

Univerzita Pardubice

Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

**Význam a vývoj dálkové železniční osobní dopravy v systému osobní
dopravy ČR**

David Najdekr

Bakalářské práce

2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **David NAJDEKR**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Význam a vývoj dálkové železniční osobní dopravy
v systému osobní dopravy ČR**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Historie vývoje dálkové železniční osobní dopravy
2. Analýza současného stavu provozování a podpory dálkové železniční osobní dopravy
3. Posouzení vlivu konkurence na provozování dálkové železniční osobní dopravy
4. Návrhy a doporučení k rozvoji dálkové železniční osobní dopravy

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Roman Hruška**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2007**
Termín odevzdání bakalářské práce: **27. května 2008**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

dne *30. 11. 2007*

Poděkování

Na tomto místě bych velmi rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce, panu Ing. Romanu Hruškovi, za jeho ochotu a čas, jež mi věnoval při tvorbě. Velký dík patří také Generálnímu ředitelství Českých drah, odboru osobní dopravy a přepravy, konkrétně panu Miroslavu Šamonilovi a panu Lukáši Zástěrovi.

Anotace

Práce se zabývá tématem dálkové osobní dopravy, její minulostí, současností a také předpokládaným vývojem v blízké budoucnosti. Je zde popsána role SŽDC a ČD a.s. a podmínky konkurenčního prostředí. Zmíněni jsou jak potenciální, tak již jednou neúspěšní uchazeči o podnikání v železniční dopravě. V práci je zmíněn fakt, že pro správnou funkci dálkové dopravy a tím i zvyšování nabídky je nutné konkurenční prostředí.

Klíčová slova

České dráhy, Správa železniční dopravní cesty, Dálková osobní doprava, Dopravce, Konkurenční dopravce, Ministerstvo dopravy České republiky, Student Agency, Veolia Transport

Meaning and progress of passenger transport for long distance in Czech transport system

Abstract

The basic subject of this work is long distance passenger transportation, history, recent situation and planned progress in the future. Here is the description of role of SŽDC (Manager of railway infrastructure) and Czech Railways stock company together with competitive ambience. Rival transport company, unsuccessful and potential are come up too. In over of work is express, than long distance passengers tranport is need purse on business basic because this is good for better offer and services.

Key words

Czech railways, Infrastructure management, Passenger transport for long distance, Haulier, Rival haulier, Ministry of transport Czech republic, Student Agency, Veolia Transport

Obsah

Úvod	9
1. Historie vývoje dálkové železniční osobní dopravy	10
1.1 Kolébka železnic	10
1.2 Koňský pohon	10
1.3 Parní „Dábelský“ stroj	10
1.4 Stavba železnic	11
1.5 Československé státní dráhy	11
1.6 České dráhy	12
1.7 Životní cyklus železnic	12
1.7.1 Silniční konkurence	13
1.7.2 Struktura ekonomiky	14
1.7.3 Vnitřní nepružnost železnic	14
1.7.4 Revitalizace železnic	14
1.8 Historie dálkové dopravy	15
1.8.1 Současnost vlaků EC	17
1.8.2 Priority cestujících	17
1.8.3 SuperCity	18
1.8.4 Rychlíky	19
1.8.5 EuroNight (EN)	19
1.9 Vozový park dálkové dopravy	20
1.9.1 Vozy z NDR	20
1.9.2 První vlašťovky	20
1.9.3 Kvalitní modernizace	21
1.9.4 Flotila od firmy Siemens	21
1.9.5 Treno italiano	22
1.9.6 Vozy pro noční dopravu	22
1.9.7 Blízký výhled	23
2. Analýza současného stavu provozování a podpory dálkové železniční osobní dopravy	24
2.1 Konkurence na železnici	24
2.2 Infrastruktura	24
2.3 Výhody z rozdělení	25
2.3.1 Podpora tržně orientovaného chování	25

