (komerční) riziko, přičemž se jedná zejména o vlaky na lince z Prahy přes Olomouc na Ostravsko, kde jim konkurují dva další soukromí dopravci (RegioJet a Leo Express).

Dálková osobní železniční doprava je v rámci jednoznačné identifikace objednávana a sledována podle předem definovaných určitých konkrétních tras, které se nazývají **linky**. Každá linka je teoreticky (až na několik drobných výjimek) rámcově charakterizována jednotnou trasou (bez větvení), shodnou zastavovací politikou, shodnými nasazovanými soupravami, přičemž označení každé linky je tvořeno písmenným označením Ex, R nebo N a příslušným číselným označením (viz Tab. 1). V Tab. 1 je uveden seznam linek dálkové drážní dopravy platným pro období jízdního řádu 2017/2018, který je přílohou Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 01.01.2010 do konce platnosti JŘ pro období 2018/2019 (dále jen „Smlouva“).

V rámci výše zmíněné Smlouvy je sjednán rozsah objednaného dopravního výkonu v ZVS (ve vlkm) na příslušné období, který je dán vlaky celostátní dopravy časově a věcně vymezenými.

Tab. 1 Seznam linek dálkové drážní dopravy platným pro JŘ 2017/2018

Linka	Trasa
Ex1	(Praha – Pardubice – Olomouc –) Ostrava – Polsko/Slovensko
Ex2	Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko*
Ex3	Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
Ex4	Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko
R5	Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
R6	Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy
Ex7	Praha – České Budějovice (– Rakousko/Šumava)
R8	Brno – Ostrava – Bohumín
R9	Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
R10	Praha – Hradec Králové – Trutnov
R11	Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
R12	Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
R13	Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
R14	Pardubice – Liberec
R15	Ústí nad Labem – Liberec
R16	Plzeň – Žatec – Chomutov – Most
R17	Praha – České Budějovice
R18	Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Vsetín/Luhačovice/Veselí nad Moravou*
R19	Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
R20	Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
R21	Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald
R22	Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk
R23	Kolín – Ústí nad Labem
R24	Praha – Rakovník
R26	Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice
R27	Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc
N28	Praha – Olomouc – Polsko/Slovensko; Německo – Praha – Brno – Slovensko
R29	Cheb – Pomezí nad Ohří – Německo

*) Od začátku platnosti JŘ 2017/2018 linka Ex2 pouze směr Slovensko, linka R18 směr Luhačovice/Zlín/Veselí nad Moravou

V Tab. 2 jsou uvedeny některé základní ekonomicko-provozní ukazatele dopravce ČD, přičemž je patrné průběžné snižování počtu zaměstnanců, které je způsobeno jednak plánovaným snižováním počtu zaměstnanců (tj. zaváděním nových technologií, racionalizací práce, atd.), a jednak převodem zaměstnanců jak do nově vznikajících dceřiných společností (v roce 2005 – zejména TSS, a.s., VUZ, a. s., v roce 2007 ČD Cargo, a. s.), tak i převodem zaměstnanců z ČD na SŽDC v rámci převodu funkce provozovatele dráhy (k 30.06.2008) a v rámci převodu obsluhy dráhy (k 01.09.2011).

Tab. 2 Základní ukazatele Českých drah, a. s. v letech 2007 – 2017¹⁶

Rok	Zisk (ztráta) za sledované období (mld. Kč *)	Tržby z osobní přepravy (mil. Kč)	Počet zaměstnanců k 31.12.	Počet přepravených cestujících (mil. osob)
2007	X	6 268	41 660	181,92
2008	X	6 228	29 293	175,19
2009	-1,180	6 631	27 952	162,91
2010	-0,052	6 611	26 000	162,69
2011	0,315	6 844	16 240	165,75
2012	-0,838	7 125	15 829	168,79
2013	-5,130	7 134	15 433	169,28
2014	-0,957	7 477	15 206	170,15
2015	-2,045	7 560	15 230	169,72
2016	-0,161	7 820	14 933	171,49
2017	0,310	8 066	14 704	174,67

*) Zisk (ztráta) dle mezinárodních účetních standardů IFRS (od roku 2009), do roku 2009 dle CAS (nejsou proto v tabulce uvedeny)

2.1.2 Soukromý dopravce Student Agency, k.s. (RegioJet, a.s.)

Skupina Student Agency¹⁷ působí v ČR a od roku 1993 i na Slovensku. Nejprve se jednalo o agenturu zprostředkovávající au pair pobyty v zahraničí, postupně se podle zájmu klientů přidaly další služby. V roce 1996 založil Radim Jančura společnost Student Agency, k. s., který je dosud jediným vlastníkem celé skupiny, přičemž společnost provozuje od svého založení dálkovou autobusovou dopravu. Její dceřiná společnost RegioJet, a. s. vznikla v roce 2009 získáním licence k provozování

¹⁶ Výroční zpráva ČD, a.s. a Statistické ročenky Skupiny ČD v letech 2007 - 2017

¹⁷ Výroční zpráva Student Agency, k.s. 2018

železniční dopravy v ČR. Společnost poté v roce 2011 vstoupila na trh pravidelné osobní železniční dopravy v ČR a na Slovensku. Společnost začala provozovat železniční osobní dopravu dne 26.09.2011 na dálkové lince Praha – Ostrava jako konkurence dálkovým vlakům dopravce ČD. V současné době společnost Student Agency, k. s. provozuje autobusovou dopravu, železniční dopravu, leteckou dopravu, zařizuje au pair pobyty, či je provozovatelem portálu pro prodej zahraničních zájezdů. Dopravní prostředky společnosti (autobusy i železniční vozidla) jsou opatřené charakteristickým nátěrem provedeným ve žluté barvě. V Tab. 3 jsou uvedeny některé základní ekonomicko-provozní ukazatele soukromého dopravce RegioJet.

Tab. 3 Základní ukazatele RegioJet, a. s. v letech 2011 – 2017¹⁸

Rok	Provozní výsledek hospodaření (mld. Kč)	Tržby z osobní přepravy (mil. Kč)	Počet zaměstnanců k 31.12.	Počet přepravených cestujících (mil. osob)
2011 *)	-0,052	46	48	0,3
2012	-0,074	246	199	1,1
2013	-0,092	317	261	1,5
2014	-0,038	478	306	2,2
2015	0,044	649	359	3,1
2016	-0,006	772	391	3,7
2017	-0,012	995	496	4,7

*) Společnost zahájila provoz v železniční dopravě v září roku 2011, proto výsledky za předchozí kalendářní měsíce nejsou plně srovnatelné (převzaty údaje z výročních zpráv společnosti)

2.1.3 Soukromý dopravce LeoExpress Global, a. s.

Společnost LeoExpress Global, a. s.¹⁹ provozuje od roku 2012 osobní železniční dopravu na území ČR a patří mezi nejsilnější soukromé železniční dopravce. Z důvodu technických problémů se plného provozu dočkala až v roce 2013. Zakladatelem a předsedou představenstva je Leoš Novotný ml. Skupina LEO Express působí na trhu komerční osobní železniční i autobusové dopravy. Skupina v současnosti působí pouze v oblasti dálkové železniční dopravy vykonávané na vlastní komerční riziko, kterou

¹⁸ Výroční zprávy společnosti Student Agency, k.s. v letech 2011 - 2017 , internetový portál Student Agency, k.s. [online] Dostupné z: <https://www.studentagency.cz/o-nas/profil-spolecnosti/index.html>

¹⁹ Výroční zpráva LeoExpress Global, a.s. 2016

provozuje v ČR a na Slovensku.²⁰ Společnost začala provozovat drážní dopravu na vytížené dálkové lince Praha – Ostrava jako konkurence vlakům dopravců ČD a Regiojet, a. s. Společnost je též zakladatelem dceřiné společnosti SmileCar, která stojí na konceptu sdílení automobilů. V roce 2015 zahájila společnost LEO Express spolupráci se společností Uber, která se věnuje sdílené automobilové přepravě a s prvním českým bikesharingem Rekola.²¹ V Tab. 4 jsou uvedeny některé základní ekonomicko-provozní ukazatele soukromého dopravce LeoExpress Global.

Tab. 4 Základní ukazatele LeoExpress Global, a. s. v letech 2012 – 2017¹⁰

Rok	Provozní výsledek hospodaření (mld. Kč)	Tržby z osobní přepravy (mil. Kč)	Počet zaměstnanců k 31.12.	Počet přepravených cestujících (mil. osob)
2012 *)	-0,076	6,9	53	0,05
2013	-0,085	158	167	0,5
2014	-0,073	167	160	0,73
2015	-0,034	235	205	0,98
2016	-0,072	275	216	1,4
2017	xxx	xxx	xxx	xxx

*) Společnost zahájila provoz v železniční dopravě v prosinci roku 2012, proto výsledky za předchozí období nejsou plně srovnatelné (převzaty údaje z výr. zpráv spol.), za rok 2017 nebyla data k dispozici

Pro porovnání jsou v následujících Grafech 2 a 3 uvedeny vývojové trendy základních ukazatelů výše zmíněných dopravců – tržeb z osobní přepravy (viz Graf 2) a podílu počtu přepravených cestujících a počtu zaměstnanců (viz Graf 3).

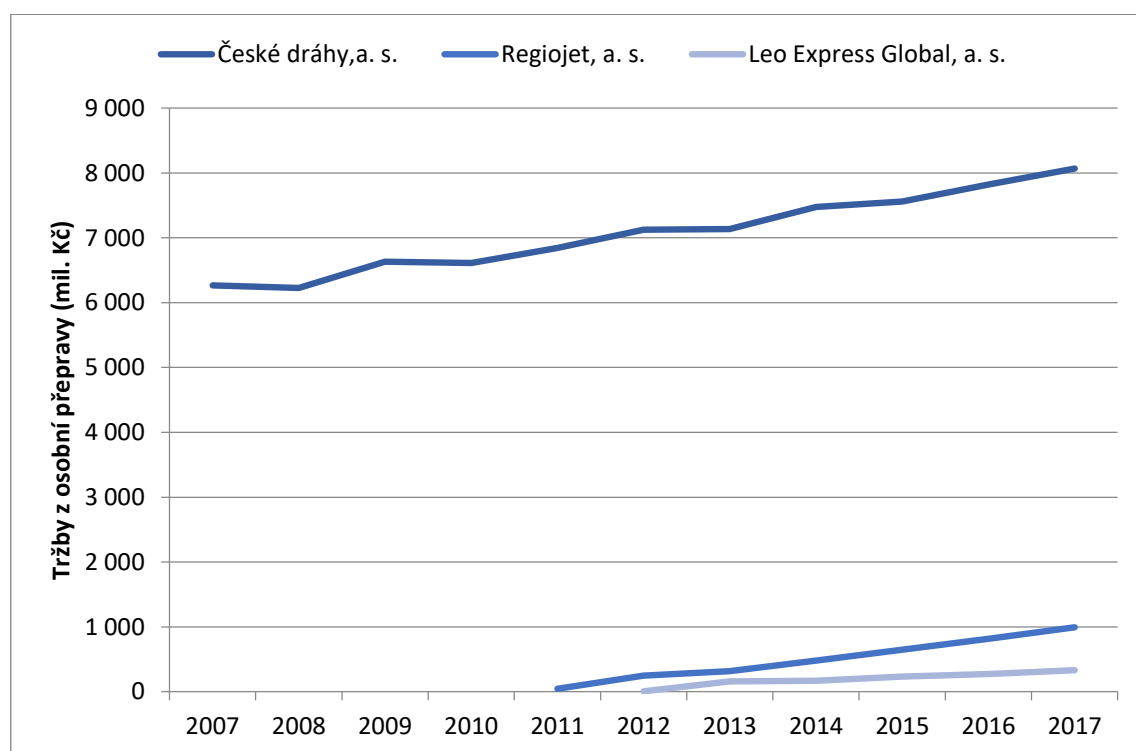
Z obou Grafů 2 a 3 je zřejmý rostoucí trend, přičemž v Grafu 2 je patrný vyšší nárůst tržeb z osobní přepravy zejména u dopravců ČD a RegioJet.

Naproti tomu z Grafu 3 vyplývá vyšší nárůst podílu počtu přepravených cestujících na počtu zaměstnanců zejména u soukromých dopravců – RegioJet a LeoExpress Global. U dopravce ČD je vyšší nárůst zřetelný především v případech velkého snižování počtu zaměstnanců, ke kterému docházelo zejména převodem zaměstnanců do nově vytvářených dceřiných společností dopravce ČD a převodem činností (a s tím souvisejících zaměstnanců) na SŽDC. Kromě toho dochází k průběžnému snižování počtu zaměstnanců i z důvodu zavádění nových technologií, racionalizací činností atd.