2.3.2	Oddělení železnice od státu	25
2.3.3	Snížení velikosti železničních dopravců.....	25
2.4	Nevýhody z rozdělení.....	26
2.4.1	Zvýšení transakčních nákladů	26
2.4.2	Fragmentace sítě	26
2.4.3	Eliminace křížových dotací	26
2.4.4	Špatná alokace investic.....	26
2.4.5	Problém přirozeného monopolu	27
2.4.6	Regulační selhání.....	27
2.5	Konkurence v železniční dopravě v ČR	27
2.5.1	Liberalizační balíčky	27
2.5.2	Ekonomická teorie	28
2.6	Železnice.....	28
2.7	Rozbor finanční situace železnic	31
2.8	Křížové platby	31
2.9	Dotace do železniční dopravy	33
2.9.1	Přímé dotace	33
2.9.2	Investiční dotace	33
2.9.3	Provozní dotace	34
2.9.4	Dotace na úhradu prokazatelné ztráty z osobní dopravy.....	34
2.10	Nepřímé dotace.....	36
3.	Posouzení vlivu konkurence na provozování dálkové železniční osobní dopravy	37
3.1	Konkurenční dopravci	37
3.1.1	Podmínky provozování.....	37
3.1.2	Provozovatelé drah	38
3.2	Connex.....	39
3.2.1	Železnice Desná.....	39
3.3	Connex v zahraničí.....	40
3.3.1	Británie	40
3.3.2	Německo	40
3.3.3	Česká republika	41
3.4	Veolia transport	41
3.5	Výběrová řízení	43
3.5.1	První soutěž dálkové dopravy	43

3.6	Kvalitativní ukazatele	46
3.7	Železniční tepna.....	47
3.7.1	Současnost	48
3.8	Railtrans.....	48
3.8.1	Návrh jízdního řádu	49
3.8.2	Tarifní nabídky	49
3.8.3	Vozový park	50
3.8.4	Hnací vozidla.....	50
3.8.5	Technická stránka věci	51
3.8.6	Konec RT Expressu	51
3.8.7	Poplatky za užití stanic	53
3.9	Student Agency	53
3.9.1	Vlakové soupravy pod vlajkou Student Agency	55
3.9.2	Financování	56
3.9.3	Složení a vybavení souprav	57
3.9.4	Personální osazení	60
4.	Návrhy a doporučení k rozvoji dálkové železniční osobní dopravy	61
4.1	Praha – Ostrava za 300 Kč	61
4.1.1	Kalkulace nákladů	61
4.2	Ušetří soukromý dopravce peníze?	64
4.2.1	Překážky	64
4.2.2	Finanční část	65
4.3	Jak dál.....	66
4.3.1	Závazek veřejné služby	66
4.3.2	Investice do vozového parku	66
4.4	Oddělení osobní dopravy.....	67
4.4.1	Jiný úhel pohledu.....	67
	Závěr.....	69

Úvod

Železniční doprava má bohatou historii. Je velmi zajímavé sledovat a listovat v nejrůznějších publikacích, prohlížet si zažloutlé obrázky a fotografie ukazující tehdejší způsob cestování. Osobní železniční vozy neměly zprvu osvětlení, ani topení a jejich rychlost nebyla vysoká. Dnes se v naší zemi běžně na vybraných tratích jezdí až rychlostí sto šedesát kilometrů za hodinu.

Je to třikrát „a ještě kousek“ rychleji než Stephensonova lokomotiva Rocket, jež se pohybovala „neuvěřitelných“ 46 km/h a přes to, a nemusíme chodit daleko za hranice našeho státu, se běžně pohybují vlakové soupravy dvakrát „a ještě kousek“ rychleji než vlaky jezdící v našem státě.

Cílem bakalářské práce však není ukazovat historii železnic, ale její stávající podobu a začlenění do systému dopravy. Přiblížit pojem podnikání na železnici (pokud možno v obou jeho světlech), i když toto podnikání má několik specifík a není stejné jako každé jiné. Rovněž bude snaha přiblížit konkurenci v železničním prostředí, jednotlivé nabídky společností a hlavně pojem liberalizace železniční dopravy, v tomto případě dopravy osobní.

Část bude věnována vozovému parku, se kterým je dnes operováno v dálkové vnitrostátní i mezistátní dopravě. Stejně tak i blízké budoucnosti v této oblasti. Rozebírány jsou rovněž konkurenční podniky, které se snaží prosadit v železniční dopravě v ČR. Některé z nich byly bohužel neúspěšné, některým se podařilo, některé se k tomu teprve chystají.

Popsány budou i vztahy panující mezi ČD a.s. a SŽDC, finanční toky mezi těmito organizacemi a stejně tak i celková finanční situace v české železniční osobní dopravě.