²⁰ Výroční zprávy společnosti LeoExpress Global, a.s. v letech 2012 - 2016

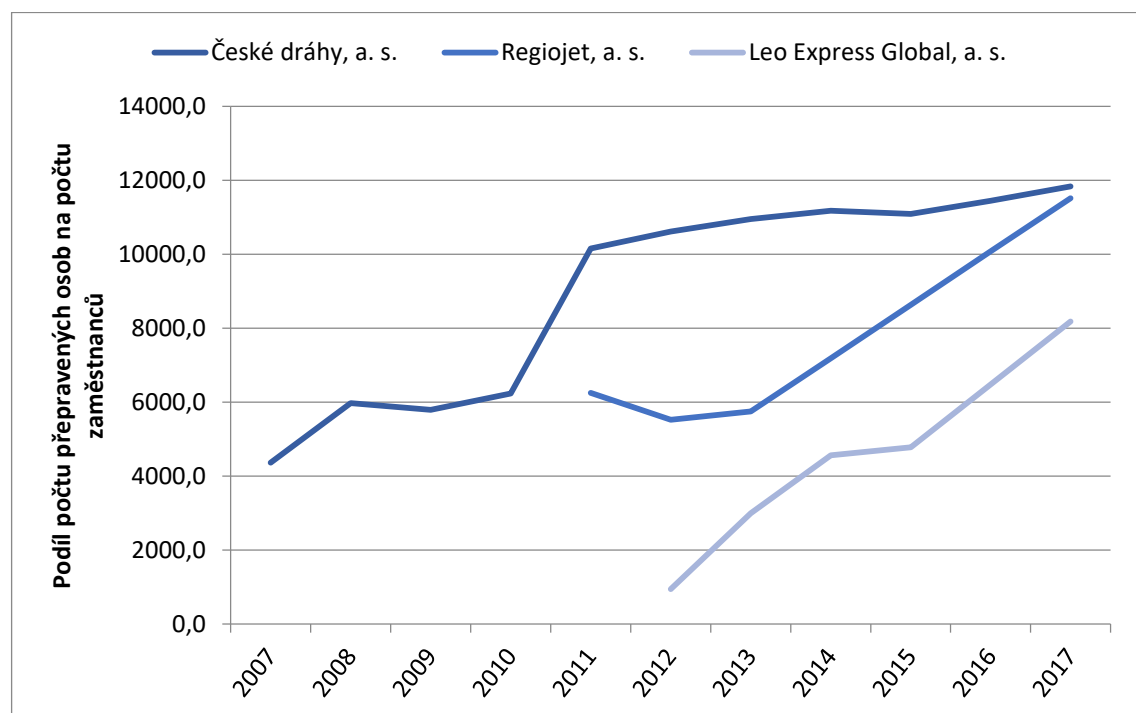
²¹ E15, Leo Express uzavřel spolupráci s Uberem, [ONLINE] Dostupné z <http://e-svet.e15.cz/it-byznys/leo-express-uzavrel-spolupraci-s-uberem-zatim-nabidne-odvoz-na-nadrazi-1170828>

Graf 2 Vývoj tržeb z osobní přepravy jednotlivých dopravců



Zdroj dat: Výroční zprávy daných dopravců, přičemž data u soukromých dopravců jsou z důvodu absence dat zprůměrována (vlastní zpracování)

Graf 3 Vývoj podílu počtu přepravených cestujících na počtu zaměstnanců jednotlivých dopravců



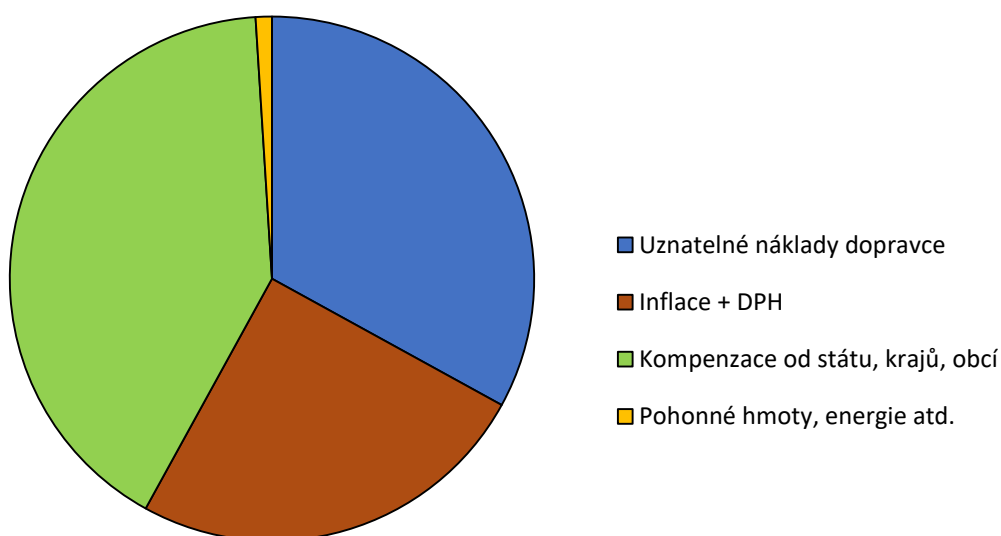
Zdroj dat: Výroční zprávy daných dopravců (vlastní zpracování)

2.2 Princip návrhu jednotného národního tarifu

Návrh jednotného národního tarifu pro dálkovou osobní železniční dopravu není vhodný z důvodu velmi omezeného objemu dopravní obslužnosti (omezení v podstatě na jedinou linku) a různorodým akčním cenovým nabídkám vytvářet **z podmínek uplatňovaných v segmentu komerční osobní dopravy**. Jednotný národní tarif totiž počítá s tarifem, který by měl mít platnost na celém území ČR, přičemž jako nejvhodnější varianta se jeví použití kilometrického tarifu (tj. jednotková cena za 1 ujetý kilometr). Navíc u vlaků provozovaných na komerční riziko dopravců se předpokládá, že provoz těchto vlaků není ztrátový (cílem dopravců je především zisk, který jim velmi pravděpodobně neumožní provoz vlaků na většině regionálních tratí). Při návrhu jednotného národního tarifu je proto vhodnější vycházet ze znalostí v oblasti **segmentu osobní dopravy v ZVS**, u kterého je naopak velmi pravděpodobné, že inkasované tržby z jízdného od cestujících nepokryjí celkové náklady na provoz vlaků na dané trati (v daném regionu) včetně přiměřeného zisku, který musí potom dopravcům kompenzovat stát (MD) a jednotlivé kraje (obce), a přitom stát i jednotlivé kraje musí zajistit ZDO formou dálkové i regionální osobní dopravy. Tím se dostáváme ke všem složkám, které determinují cenu a následně i tarif.

Na následujícím Grafu 4 je znázorněna principiální ilustrace složek tvořících věcně usměrňovanou cenu, přičemž v dalším textu je potom detailněji popsán význam jednotlivých složek cenotvorby.

Graf 4 Principiální ilustrace složek tvořících věcně usměrňovanou cenu



Zdroj: vlastní zpracování

Složky cenotvorby věcně usměrňovaných cen lze rozdělit na:

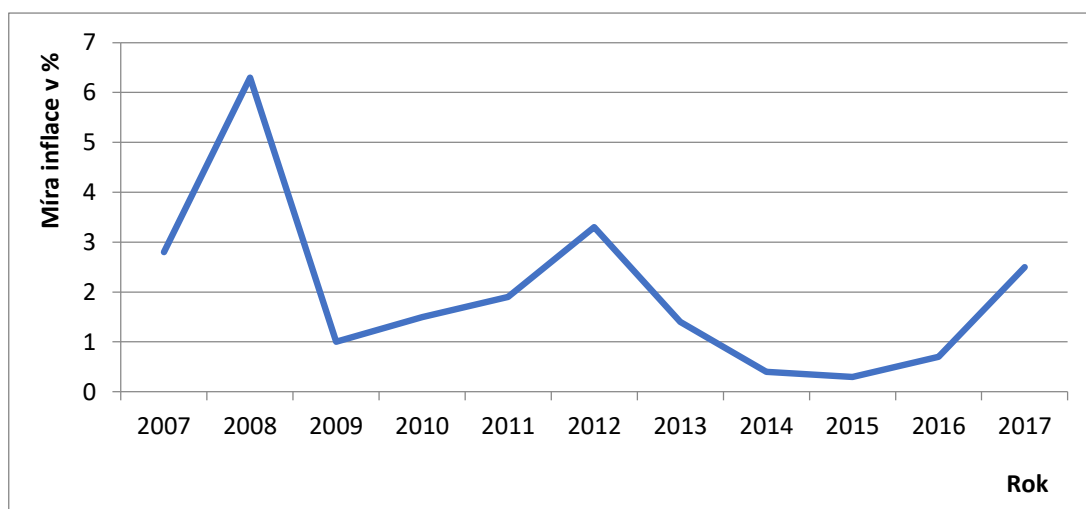
- **primární složky,**
- **sekundární složky.**

Primární složky jsou nejvýznamnější determinanty při cenotvorbě. Tvoří je zejména přiměřené náklady dopravce, které je nutno prokázat, a které tvoří cca 1/3 ceny. Součástí ceny je i vyměřená DPH pro dopravní segment, spolu se sledovaným, každoročním průběhem cenové inflace, která je procentuálně zahrnuta v ceně, a v neposlední řadě jsou významnou částí při tvorbě ceny i tzv. kompenzace od státu či daného kraje nebo obce.

Sekundární složky (zdánlivě vytváří dojem, že mají větší podíl na ceně) reálně ovlivňují cenotvorbu jen velmi malým podílem. Tvoří je zejména náklady na pohonné hmoty, elektrickou energii (trakční i netrakční), kurzové ztráty a další náklady spotřeby či různé mimořádné události.

Ceny za statky a služby v ekonomice obecně podléhají cenové inflaci, není tomu samozřejmě jinak ani u cen na trhu s železniční dopravou. Cena jízdného se vyvíjí z určité historické ceny a podléhá inflačnímu vývoji. Níže (viz Graf 5) uvádím pro ilustraci míru inflace vyjádřenou přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v ČR v letech 2007 až 2017. Graf 5 znázorňuje kolísavý průběh inflačního vývoje. Je patrný vliv ekonomické krize v roce 2008, ve kterém se inflace skokově zvýšila nad 6 %. Od té doby se střídavě udržuje míra inflace kolem 1 a 2 procentních bodů.

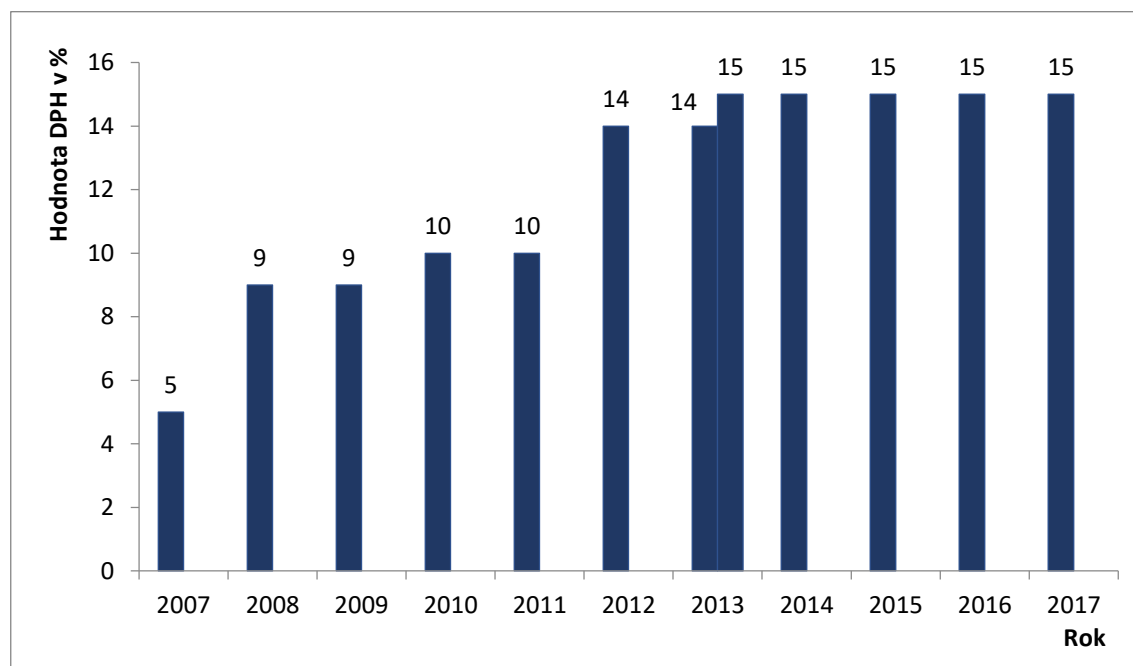
Graf 5 Míra inflace v ČR v období 2007 - 2017



Zdroj: ČSÚ 2018, vlastní zpracování

V dalším textu bude dokázáno, že i ceny jízdného mají podobný průběh jako křivka míry inflace. K ceně je nutné připočítat i povinnou platbu do státního rozpočtu. Pro dopravu jako službu se využívá snížené sazby DPH, přičemž v průběhu analyzovaného období docházelo ke změnám výše DPH. Tento vývoj je pro názornost zobrazen v Grafu 6, ze kterého rovněž vyplývá rostoucí trend výše DPH. Aktuální hodnota DPH (povinná přírážka k jízdnému) na konci roku 2018 činí 15 %.

Graf 6 DPH na jízdné v železniční osobní dopravě v ČR v období 2007-2017



Zdroj MF ČR, vlastní zpracování

Pozn.: v roce 2013 došlo v polovině roku k navýšení míry zdanění ze 14 % na 15 %.

2.3 Charakteristika návrhu národního tarifu MD v ČR

Státní národní tarif (SNT) je předpokladem pro chystanou liberalizaci dotované železnice, aby nedošlo k rozdělení sítě podle toho, jak si linky v soutěžích rozdělí jednotliví dopravci. Bude jednotný pro všechny vlaky v závazku veřejné služby, dopravcům ale zároveň bude ponechána volnost nabízet i vlastní ceny. Bude sloužit pro zjednodušení zorientování se v cenách jednotlivých dopravců a pro pohodlí cestujících, kteří nebudou muset kupovat více jízdenek. Jednotný tarif by měl postupně umožnit cestování libovolnými vlaky, autobusy i městskou hromadnou dopravou.

Nezávisle na mé bakalářské práci se připravuje návrh SNT v rámci osobní železniční dopravy v ČR, který na základě požadavku MD zpracovává soukromá

společnost CENDIS, s. p. [Žák, Kališ, 2018] Připravovaný SNT by měl umožnit cestujícím jízdu s více dopravci na české železnici na jediný přepravní doklad (jízdenku).

Spuštění provozu **Systému národního tarifu** (SNT), který umožní cestování na jednu přestupní jízdenku po celé ČR bez ohledu na konkrétního dopravce, se předpokládá od prosince roku 2019. [Žák, Kališ, 2018] V první fázi bude platit pro vlaky, později by se měl rozšířit i na další druhy dopravy. Vznik jednotného tarifu si vyžádala především pokračující liberalizace železnice. Zatímco na liberalizaci trhu autobusové dopravy v 90. letech stát nijak nereagoval, postupný rozpad jednotného tarifu na železnici, který byl dosud zajišťován na většině sítě monopolem dopravce ČD, upozornil na nutnost zajištění jednotného tarifního řešení. I proto vzniká národní tarif nejprve na železnici, kde je také jeho aplikace podstatně jednodušší.

Zavedení SNT bude rozděleno do následujících etap:

- 1. etapa** – zapojení železniční dopravy, zřejmě od prosince 2019,
- 2. etapa** – zapojení regionálních integrovaných dopravních systémů formou aditivního tarifu,
- 3. etapa** – zapojení ostatní veřejné dopravy.

V rámci **1. etapy** budou do SNT zapojeny všechny vlaky objednávané státem (tzn. zejména většina rychlíků a expresů), na základě dohody s kraji by měly být integrovány také vlaky regionální dopravy (převážně Os a Sp) a na dobrovolné bázi také vlaky provozované jednotlivými dopravci na komerční riziko. Tato etapa již umožní jízdu vlakem s přestupem mezi jednotlivými dopravci, kteří se do systému zapojí (v současnosti se předpokládá zájem jak ze strany krajů, tak soukromých dopravců). Do systému však nebudou zapojeny další druhy dopravy (zejména autobusy), a současně budou na komerčních trasách stále existovat tarifní nabídky jednotlivých dopravců, které budou často i výrazně výhodnější, takže se mnohdy vyplatí zakoupit si dvě samostatné jízdenky. Ve výsledku tak bude SNT prozatím výhodný hlavně v některých méně obvyklých trasách.

Následně **2. etapa** počítá se zapojením do SNT i existujících systémů IDS, pokud o toto zapojení organizátoři jednotlivých IDS projeví zájem, avšak formou tzv. **aditivního tarifu**, tj. propojení IDS a SNT nebude mít žádný vliv na cenu jízdy, pouze bude možné zakoupit si přímou jízdenku. To může znamenat určité zjednodušení zejména v případě

větších měst, kde si cestující nebude muset kupovat jízdenku během přestupu z vlaku na MHD jako doposud.

Realizace **3. etapy** závisí především na zájmu jednotlivých objednatelů a komerčních dopravců o zapojení do SNT. V případě, že zejména jednotlivé kraje projeví o zapojení do SNT zájem, bude nutné vytvořit novou cenotvorbu, která by byla aplikovatelná na celou síť veřejné dopravy. Na druhou stranu lze konstatovat, že bez zapojení vlakové i autobusové dopravy bude praktický význam SNT minimální.

V rámci SNT by měl v 1. etapě platit kilometrický tarif, kdy cena jízdenky by se měla skládat z nástupní sazby **9,50 Kč** a dále z kilometrické sazby **1,35 Kč/km**. Ve 2. etapě se cena jízdenky za úsek v rámci IDS pouze připočte k ceně úseku v rámci SNT. Systém počítá i s pravidelným navyšováním ceny s ohledem na růst nákladů a také s případným politickým opatřením, které by vedlo ke snížení/zvýšení ceny v SNT.

Pro realizaci 3. etapy by kilometrický tarif nebylo možné použít vzhledem k velkému počtu tarifních bodů a možných cest na celé síti veřejné dopravy včetně autobusů a MHD. Bude proto nutné vytvořit nový systém cenotvorby, kde nebude každá zastávka tarifním bodem. Vzhledem k rozsahu území ČR se nabízí využití zónově-kilometrického tarifu. Ten by kromě zapojení všech druhů dopravy umožnil také cestu mezi dvěma místy vždy za stejnou cenu bez ohledu na zvolenou trasu.

Jízdenky SNT bude možné zakoupit u všech zapojených dopravců, rovněž bude fungovat samostatný e-shop a mobilní aplikace, které bude provozovat státní podnik Cendis, který bude zajišťovat fungování SNT po technické a administrativní stránce.

Jízdní doklady SNT budou existovat v papírové formě, kterou si bude možné zakoupit kdekoli bez vlastnictví karty nebo dalších zařízení – jízdenka bude opatřena kódem, který umožní její rychlou identifikaci. Preferovanou formou ale bude využití čipové karty nebo mobilní aplikace, přičemž se předpokládá možnost využití celé řady různých nosičů s ohledem na maximální pohodlí cestujícího. Nabízí se možnost zvýhodnění využití karty nebo aplikace třeba drobnou slevou nebo nějakým věrnostním programem. [Žák, Kališ, 2018]

Jelikož budou do SNT zapojeny spoje různých objednatelů a komerčních provozovatelů, fungující na základě nejrůznějších smluv, bude nezbytný, jasný a jednoznačný systém rozdělení tržeb mezi dopravci. Ten přednostně pracuje s validací jízdenky v každém spoji, který cestující použije. Počítá však i s případem, kdy

informace o části cesty nebo celé cestě cestujícího nebude dostupná – pro takový případ bude mít SNT jednoznačný postup pro autovalidaci. Pro každého dopravce bude patrně výhodnější validaci všech jízdenek provést, čímž si zaručí, že dostane celou odpovídající tržbu.

2.4 Zpracování vlastního návrhu jednotného národního tarifu pro železniční osobní dálkovou dopravu v ČR

V následujícím textu se pokusím vytvořit návrh jednotného národního tarifu pro podmínky osobní železniční dálkové dopravy v ČR. Jak už bylo uvedeno v předchozím textu, při návrhu budu vycházet z kilometrického tarifu dopravce ČD.

2.4.1 Charakteristika kilometrického tarifu dopravce ČD, a. s.

Podmínky, za nichž ČD poskytují výkony veřejné vnitrostátní železniční pravidelné přepravy, se řídí zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a vyhláškou ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

ČD jsou povinny podle § 13, odst. 2 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, zveřejnit ceníky a podmínky pro jejich použití, což je na webových stránkách společnosti ČD k dispozici formou předpisu ČD TR 10 „Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel“. Ceny dle TR 10 jsou uvedeny v Kč a je v nich zahrnuta první snížená sazba DPH, pokud není uvedeno jinak.

Tarif TR 10 se řídí platným výměrem ministerstva financí a je platný pouze ve znění všech změn a dodatků k němu vydaných a vyhlášených v PTV. Výměr MF (kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami) je pravidelně zveřejněn v **Cenovém věstníku MF**. Tímto výměrem vydává MF (podle § 10 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů) pro příslušný rok (zpravidla s platností od 01.01.) Seznam zboží s regulovanými cenami platnými pro všechny prodávající a kupující (fyzické i právnické osoby) zboží v něm uvedeného, kromě zboží určeného pro dodání či zaslání do jiného členského státu EU nebo pro vývoz, pokud v tomto výměru není stanoveno jinak.

Cena za přepravu se vypočte v závislosti na:

- a) tarifní vzdálenosti,
- b) zvolené vozové třídy nebo druhu vlaku, případně druhu místa,
- c) použitím druhu jízdného dle tarifu TR 10 nebo vyhlášky v PTV.

Tarifní vzdálenost se určí za skutečně projetou přepravní cestu mezi železničními tarifními body (železničními stanicemi) podle kilometrů uvedených v platném jízdním řádu provozovatele dráhy nebo jízdním řádu smluvního autobusového dopravce a činí minimálně 1 kilometr a maximálně 600 kilometrů. V rámci jedné přepravní cesty lze pojíždět část jedné trati vícekrát, v takovém případě se tarifní vzdálenost určí ze součtu kilometrů takto pojížděných úseků. Tarifní vzdálenost není dle tarifu TR 10 rozhodná pro výpočet jízdného při odbavení v autobusech náhradní dopravy a u síťových, akčních a včasných jízdnek a jízdnek s globální cenou.

Tarif ČD TR 10²² rozeznává:

Obyčejné jízdné je obyčejné jízdné ve smyslu regulace cen dle výměru Ministerstva financí ČR.

Zvláštní jízdné je snížené jízdné pro vyjmenované kategorie cestujících ve smyslu regulace cen dle výměru Ministerstva financí ČR.

Zlevněné jízdné je snížené jízdné přiznávané podle podmínek vyhlášených tímto tarifem v rámci obchodních nabídek ČD.

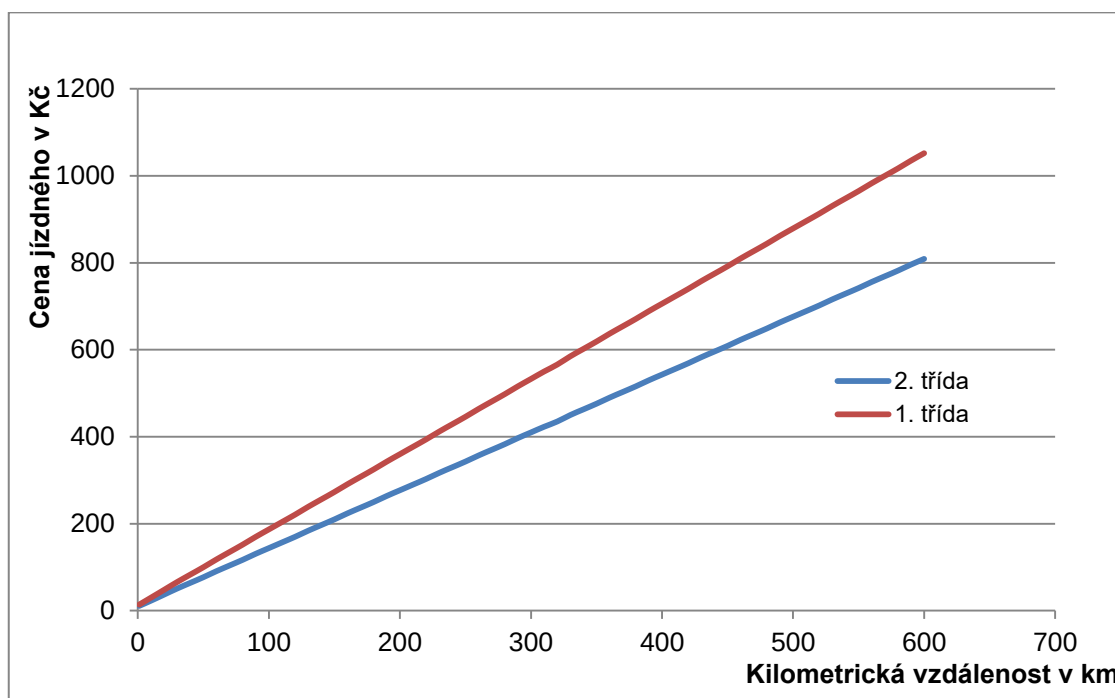
Zákaznické jízdné je zlevněné jízdné dle příslušného ceníku uvedeného v TR10.

Akviziční jízdné je snížené jízdné přiznané odchylně od podmínek obyčejného, zvláštního nebo zlevněného jízdného. Akviziční jízdné musí být řádně vyhlášeno jako akviziční sleva v PTV a zveřejněno ve stanicích vývěskami nebo na internetové adrese www.cd.cz.

Pro názornost je na základě dostupných podkladů (internetové stránky dopravce ČD) na následujícím Grafu 7 znázorněno grafické vyjádření kilometrického tarifu dopravce ČD platného od 11.12.2016 (tzn. tarif platný v období JŘ 2016/2017), který platí pro obyčejné (základní) jednosměrné jízdné, s rozlišením zvlášť pro 1. i 2. vozovou třídu.

²² ČD TR 10, Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel, 2015, změna č. 16, kapitola II., druhy jízdného

Graf 7 Kilometrický tarif ČD dle TR 10 pro obyčejné jízdné na rok 2017



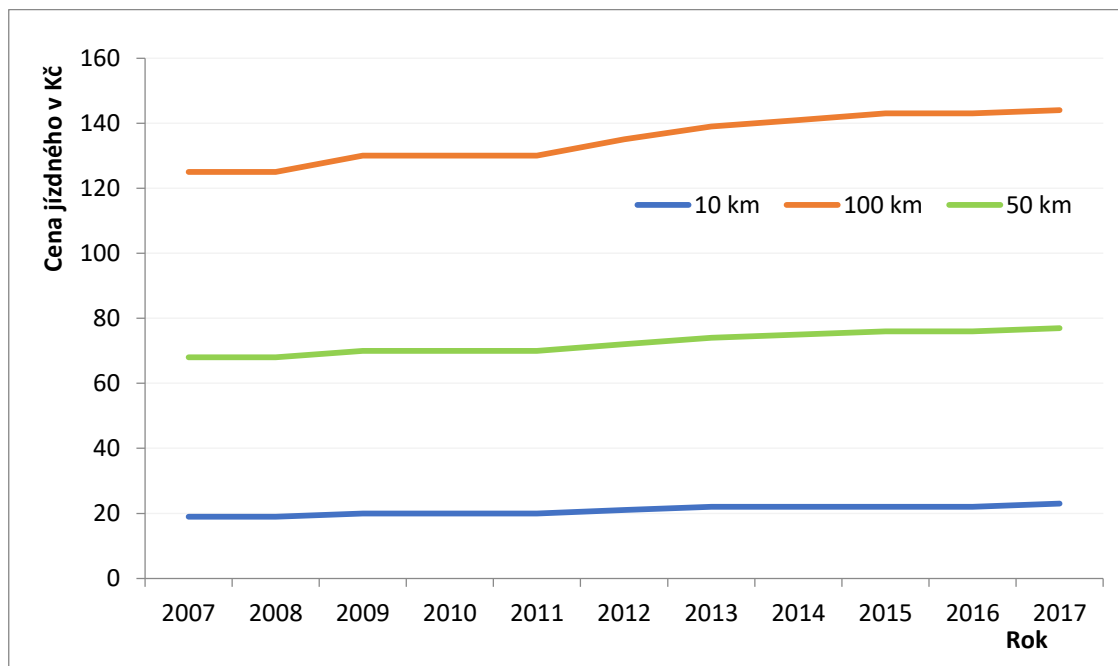
Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

V této souvislosti je nutné si uvědomit, že tarif uvedený v předpise ČD TR 10 se vztahuje především na veřejnou železniční osobní dopravu, která je objednáвана MD či kraji pro zajištění ZDO. Tento tarif následně využijí jako výchozí základnu pro konstrukci jednotného národního tarifu.