1. Historie vývoje dálkové železniční osobní dopravy

1.1 Kolébka železnic

S malou nadsázkou se dá říci, že kolébka železnice leží již v Antickém období, neboť lidé přišli na to, že po hladkém povrchu vozovky jede vůz snáze, díky čemuž se na něj může naložit více nákladu. Pochopitelně se nejednalo o žádnou železnici. Ovšem do doby, než lidé začali vytesávat do kamenů vodící drážky pro kola.

Za „prehistorické“ období železnic je možné označit 15. století. Tehdy se v dolech ve střední Evropě, zejména na Slovensku a Německu, začaly používat pro odvoz vytěženého substrátu dřevěné drážky. Jednalo se tedy o primitivní „koleje“ vyrobené z hrubě otesaných kmenů. Směrové vedení vozu obstarávaly kolíky, připevněné na vnitřní stranu kol, čímž vznikly první „nákolky“.

1.2 Koňský pohon

První koněpřežné železnice byly na Starém kontinentu budovány ve dvacátých letech 19. století. V Českých zemích a údajně v celé Evropě byla první koněpřežná železnice mezi městy České Budějovice a Linec uvedena do provozu v roce 1828. Měla celkem 10 stanic a jízdní doba byla přes 14 hodin. O tři roky později, v roce 1831, byla uvedena do provozu další koněpřežná železnice, tentokrát spojující Prahu a Plzeň, její výstavba končila v lesích u Lán.

1.3 Parní „Ďábelský“ stroj

Průkopníkem byl James Watt, jenž si nechal v roce 1769 patentovat jedinečný parní stroj. V období let 1781 – 1784 jej ještě vylepšil na dvojčinný a tak se výrazně zlepšila plynulost chodu stroje a tím zákonitě i jeho využití. Výroba parních strojů se rozšířila až po vypršení Wattovy lhůty patentové ochrany v roce 1800. Éra parní železnice odstartovala 15. února roku 1804, tehdy při zkušební jízdě první Trewithickova lokomotiva utáhla náklad přes 25 tun a asi 70 přihlížečích.

Dalším mužem, jenž se vryl do železniční historie, byl Stephenson, jeho lokomotiva, právem nazvaná Rocket, dokázala uvést jeden obsazený vůz rychlostí 46 km/h, což bylo na tehdejší dobu neslýchané. Logicky na to následovala objednávka dalších lokomotiv od Stephensonovy lokomotivky v Newcastleu, které mířily do celého světa.

1.4 Stavba železnic

Impulesem k rozvoji železnic nejen v Anglii, ale i v dalších zemích, byl úspěch železnice spojující Liverpool s Manchesterem. První železnicí vedoucí na naše území byla velmi známá Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), jejíž výstavba započala roku 1836. Tato železnice byla trasována z Vídně do haličské Bochnie. Šlo o vůbec první dálkové železniční spojení, o něž se zasloužil vídeňský bankéř Salomon Rothschild na základě analýzy výsledků práce prvních anglických železnic. První úsek tratě z Floridsdorfu, což je jedno z dnešních předměstí Vídně na jejím jižním okraji, byl zprovozněn roku 1837. Do Břeclavi první vlak dorazil 6. června 1839, o měsíc později počaly parní stroje zajíždět do Brna. V roce 1841 se vozební rameno protáhlo přes Přerov do Olomouce. Díky finančním problémům se budování tratě kolem Lipníku nad Bečvou zpomalilo a do Bohumína první vlak dorazil v roce 1847. Poslední úseky v Haliči byly dokončeny až roku 1856, čímž byla celá trať zprovozněna.

Počátkem čtyřicátých let devatenáctého století vzal rakouský stát budování tratí do svých rukou. Vznikly tak dvě tratě. Severní, spojující Vídeň s Prahou, a jižní, která vedla do italského Trieste¹. Severní varianta se v Olomouci napojila na stávající trať a pokračovala dále přes Pardubice do Prahy. Tento způsob trasování byl výhodnější z hlediska příznivého terénu a doba výstavby trati byla pouhé tři roky. Trasa Brno – Česká Třebová, kde mělo dojít k napojení na dráhu olomoucko-pražskou, je sice kratší, avšak ve velmi nevhodném terénu kolem řeky Svitavy a tak byla „spojka“ dokončena až v roce 1849, což bylo čtyři roky po prvním příjezdu vlaku do Prahy (20.8.1845).