Z Grafu 7 je na první pohled zřejmá téměř lineární závislost (platí pro obě křivky znázorňující jednotlivé vozové třídy) mezi cenou jízdného a počtem ujetých km. Rozdíl mezi 1. a 2. vozovou třídou vyplývá z faktu, že 1. třída u ČD představuje dražší a luxusnější třídu s určitými benefity pro cestující (ve vybraných vlacích obdrží cestující od vlakového personálu zdarma denní tisk a malou balenou vodu), tudíž má křivka vyznačená červenou barvou strmější charakter. Pro jednoduchost a větší přehlednost je graf sestaven pouze pro kilometrické vzdálenosti vždy po násobcích 10 km.

Za účelem návrhu jednotného národního tarifu je vytvořen z dat dle tarifu ČD TR 10 průběh vývoje cen pro vybrané kilometrické vzdálenosti za celé sledované období let 2007 až 2017 (viz Graf 8).

Graf 8 Vývoj cen jízdného dle tarifu ČD TR 10 pro obyčejné jízdné pro vzdálenosti 10 km, 50 km, 100 km v období let 2007 - 2017



Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

Vzhledem k tomu, že v historicky dostupných tarifech ČD TR 10 jsou vždy jednoznačně určeny ceny pouze do kilometrické vzdálenosti 120 km (pro delší vzdálenosti je v TR 10 pouze naznačen postup výpočtu), je Graf 8 sestaven pouze pro kilometrické vzdálenosti 10 km, 50 km a 100 km. I přesto lze z grafu vysledovat průběžné zvyšování cen jízdného, které se se zvyšující se kilometrickou vzdáleností postupně též zvyšuje.

K ilustraci je možné uvést konkrétní údaj platný pro kilometrickou vzdálenost 100 km, kdy **cena jízdného v roce 2007 činila 120 Kč a v roce 2017 to bylo již 144 Kč, tj. nárůst o 20 %.**

Se zvyšující se vzdáleností se potom tento nárůst ještě zvyšuje. Zvyšování tarifu (ceny jízdného) se provádí na základě rostoucích cen vstupů a rovněž nezanedbatelný vliv má i míra inflace.

2.4.2 Vlastní návrh jednotného národního tarifu určený na železnici určený pro analýzu v období 2007-2017

Pro účely této bakalářské práce použiji pro vytvoření vlastního návrhu jednotného národního tarifu velmi zjednodušené konstrukce bez podrobnějšího analyzování všech provozních výnosů a nákladů, inkasovaných tržeb od cestujících a požadované výše kompenzací (od státu i od krajů), které by bylo nutné ve vztahu k navrhovanému tarifu použít jako nezbytné výchozí podklady. V rámci návrhu jednotného národního tarifu se budu zabývat pouze otázkou základního jednosměrného jízdného, tj. nebudu se zabývat různými časovými jízdenkami (měsíční, týdenní, atd.), ani různými slevami (akčními jízdenkami, atd.). Vzhledem k tomu, že nemám tyto relevantní údaje o hospodaření jednotlivých dopravců k dispozici (jedná se o obchodní tajemství příslušných dopravců), bude celý můj návrh jednotného národního tarifu vycházet pouze ze znalosti a dostupnosti dat kilometrického tarifu ČD dle TR 10. V rámci zjednodušení celého procesu tedy využiji skutečnosti, že současný kilometrický tarif dle TR 10 pro obyčejné jednosměrné jízdné představuje téměř lineární závislost vyjádřenou lineární funkcí:

$$y = k \cdot x + q \quad (2)$$

V konkrétnějším pojetí tato závislost vyjadřuje vztah mezi počtem ujetých kilometrů a výslednou cenou jízdného, která je ještě doplněna faktorem zohledňujícím rostoucí míru inflace i (3):

$$T_j = (C_1 \cdot x + T_1) \cdot i \quad (3)$$

kde T_j = cena jízdného pro danou kilometrickou vzdálenost (Kč),

C_1 = základní kilometrická sazba (sazba za každý ujetý 1 kilometr) (Kč),

x = kilometrická vzdálenost (km),

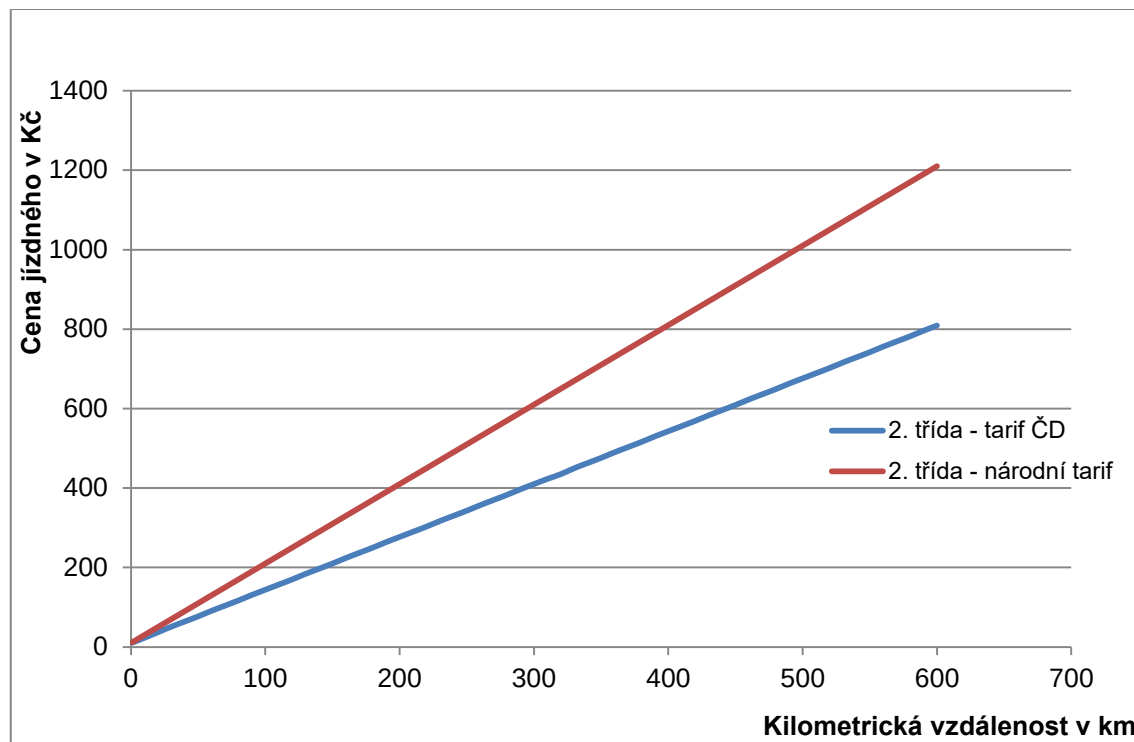
T_1 = základní (paušální) poplatek pro jízdné (Kč),

i = hodnota míry inflace (-).

Z rovnice (3) vyplývá, že konečná cena jízdného bude přímo úměrná počtu ujetých kilometrů (kilometrické vzdálenosti) a zvoleným hodnotám ukazatelů C_1 a T_1 a v dalších letech i míry inflace i . Pro jednoduchost si zvolím hodnoty ukazatelů takové,

že např. $C_1 = 2,00$ Kč a $T_1 = 10$ Kč, přičemž hodnotu míry inflace i prozatím předpokládám $i = 1$, a následně porovnám s tarifem ČD za daný rok 2017. (viz Graf 9).

Graf 9 Porovnání ceny obyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním návrhem jednotného národního tarifu (lineární závislost) za rok 2017

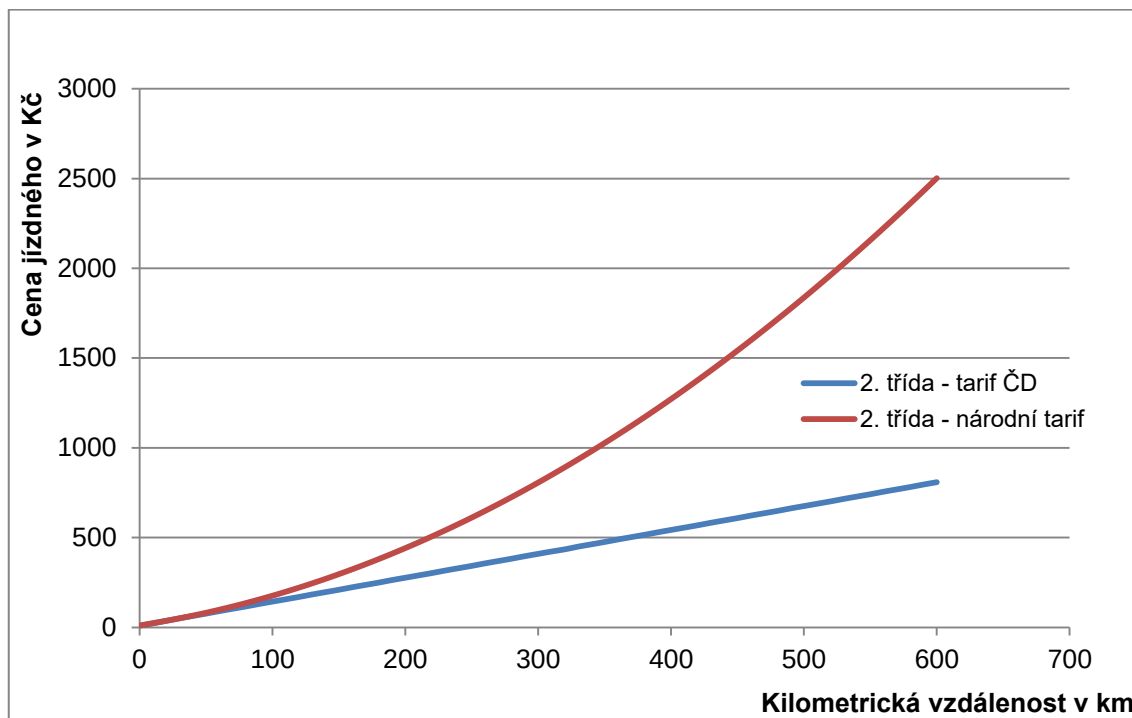


Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

Pro tyto hodnoty lze jednoduchým výpočtem zjistit velikost ceny pro 1. km, která bude činit 12,00 Kč, což je pouze o 1 Kč více oproti ceně za 1. km dle tarifu ČD TR 10 v roce 2017. Rozdíl cen se zvyšující se kilometrickou vzdáleností postupně zvyšuje a při vzdálenosti 600 km dosahuje cena jízdného již hodnoty 1 210 Kč, což představuje nezanedbatelné zvýšení ceny jízdného o 401 Kč oproti tarifu TR 10. Protože se v rovnici (3) vyskytují 2 proměnné C_1 a T_1 , které mohou měnit v určitých mezích, mohou potom obdržet množství různých cenových tarifů (Graf 12 a Graf 13), které se budou vzájemně lišit strmostí nárůstu ovlivněné hodnotou C_1 a zároveň i vertikální polohou křivek ovlivněné hodnotou T_1 .

V Grafech 10 a 11 jsou potom znázorněny případy, kdy se hodnota ukazatele T_1 plynule v průběhu celého rozpětí kilometrických vzdáleností postupně mění, tj. **není** v celém rozpětí kilometrického tarifu konstantní. V Grafu 10 se hodnota ukazatele T_1 plynule v průběhu celého rozpětí kilometrických vzdáleností postupně zvyšuje.

Graf 10 Porovnání ceny obyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním návrhem jednotného národního tarifu za rok 2017



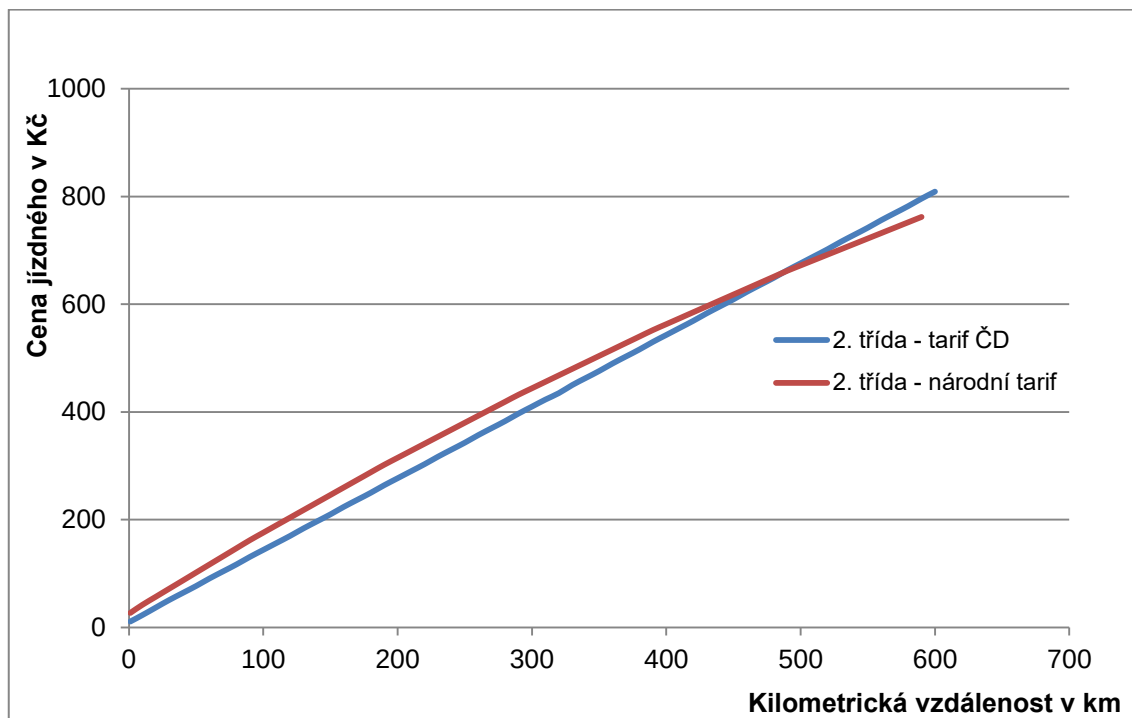
Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

Naopak v Grafu 11 se hodnota ukazatele T_1 plynule v průběhu celého rozpětí kilometrických vzdáleností postupně snižuje – tj. čím větší hodnota ujetých kilometrů, tím nižší je cena s cílem přimět cestující cestovat na delší vzdálenosti za použití osobní železniční dopravy.

Pro jednotný národní tarif je však možné kromě lineární závislosti (lineární funkce) mezi počtem ujetých kilometrů a výslednou cenou jízdného použít i jiné závislosti (funkce), které mohou lépe vyjádřit záměr konstrukce tarifu.

Pro případ razantnějšího nárůstu ceny lze tedy u větších kilometrických vzdáleností použít např. vhodně zvolenou funkci kvadratickou (4) s tím, že u vzdáleností nad 500 km už by cena mohla být natolik vysoká, že by naopak cestující odrazovala a ti by raději volili dopravu jiným typem dopravního prostředku, např. osobním automobilem, což by nebylo např. z hlediska ekologického žádoucí.

Graf 11 Porovnání ceny obyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním návrhem jednotného národního tarifu za rok 2017



Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

Kvadratická funkce pro výpočet ceny jízdného by tedy mohla být vyjádřena matematickým vztahem:

$$T_j = (C_1 \cdot x^2 + T_1) \cdot i \quad (4)$$

Nicméně lze realizovat i kombinovaný výpočet ceny, tj. např. do vzdálenosti 200 km cenu určovat pomocí kvadratické funkce a pro vzdálenosti nad 200 km využít lineární závislost. Možností návrhů jednotného tarifu je určitě tedy celá řada, přitom vždy záleží především na volbě proměnných ukazatelů C_1 a T_1 , přičemž hodnoty proměnných mohou být pro všechny kilometrické vzdálenosti stále stejné (= konstantní) anebo se mohou průběžně měnit, tj. jejich hodnota se bude průběžně zvyšovat či snižovat. Při konstrukci jednotného národního tarifu tedy záleží především na tom, jaký cíl by měl splňovat či čeho při jeho zavedení chceme dosáhnout.

Pro větší názornost je v následujících Grafech 12 a 13 znázorněna závislost průběhu lineární funkce (ceny jízdného) v závislosti na změněných parametrech C_1 a T_1 .

V Grafu 12 jsou znázorněny ceny jízdného pro případ konstantní jednotkové sazby za 1 ujetý kilometr, v mém případě jsem zvolil hodnotu ukazatele $C_1 = 1,50 \text{ Kč/km}$, přičemž hodnota ukazatele T_1 je pro danou křivku rovněž konstantní a pro jednotlivé křivky se jeho hodnota postupně mění od hodnoty 10 Kč (červená křivka) až po hodnotu 50 Kč (oranžová křivka). S rostoucí kilometrickou vzdáleností se tedy křivky postupně vzdalují od cen dle TR 10 směrem k vyšším hodnotám, tj. křivky mají strmější nárůst.

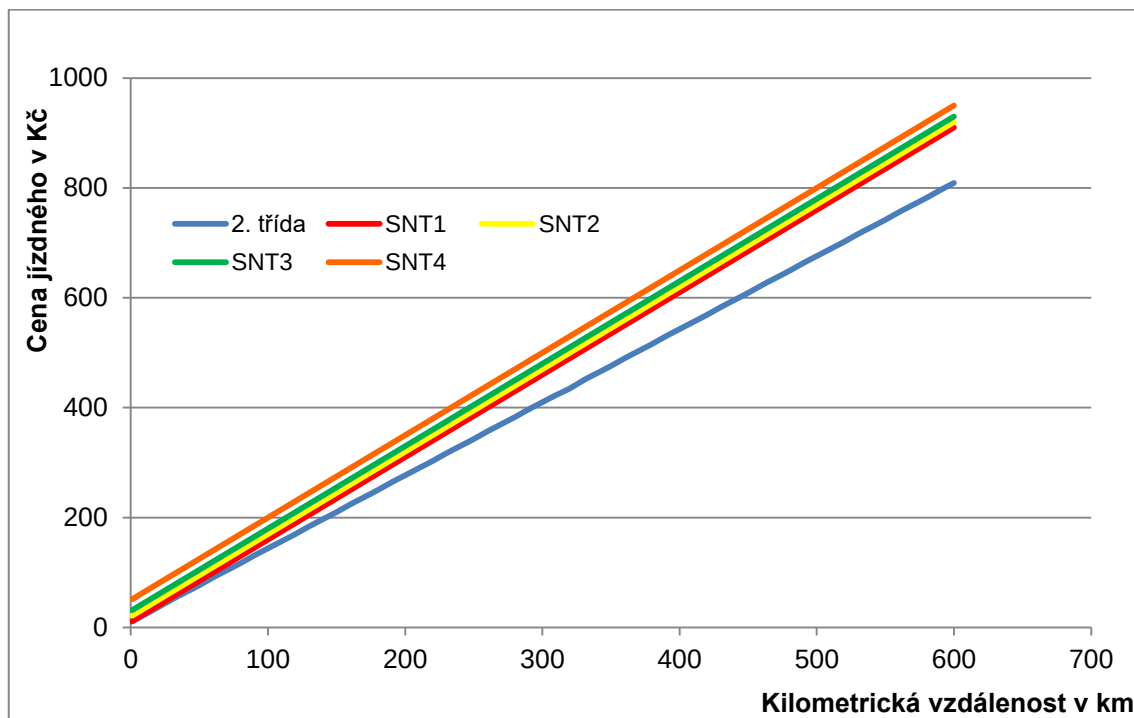
Naproti tomu je v Grafu 13 znázorněna situace, kdy je pro všechny křivky konstantní hodnota ukazatele $T_1 = 15 \text{ Kč}$, přičemž hodnota ukazatele C_1 je pro danou křivku rovněž konstantní a pro jednotlivé křivky se jeho hodnota postupně mění od hodnoty 1,20 Kč/km (žlutá křivka) až po hodnotu 2,00 Kč (světle modrá křivka).

S rostoucí kilometrickou vzdáleností se tedy většina křivek postupně vzdaluje od cen dle TR 10 směrem k vyšším hodnotám, tj. křivky mají strmější nárůst. Navíc s rostoucí hodnotou ukazatele C_1 je nárůst (strmost křivky) se zvyšující se kilometrickou vzdáleností vyšší. Pouze v případě žluté křivky jsou ceny jízdného pod úrovní tarifu TR 10, přičemž pokles se se zvyšující se kilometrickou vzdáleností zvyšuje.

Možných variant jednotného národního tarifu tedy existuje celá řada, přičemž při výběru vhodné varianty je ještě potřeba vzít v úvahu některé důležité aspekty.

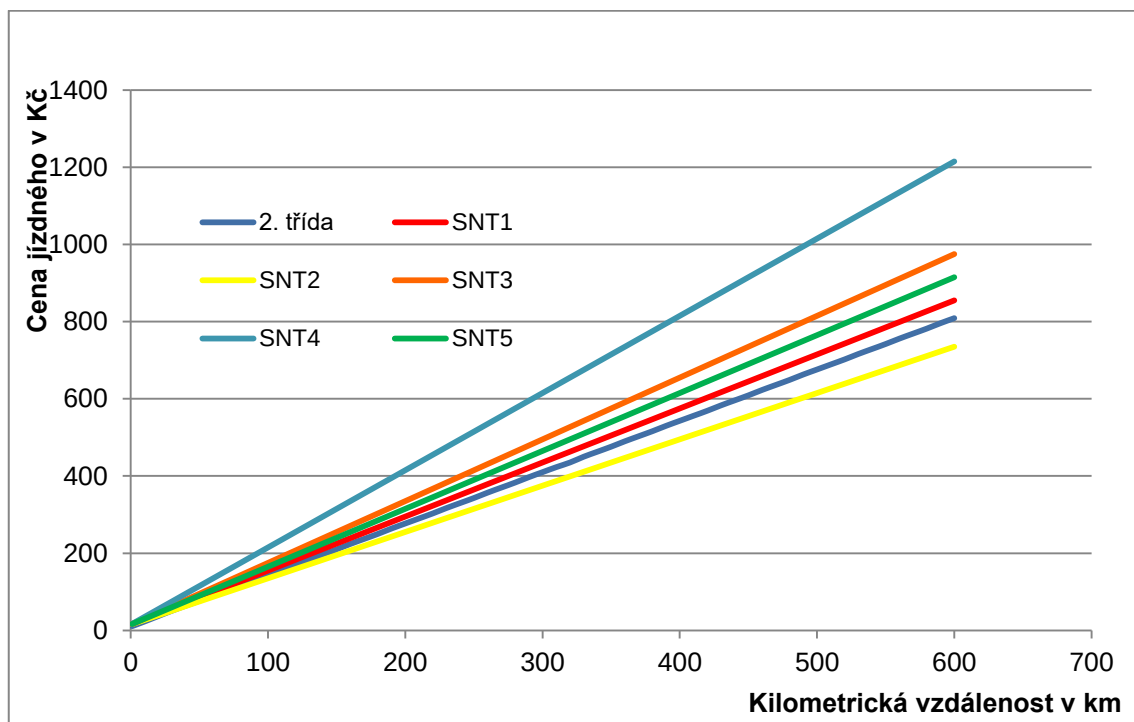
V zásadě zde platí jednak základní teorie poptávky a nabídky (tj. možnosti a potřeby cestujících), a jednak ochota a možnosti objednavatelů osobní dopravy (tj. MD a kraje) poskytovat kompenzace ve výši požadované příslušnými dopravci. Pro cestujícího tedy bude zajímavý především takový tarif, který mu umožní cestovat na dané trase s vynaložením co nejnižších nákladů na přepravu, popř. dalším kritériem bude i hodnota cestovní doby (doby přepravy). Naopak pro dopravce a zejména potom jednotlivé objednavatele dopravy bude zajímavý takový tarif, který jednak přinese dopravci co nejvyšší objem inkasovaných tržeb a pro objednavatele tento stav bude reprezentovat co nejnižší objem poskytovaných kompenzací dopravcům.

Graf 12 Porovnání ceny obyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s variantami jednotného národního tarifu (lineární závislost – změna T_1) za rok 2017



Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

Graf 13 Porovnání ceny obyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s variantami jednotného národního tarifu (lineární závislost – změna C_1) za rok 2017



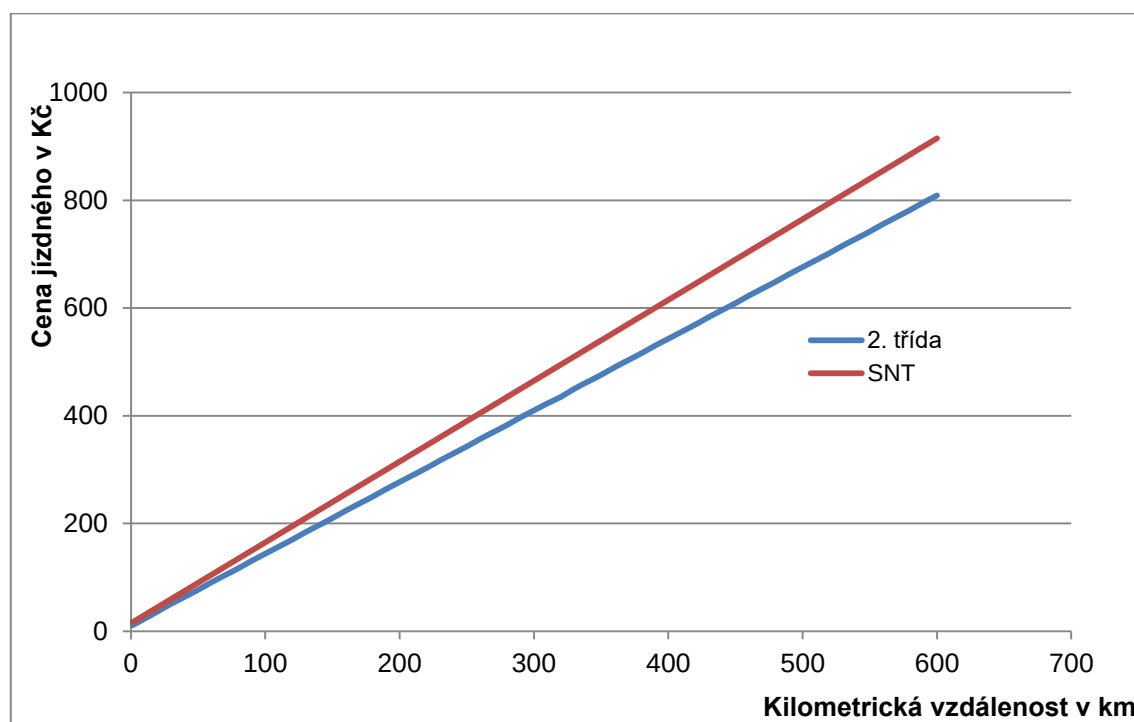
Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

V návaznosti na aspekty uvedené výše v textu navrhuji následující jednotný národní tarif (vyjádřený matematickým vztahem (5)):

$$T_j = (1,50 \cdot x + 15) \cdot i \quad (5)$$

ze kterého vyplývá, že hodnota ukazatele $C_1 = 1,50$ Kč (sazba za 1 ujetý kilometr vzdálenosti projeté cestujícím) a hodnota ukazatele $T_1 = 15$ Kč, přičemž hodnotu míry inflace i zatím uvažuji $i = 1$. Pro lepší názornost je v Grafu 14 zobrazen v grafickém vyjádření jednak tarif obyčejného jízdného (platného pro 2. vozovou třídu) dle TR 10, a jednak mnou navrhovaný jednotný národní tarif (se stejnými podmínkami platnosti).

Graf 14 Porovnání ceny obyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním konečným návrhem jednotného národního tarifu (lineární závislost) za rok 2017

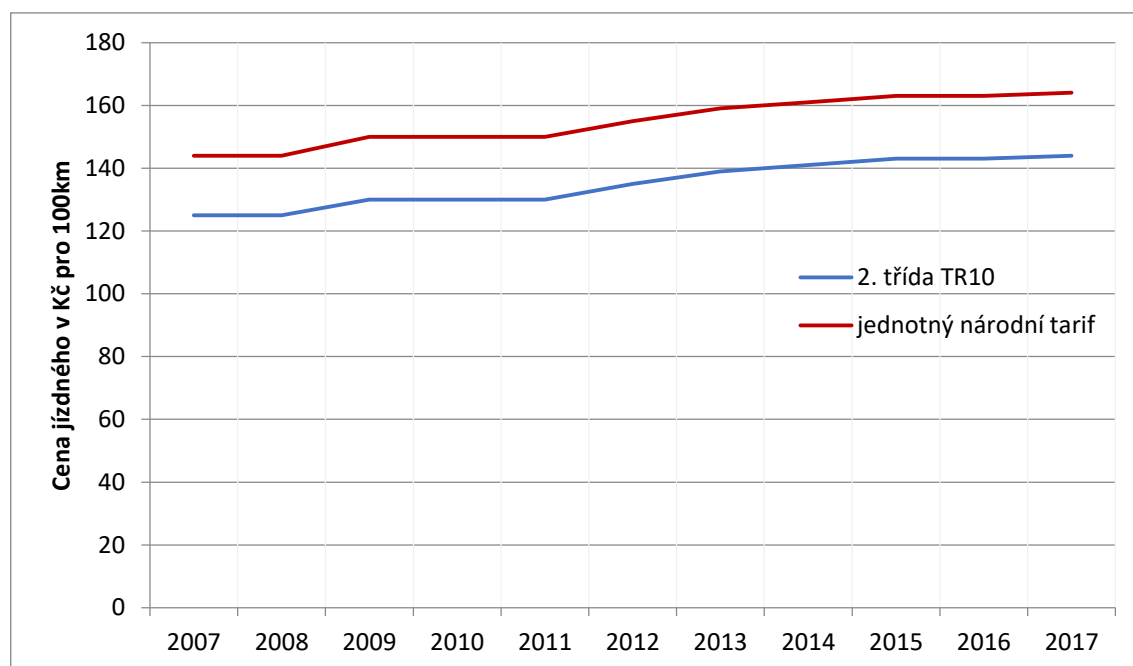


Zdroj: Tarif ČD TR 10, vlastní zpracování

Na první pohled je zřejmé, že se zvyšující se kilometrickou vzdáleností se oproti tarifu TR 10 cena jízdného zvyšuje. Takže pro vzdálenost 10 km by jízdné (po zaokrouhlení vypočtené částky nahoru) činilo 17 Kč, tj. o 6 Kč více než dle TR10 a např. pro vzdálenost 500 km by jízdné činilo 765 Kč, tj. o 89 Kč více než dle TR10. Takto navržený jednotný národní tarif oproti tarifu ČD TR 10 zvyšuje jízdné především

na delší vzdálenosti (tj. v dálkové dopravě), což by nemělo mít zásadní negativní dopad na cestující veřejnost, aby proto z důvodu zvýšení cen jízdného na tyto větší vzdálenosti začala využívat především individuální dopravu (osobní automobily). Zároveň by vyšší cena jízdného měla též přinést jednotlivým dopravcům vyšší objem inkasovaných tržeb, kterým následně může být poskytnut od objednavatelů osobní dopravy v ZVS (MD a kraje) nižší objem kompenzací na vlaky v ZVS.

**Graf 15 Ilustrace zavedení jednotného národního tarifu v ČR v letech 2007-2017
přepočítané pro ujetou vzdálenost 100 km**



V Grafu 15 je ilustrován průběh cen jízdného při zavedení jednotného národního tarifu spolu s TR10, který v té době byl používán. Pro lepší názornost změn cen v průběhu let jsem vybral data, která se vztahují na vzdálenost 100 ujetých km na železnici. Z grafu je patrné, že cena dle jednotného národního tarifu by v průběhu let byla řádově o cca 20 Kč dražší než tomu bylo u cen v TR10 ČD. V tendenci průběhu křivky hraje svůj podíl i inflace, která odpovídá průběhu TR10.

2.5 Vyhodnocení dotazníkového šetření

V souladu se zadáním této bakalářské práce a z důvodu prvotních reakcí vybraného vzorku respondentů na návrh jednotného národního tarifu především v dálkové železniční osobní dopravě jsem provedl dotazníkové šetření, které jsem realizoval těsně

před dokončením bakalářské práce. Šetření probíhalo formou dotazníků, které obsahovaly celkem 10 otázek, zaměřených na cestování v osobní železniční dopravě. Oslovil jsem celkem 70 respondentů různých věkových skupin a různého sociálního postavení, aby obdržené výsledky odrážely názory různých osob a nebyly ovlivněny zaměřením na nějakou určitou vybranou skupinu osob, a tudíž nezkreslovaly celkové výsledky šetření. Do této práce jsem pro větší názornost použil pouze některé dotazy s příslušnými výsledky. Jedná se o dotazy, které se nejvíce dotýkají vlastního tématu bakalářské práce a zároveň nejlépe ilustrují vztah cestující veřejnosti k zavádění jednotného národního tarifu.

2.5.1 Analýza výsledků dotazníkového šetření

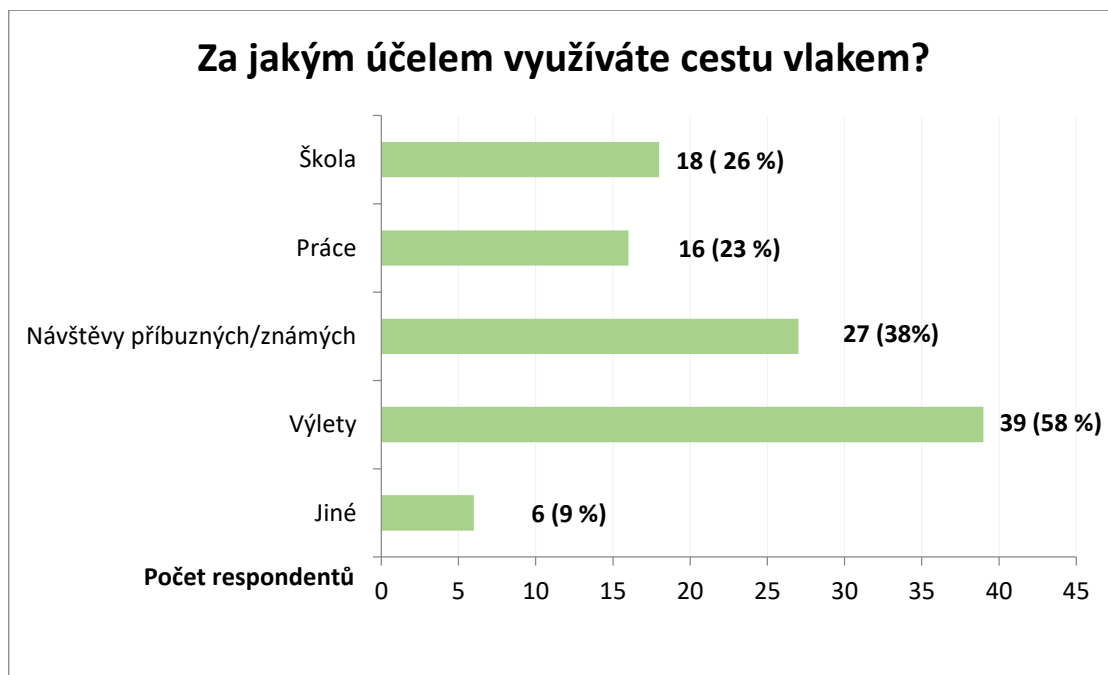
Úvod dotazníku byl zaměřen na informaci ohledně věkové struktury dotázaných respondentů (viz Graf 16). Věkové rozpětí jsem vybral záměrně, abych oddělil respondenty podle věku **na studenty (0-26)**, (ne všichni samozřejmě v tomto věku studují, jde pouze o jednoduché rozdělení), **aktivně výdělečné osoby (26-65)** a **osoby v důchodovém věku (65 a více)**. Z důvodu zasílání dotazníku převážně kolegům z okruhu vysokoškolských studentů a mé vrstevníky, je zřetelný přesah věkové skupiny (0-26) oproti ostatním věkovým skupinám.

Graf 16 Věkové složení respondentů

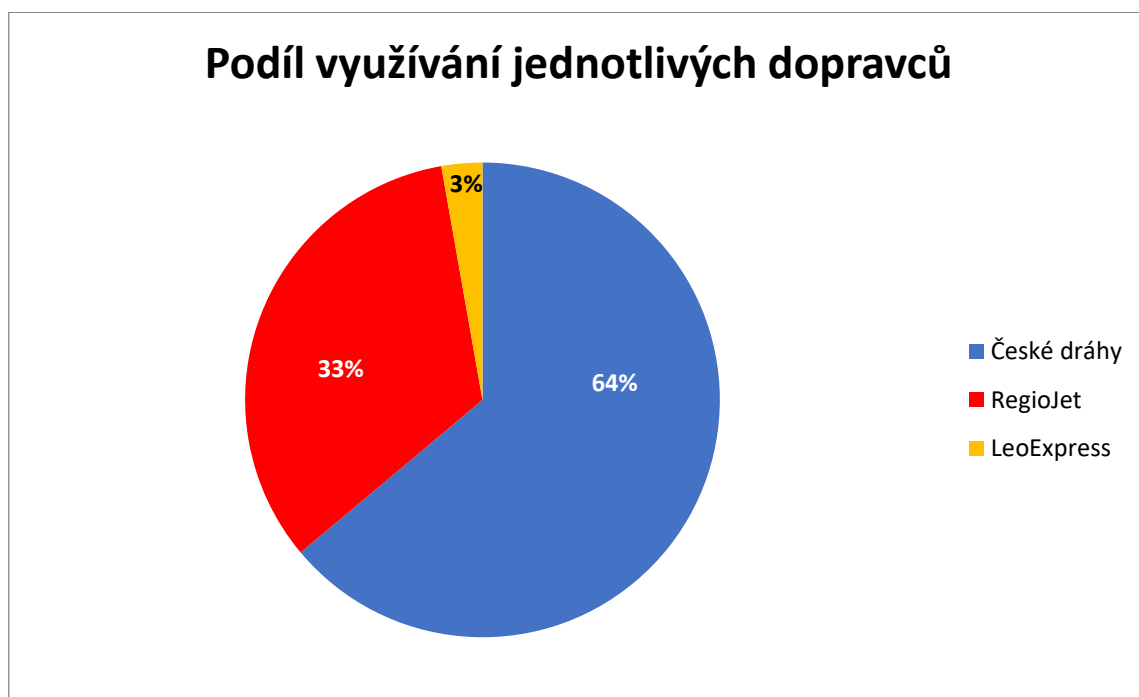


Další otázka se týkala konkrétnějšího využití vlakové dopravy (viz Graf 17). Odpovědi jsem rozdělil mezi nejčastější možné důvody použití této dopravy (škola, práce, návštěvy příbuzných, výlety či jiné využití). U této jediné otázky bylo možné učinit více odpovědí, protože lidé mohou používat železniční dopravu z více důvodů.

Graf 17 Účel respondentů využití železniční dopravy



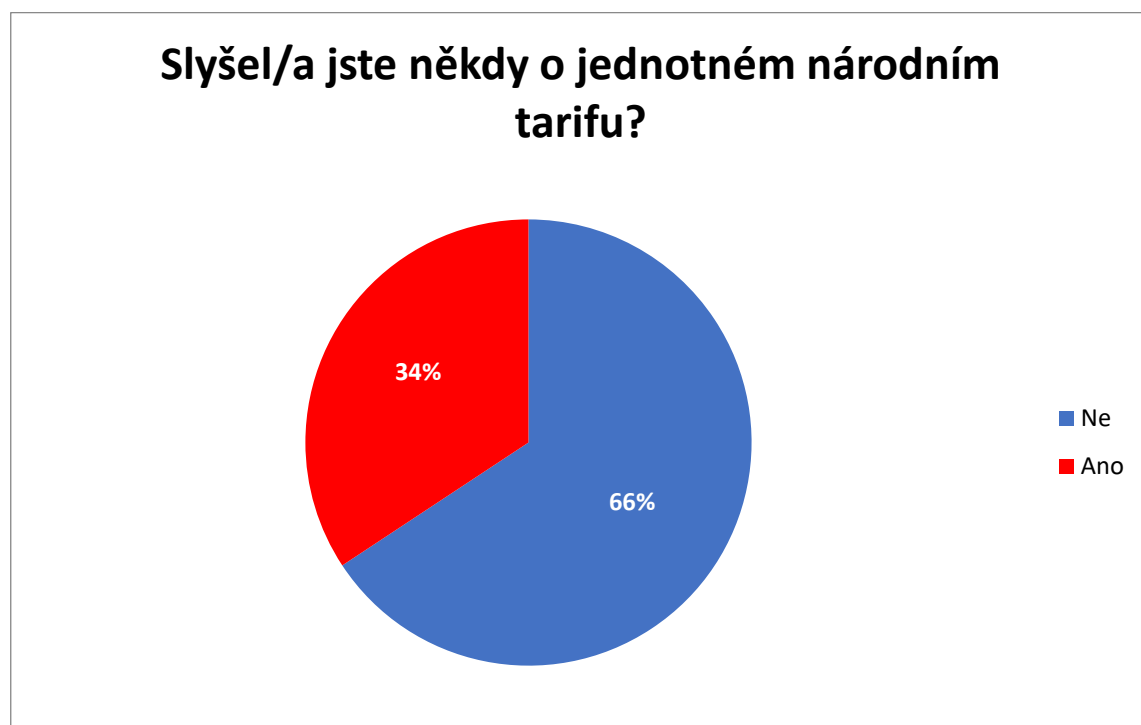
Graf 18 Využití jednotlivých dopravců



Z obdržených odpovědí je patrné, že většina dotázaných používá vlak jako prostředek pro své výlety. V závěsu se drží návštěvy příbuzenstva či přátel/známých. Další využití přibližně ve stejné úrovni tvoří škola a práce. Tento výsledek může být zkreslen opět i převažujícím počtem mladších respondentů.

Další z položených otázek se týkala využití jednotlivých největších dopravců na českém trhu železniční osobní dopravy (viz Graf 18). Nikoho asi nepřekvapí, že největší procentuální zastoupení má státem vlastněný dopravce České dráhy. Bezmála třetinu odpovědí tvoří RegioJet podnikatele Radima Jančury. Troufám si říci, že za takovým rozložením stojí opět i mladší generace dotazovaných, kteří využívají více služeb soukromých dopravců. Starší generace je v tomto ohledu více konzervativní a zůstává „věrná“ Českým drahám. Roli v rozhodování může hrát i tzv. zaměstnanecké jízdné (jízdní doklady poskytované podle zákona Českými drahami svým zaměstnancům a zaměstnancům dceřiných společností a dalších institucí), díky kterému mohou cestovat (po uhrazení prologační částky) vlaky národního dopravce ve vlacích zcela zdarma.

Graf 19 Informovanost o jednotném národním tarifu

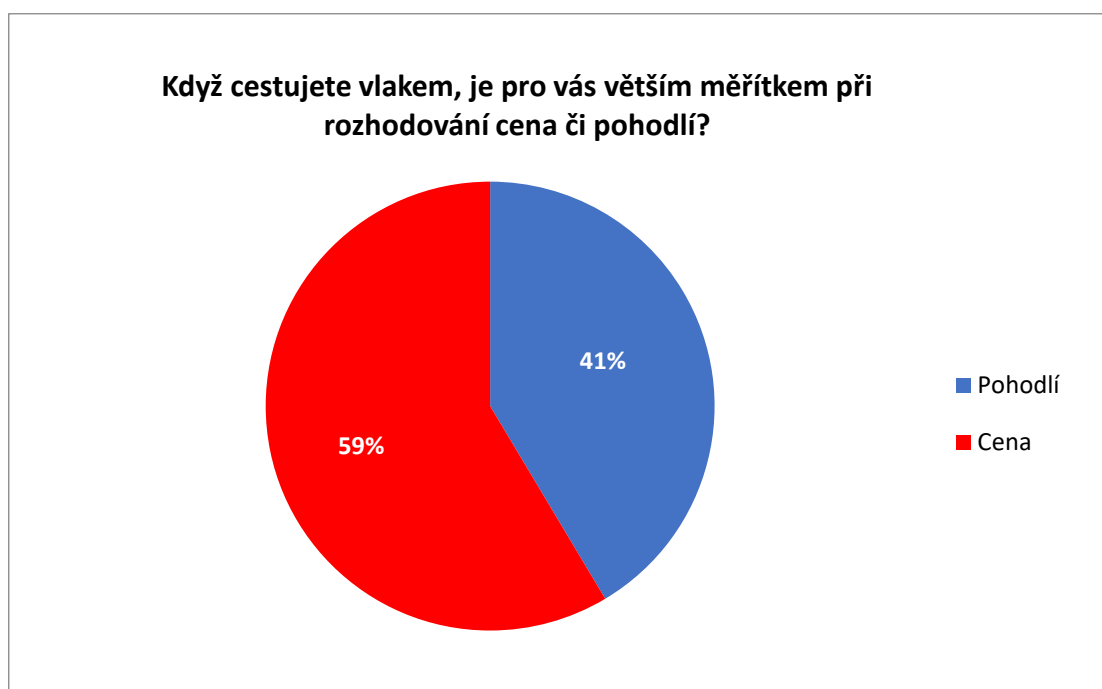


Postupně jsem přešel od obecných otázek k otázkám vztahujícím se více k vlastnímu tématu bakalářské práce. Další otázka si kladla za cíl zjistit informovanost o jednotném národním tarifu.

Z odpovědí lze vyvodit (viz Graf 19), že téměř třetina dotazovaných se už s touto či podobnou problematikou setkala. Skutečnost mě potěšila, jelikož jsem upřímně čekal nižší míru informovanosti. Nelze ovšem z této otázky a grafu rozeznat, do jaké hloubky jsou dotazovaní seznámeni s daným tématem.

Obsahem dalšího dotazu byl ústřední motiv této práce (viz Graf 20). Chtěl jsem ukázat, co je pro cestující větší preferencí při využití železniční dopravy. Protože se v této práci zabývám problematikou jednotného národního tarifu, který má zjednodušit cestujícím přepravu (přičemž lze předpokládat zvýšení cen jízdného), vybral jsem jako protichůdné substituty pohodlí versus cena jízdného.

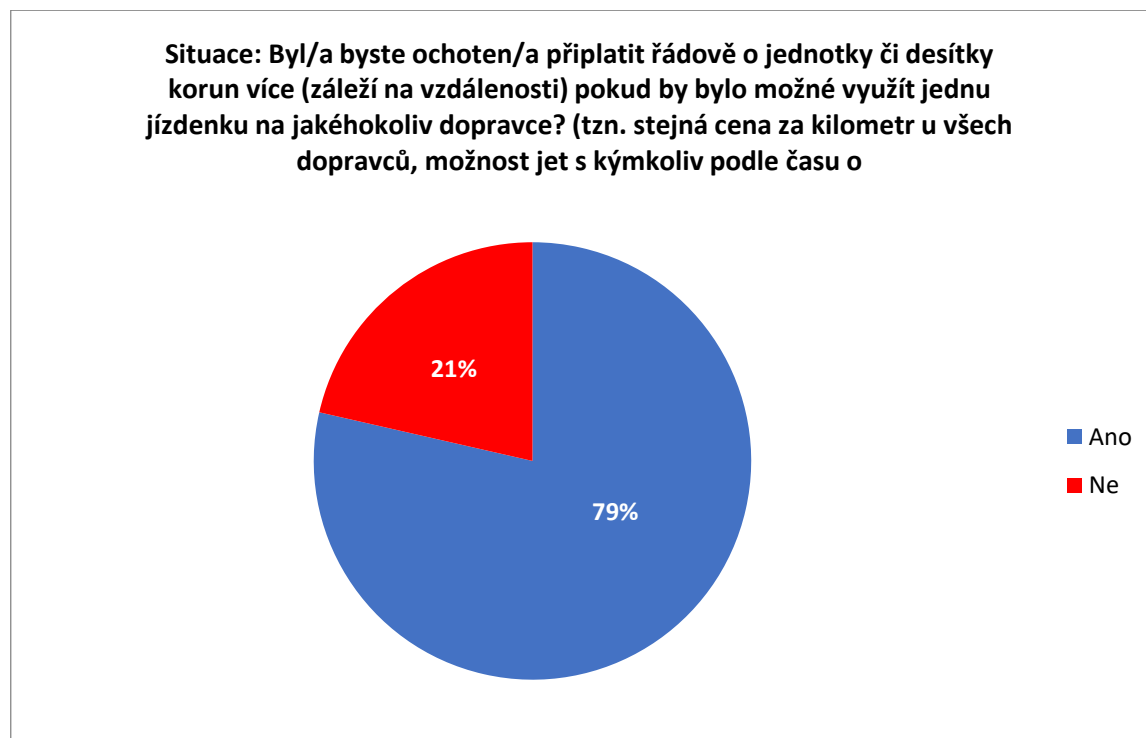
Graf 20 Subjektivní rozhodování mezi cenou jízdného a užitek z pohodlí cestování



Ačkoliv to z grafu není zcela zřejmé (na můj dotazník nejdříve odpovídali mí vrstevníci a lidé mladšího věku a až poté starší ročníky), tendence zpočátku byla velmi vyrovnaná, trůfám si říci, že lidé spíše vybírali pohodlí oproti ceně. Po připočítání odpovědí od starších věkových kategorií graf získal aktuální podobu. Tento stav přisuzuji současnému trendu, kdy mladší populace si více užívá pohodlí i při vyšší ceně. Naopak starší lidé mají větší finanční odpovědnost (i vzhledem k dobám minulým) a proto byla pro ně rozhodující výše ceny.

Poslední otázka se týkala reálného použití národního jednotného tarifu. Respondentům jsem nastínil situaci, která by opravdu nastala v rámci tohoto návrhu (viz Graf 21).

Graf 21 Konkrétní otázka na zavedení jednotného národního tarifu



Výsledek z dotazu byl pro mě velmi překvapivý. Předpokládal jsem podobnou tendenci jako u předešlého Grafu 20. Jakmile respondenti zjistili, v čem konkrétně jednotný národní tarif spočívá a proč ho vůbec zavádět, tak i ti, kteří preferovali cenu nad možností pohodlí, změnili názor a byli by pro zavedení jednotného národního tarifu i u nás.

2.5.2 Shrnutí dotazníkového šetření

Dotazník byl specifikován na oblast železniční dopravy, konkrétně na tematiku mé bakalářské práce týkající se zavedení jednotného národního tarifu. Cílem bylo zjistit, jak by širší cestující veřejnost reagovala na případné zavedení tohoto tarifu v České republice. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 70 osob. Mezi odpovídajícími byla převážná skupina osob s věkovým rozmezím do 26 let (téměř 70 %), což mělo vliv na odpovědi jednotlivých otázek. Z odpovědí vyplývá, že respondenti využívají

převážně železniční dopravu jako prostředek k vlastním výletům či návštěvám příbuzných či přátel. Jako další důvody byla uváděna práce a škola. Dále vyplývá, že nejvyužívanějším dopravcem z největších 3 dopravců jsou České dráhy, a. s., následované dopravcem RegioJet, a.s. a poslední je LeoExpress Global, a.s., což odpovídá i rozložení skutečného železničního trhu. S národním jednotným tarifem se dosud setkala pouze třetina dotazovaných. Nicméně na zajímavou otázku týkající se preference ceny či pohodlí cestování při použití železniční dopravy mělo jasno téměř 60 % dotazovaných lidí, u nichž hlavním měřítkem při cestování je cena. Ostatní volili jako hlavní determinant pohodlí. Poslední a nejdůležitější otázka týkající se konkrétního případu zavedení dané problematiky rozhodla, že **až 80 % dotázaných by bylo pro zavedení jednotného národního tarifu v České republice**. Zbýlých 20 % dotázaných je spokojena s aktuálním systémem tarifních pásem. **Z výsledků průzkumu lze tedy vyvodit, že společnost by změnu systému na železnici v oblasti tarifu velkou většinou přijala pozitivně.**

Závěr

Bakalářská práce se věnuje analýze zavedení jednotného národního tarifu na železnici v ČR v období 2007 až 2017. Cílem bakalářské práce bylo nastínit a zhodnotit zavedení tohoto systému v podmínkách železničního trhu ČR. Jednotný národní tarif na železnici je aktuální téma a musí se řešit i v rámci nařízení EU, které ukládá jednotlivým členským státům splnit podmínky k postupné liberalizaci tuzemských železničních trhů a následně zliberalizovat celoevropský železniční trh. EU se snaží tímto procesem zredukovat či postupně odstranit zavedené státní monopolní společnosti a dát stejnou šanci i soukromému sektoru, který se postará o konkurenci spočívající v nabízených lepších a kvalitnějších službách poskytovaných cestujícím na železnici. V ČR se dosud soukromý sektor v osobní železniční dopravě objevuje pouze na tzv. komerčních linkách (na linkách provozovaných na vlastní podnikatelské riziko, tj. bez objednávky od státu či jiných územně správních celků). Nejedná se zatím o celoplošnou záležitost, pouze o několik vybraných jednotlivých linek, na kterých už funguje konkurence mezi dopravci. Na většině území však doposud drží monopol jeden národní dopravce a nepociťuje zde žádný významnější konkurenční tlak. Zavedení jednotného národního tarifu (jednotného jízdného) pro všechny dopravce by mělo pomoci tento problém, když ne zcela, tak alespoň z části eliminovat a vylepšit podmínky pro cestující veřejnost.

Téma bakalářské práce je tedy velmi aktuální a zároveň poměrně náročné, proto je v teoretické části postupně vysvětlován princip fungování železničního trhu. Teoretická část se nejdříve věnovala metodologii a současnému stavu poznání. Kapitola metodologie shrnovala údaje o tom, jaké typy zdrojů byly v práci využity a jaká byla v práci použita metodika zpracování. Současný stav zhodnotil aktuálnost dané problematiky a kdo se v jaké míře a hloubce zabýval či zabývá daným tématem. Následně se dostáváme k charakteristikám železničního trhu, který se rozděluje na regionální dopravu (uvnitř regionů) a dálkovou dopravu (uvnitř státu, mezi regiony), popřípadě komerční (doprava provozovaná na obchodní riziko dopravce).

Pro lepší orientaci a pochopení dané problematiky je vysvětlen i princip a rozdělení jednotlivých známých druhů tarifů, které se používají v dopravě. Následně je věnována pozornost i složitému procesu financování a vytváření tarifních cen a všech složek, které se odráží v ceně jízdného. Jelikož je doprava upravována i po legislativní stránce

(legislativou České republiky i legislativou EU, jejímiž jsme členy), je proto v práci neodmyslitelně tato problematika též zastoupena.

Pro účely této bakalářské práce jsem v rámci tvorby vlastního návrhu jednotného národního tarifu použil velmi zjednodušené konstrukce bez podrobnějšího analyzování všech provozních výnosů a nákladů, inkasovaných tržeb od cestujících a požadované výše kompenzací (od státu i od krajů), které by bylo nutné ve vztahu k navrhovanému tarifu použít jako nezbytné výchozí podklady. V rámci návrhu jednotného národního tarifu jsem se zabýval pouze otázkou základního jednosměrného jízdného, tj. nezabýval jsem se různými časovými jízdenkami (měsíční, týdenní, atd.), ani různými slevami (akčními jízdenkami atd.). Vzhledem k nedostupnosti relevantních údajů o hospodaření jednotlivých dopravců (obchodní tajemství), vychází celý můj návrh jednotného národního tarifu pouze ze znalosti a dostupnosti dat kilometrického tarifu ČD TR 10, přičemž na základě získaných dat byl sestrojen obraz vývoje cen jízdného na železnici v letech 2007 až 2017. V rámci zjednodušení celého procesu jsem tedy využil skutečnosti, že současný kilometrický tarif dle TR 10 pro obyčejné jednosměrné jízdné představuje téměř lineární závislost vyjádřenou lineární funkcí. Pro jednotný národní tarif je však možné kromě lineární závislosti (lineární funkce) mezi počtem ujetých kilometrů a výslednou cenou jízdného použít i jiné závislosti (funkce), které mohou třeba i lépe vyjádřit záměr konstrukce tarifu. Při výběru vhodné varianty je ještě potřeba vzít v úvahu některé důležité aspekty.

V zásadě zde platí jednak základní teorie poptávky a nabídky (tj. možnosti a potřeby cestujících), a jednak ochota a možnosti objednavatelů osobní dopravy (tj. MD a kraje) poskytovat kompenzace ve výši požadované příslušnými dopravci. Pro cestujícího tedy bude zajímavý především takový tarif, který mu umožní cestovat na dané trase s vynaložením co nejnižších nákladů na přepravu, popř. dalším kritériem bude i hodnota cestovní doby (doby přepravy). Naopak pro dopravce a zejména potom jednotlivé objednavatele dopravy bude zajímavý takový tarif, který jednak přinese dopravci co nejvyšší objem inkasovaných tržeb a pro objednavatele tento stav bude reprezentovat co nejnižší objem poskytovaných kompenzací dopravcům.

V návaznosti na aspekty uvedené výše jsem navrhnul následující jednotný národní tarif vyjádřený matematickým vztahem: $T_j = (C_1 \cdot x + T_1) \cdot i$, ve kterém navrhuji hodnotu ukazatele $C_1 = 1,50 \text{ Kč}$ (sazba za 1 ujetý kilometr vzdálenosti projeté

cestujícím) a hodnotu ukazatele $T_1 = 15 \text{ Kč}$, přičemž hodnotu míry inflace i jsem uvažoval konstantní, tj. $i = 1$.

Takto navržený jednotný národní tarif oproti tarifu ČD TR 10 zvyšuje jízdné především na delší vzdálenosti (tj. v dálkové dopravě), což by nemělo mít zásadní negativní dopad na cestující veřejnost, aby proto z důvodu zvýšení cen jízdného na tyto větší vzdálenosti začala využívat především individuální dopravu (osobní automobily). Zároveň by vyšší cena jízdného měla též přinést jednotlivým dopravcům vyšší objem inkasovaných tržeb, kterým následně může být poskytnut od objednavatelů osobní dopravy v ZVS (MD a kraje) nižší objem kompenzací na vlaky v ZVS.

Při použití konkrétních hodnot např. pro vzdálenost 100 km se cena jízdného zvýší o téměř 20 Kč oproti tarifnímu systému národního dopravce ČD TR 10, který po analyzované dobu zajišťoval dopravní obslužnost v dálkové dopravě. Toto navýšení cen jízdného je logickým důsledkem toho, kdy se z národohospodářského hlediska snaží stát (objednavatel osobní dopravy) ušetřit finanční prostředky (náklady) vynaložené na osobní železniční dopravu formou poskytovaných kompenzací. Ať už se jedná o inkasované vyšší tržby za jízdné, a tím vytvoření lukrativnějšího podnikatelského prostředí (možnost příchodu dalších firem podnikajících v daném podnikatelském odvětví), tak i ulehčení státnímu i regionálním rozpočtům v dopravě, které spočívá zejména ve financování prokazatelných ztrát dopravcům pomocí finančních kompenzací na tratích, které jsou zpravidla ztrátové (vynaložené náklady převyšují inkasované tržby z jízdného), ale na kterých se kraje či stát zavazují svým občanům poskytovat tzv. základní dopravní obslužnost. Bylo nutné se ovšem podívat na danou problematiku i z hlediska cestujících a jejich reakcí.

K tomuto účelu posloužilo dotazníkové šetření, které mělo za cíl ilustrovat chování cestujících k možnému zavedení jednotného národního tarifu. Dotazník byl specifikován na oblast železniční dopravy, konkrétně na tematiku mé bakalářské práce týkající se zavedení jednotného národního tarifu. Otázky se týkaly využití 3 nejsilnějších železničních dopravců v ČR, účelu využití železniční dopravy respondenty, či informovaností o jednotném národním tarifu. Cílem bylo zjistit, jak by širší cestující veřejnost reagovala na případné zavedení tohoto tarifu v České republice. Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 70 osob. Mezi odpovídajícími byla převážná skupina osob s věkovým rozmezím do 26 let (téměř 70 %), což mělo vliv na odpovědi jednotlivých otázek.

Z výsledků dotazníku, kde respondenti kromě jiného odpovídali i na dotaz týkající se zavedení jednotného národního tarifu, by téměř 80 % respondentů souhlasilo se zavedením jednotného národního tarifu v ČR, a to i přes předpokládané navýšení cen jízdného.

Hlavní cíl práce, tj. analyzovat dopady zavedení jednotného národního tarifu na železnici v ČR, se podařilo splnit na základě analýzy a srovnání dat jízdného za sledované období a následného vyhodnocení dotazníkového šetření, kde bylo ilustrováno stanovisko důležitého základního pilíře v oblasti dopravy, tj. cestujících k dané problematice.

Námětem na další práci související s jednotným národním tarifem by mohlo být například zanalyzování a zhodnocení dopadů připravovaného SNT Ministerstvem dopravy ČR na rok 2019 oproti aktuálnímu tarifnímu systému na železnici v ČR a jeho zapojení do celoevropské železniční tržní liberalizace.

Seznam literatury

Bibliografické zdroje

- [1] Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách
- [2] Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
- [3] Zákon č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- [4] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících
- [5] Vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy
- [6] Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace
- [7] Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 01.01.2010 do konce platnosti JŘ pro období 2018/2019
- [8] Stejskal, P.: Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě, skriptá ČVUT, Fakulta dopravní, Praha 2012, ISBN 978-80-0105-362-1
- [9] Štěrba, R., Pastor, O.: Osobní doprava v území a regionech, skriptá ČVUT, Fakulta dopravní, Praha 2005, ISBN 80-01-03185-3
- [10] Vopálenská, M.: Interoperabilita evropského železničního systému a postup aplikace Technického pilíře 4. železničního balíčku, Vědeckotechnický sborník ČD č. 45/2018
- [11] Hamacher, H., & Schöbel, A (2004). Design of Zone Tariff Systems in Public Transportation. Operations Research, 52(6), 897-908.
- [12] Cenový věstník Ministerstva financí, Výměr MF, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami
- [13] ČD TR 10, Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel

- [14] Kvizda, Martin, Petr Mlsna, Tomáš Nigrin, Daniel Seidenglanz a Zdeněk Tomeš. Metodika optimalizace institucionálního prostředí v železniční dopravě v České republice. MUNI 2013
- [15] Kvizda, Martin a Zdeněk Tomeš. Konkurence na evropských železnicích – ekonomické, právní a regionální faktory, 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2010. ISBN 978-80-210-5309-0
- [16] Nahodil T., Návrh jednotného tarifu pro Prahu a Středočeský kraj, diplomová práce, ČVUT, Fakulta dopravní, 2015
- [17] Stejskal, P.: Tarify, ceny, mezinárodní přeprava, skriptá ČVUT, Fakulta dopravní, Praha 2001, ISBN 80-01-02391-5
- [18] Skrbek O., Vývoj konkurence v přepravě cestujících na železnici v České republice po roce 1993, diplomová práce, VŠE, Fakulta národohospodářská, 2015
- [19] Džama V., Porovnanie ČD, a.s., DB AG, ŽSR, a.s. s dôrazom na tarifné podmienky, bakalářská práce, VŠE, Fakulta podnikohospodářská, 2008

Internetové zdroje

- [20] Logistika.cz, Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. - Švýcarský systém veřejné dopravy (2011) [online] [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz/>
- [21] National Archives, Government of UK, British Railway Board History (2006) [cit. 2018-11-11]. [online] Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20061014033802/http://www.ndad.nationalarchives.gov.uk/AH/37/detail.html#>
- [22] Sagit, právní a ekonomické nakladatelství, zákon č. 77/2002 Sb., (2018) [cit. 2018-12-11]. [online] Dostupné z: <http://www.sagit.cz/info/sb-anotace-sb02077a>
- [23] ČD, a.s., Výroční zprávy společnosti České Dráhy, a.s. z období 2007 – 2017 (2018) [cit. 2018-11-11]. [online] Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocní-zpravy/-26610/>

- [24] Nash Chris. "Rail Privatisation in Britain." *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 27, no. 3, 1993, pp. 317–322. JSTOR, www.jstor.org/stable/20053013.
- [25] Nash, C., Nilsson, J., & Link, H. (2013). Comparing Three Models for Introduction of Competition into Railways. *Journal of Transport Economics and Policy*, 47(2), 191-206. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/24396268>
- [26] Student Agency, k.s., Výroční zprávy společnosti Student Agency, k.s. v letech 2011 - 2017 , internetový portál Student Agency, k.s. [online] Dostupné z: <https://www.studentagency.cz/o-nas/profil-spolecnosti/index.html>
- [27] LeoExpress Global, a.s., Výroční zprávy společnosti LeoExpress Global, a.s. v letech 2012 – 2016 [online] Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=381880>
- [28] E15, Leo Express uzavřel spolupráci s Uberem, [ONLINE] Dostupné z: <http://e-svet.e15.cz/it-byznys/leo-express-uzavrel-spolupraci-s-uberem-zatim-nabidne-odvoz-na-nadrazi-1170828>
- [29] Tram - Bus.cz, Rudolf Žák, Ondřej Kališ, Systém národního tarifu (2018) [online] [cit. 2018-12-11]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/system-narodniho-tarifu/>

Seznam tabulek a grafů

Seznam tabulek

Tab. 1 Seznam linek dálkové drážní dopravy platným pro JŘ 2017/2018	24
Tab. 2 Základní ukazatele Českých drah, a. s. v letech 2007 – 2017	25
Tab. 3 Základní ukazatele RegioJet, a. s. v letech 2011 – 2017	26
Tab. 4 Základní ukazatele LeoExpress Global, a. s. v letech 2012 – 2017	27

Seznam grafů

Graf 1 Ilustrace tvorby věcně usměrňované ceny jízdného v os. železniční dopravě	15
Graf 2 Vývoj tržeb z osobní přepravy jednotlivých dopravců.....	28
Graf 3 Vývoj podílu počtu přepravených cestujících na počtu zaměstnanců jednotlivých dopravců.....	28
Graf 4 Principiální ilustrace složek tvořících věcně usměrňovanou cenu	29
Graf 5 Míra inflace v ČR v období 2007 - 2017.....	30
Graf 6 DPH na jízdné v železniční osobní dopravě v ČR v období 2007-2017	31
Graf 7 Kilometrický tarif ČD dle TR 10 pro obvyčejné jízdné na rok 2017	36
Graf 8 Vývoj cen jízdného dle tarifu ČD TR 10 pro obvyčejné jízdné pro vzdálenosti 10 km, 50 km, 100 km v období let 2007 - 2017	37
Graf 9 Porovnání ceny obvyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním návrhem jednotného národního tarifu (lineární závislost) za rok 2017	39
Graf 10 Porovnání ceny obvyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním návrhem jednotného národního tarifu za rok 2017	40
Graf 11 Porovnání ceny obvyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním návrhem jednotného národního tarifu za rok 2017	41
Graf 12 Porovnání ceny obvyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s variantami jednotného národního tarifu (lineární závislost – změna T_1) za rok 2017	43
Graf 13 Porovnání ceny obvyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s variantami jednotného národního tarifu (lineární závislost – změna C_1) za rok 2017	43
Graf 14 Porovnání ceny obvyčejného jízdného dle tarifu ČD TR 10 s vlastním konečným návrhem jednotného národního tarifu (lineární závislost) za rok 2017....	44

Graf 15 Ilustrace zavedení jednotného národního tarifu v ČR v letech 2007-2017 přepočítané pro ujetou vzdálenost 100 km.....	45
Graf 16 Věkové složení respondentů.....	46
Graf 17 Účel respondentů využití železniční dopravy.....	47
Graf 18 Využití jednotlivých dopravců	47
Graf 19 Informovanost o jednotném národním tarifu.....	48
Graf 20 Subjektivní rozhodování mezi cenou jízdného a užitkem z pohodlí cestování.	49
Graf 21 Konkrétní otázka na zavedení jednotného národního tarifu.....	50