Stavba samozřejmě pokračovala dále směrem k severu, kde v roce 1851 v dnešním Děčíně došlo k napojení na železnice Saska. Jednou z dalších tratí vystavěnou v letech 1861 až 1862, byla z Domažlic přes Plzeň do Prahy. Tato dráha již však byla vystavěna za podpory soukromého kapitálu, neboť rakouský stát se potýkal s finanční tíží.

Česká Republika se dnes může pochlubit velkou hustotou železniční sítě. Důvodem vzniku těchto regionálních drah, napojujících se na hlavní tratě a spojující jak města velká, tak menší, byl zákon vydaný roku 1880, který poskytoval výhody místním železnicím.

1.5 Československé státní dráhy

28.10.1918 byla vyhlášena samostatnost Československa. Majetek rakouských státních drah se rozdělil a vznikly ČSD (Československé státní dráhy). Až do druhé světové války probíhala výstavba železniční sítě. Šlo především o dostavění chybějící infrastruktury na

¹ Terst

Slovensku a přestavbu některých nevyhovujících úseků, jako například Olomouc – Česká Třebová. Rakouský styl stavění byl velmi úsporný a tak bylo nutné v této době tratě zdvoukolejňovat a zesilovat. Mezi válkami nastal rozvoj automobilové dopravy a přebírání větší části výkonů. Dokonce i sami ČSD zřídily několik autobusových linek.

Po válce docházelo k postupnému znovuoobnovení zdecimovaných úseků tratí. V pozdější době pak docházelo k postupné elektrifikaci. Kromě několika přeložek má železniční síť stejnou podobu od roku 1951.

1.6 České dráhy

České dráhy (ČD) vznikly k 1. lednu roku 1993 jako nástupnická organizace bývalých ČSD. Došlo k rozdělení společného majetku, nemovitostí, vozového parku a hnacích vozidel. V dalším vývoji Českých drah je neopomenutelným bodem transformace železnic a jejich rozdělení na SŽDC s.o. (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace), mající na starosti infrastrukturu, a ČD a.s.² v roli dopravce. V současné době tato transformace není ještě plně dokončena, stále probíhají změny, například vyčlenění nákladní dopravy. Společnost se postupem času mění na holdingový typ. Jestli to byl správný počin nebo ne, což není předmětem této práce, ukáže čas a schopné vedení společnosti.

1.7 Životní cyklus železnic

Všechny výrobky procházejí svým životním cyklem. Ten se skládá z období vzniku, růstu, zralosti a poklesu. Docela překvapivé je, že tento koncept není formální ekonomickou teorií, ale je spíše využíván v marketingových technikách jako nástroj product managementu.

V období vzniku, kdy se produkt dostává na trh, není ještě zákazníkům dobře znám. V této fázi bývají nutné vysoké výdaje spojené s propagací a reklamou. Co se rizika týče, je poměrně vysoké, neboť není jisté, jak budou zákazníci reagovat a zda-li bude produkt vůbec úspěšný.

Období růstu je charakteristické tím, že se produkt na trhu osvědčil jako úspěšný a prodejní. Povědomí o produktu se rychle šíří a stejně rychle rostou i tržby. Naopak náklady klesají a vzniká zisk.

Pokud produkt dosáhl hranic trhu, jedná se o fázi zralosti. Tržby a zisky jsou vysoké, ale jsou již omezené možnosti jejich zvyšování. Investice vynaložené do výrobku jsou spíše jen obnovovacího charakteru. Toto období je také charakteristické tím, že konkurence je mimořádně intenzivní, neboť produkt je ziskový.

² dále v textu jsou ČD a.s. označovány pouze jako ČD.

Když začne výrobek vycházet z módy, nastává období poklesu. Pozornost zákazníků byla odlákána k jiným výrobkům. Pokles je možné zbrzdřit částečně reklamou a loajalitou ke značce. Ovšem nic není věčné, ani zbrzdění, které je jen na přechodnou, nedlouhou dobu. Tržby v tomto období klesají a jednotkové náklady opět rostou.

Samozřejmě, že i tato teorie je aplikovatelná na železnice, konkrétně jejich historii. Železniční odvětví, zjednodušeně řečeno, produkuje jen jeden produkt: přepravu mezi dvěma body. Je ale možné teorii aplikovat na celé odvětví. Přibližné rozdělení do jednotlivých fází zachycuje tabulka č. 1.

tabulka č. 1 Fáze vývoje železnic

První kroky	1800 - 1830
Hlavní tratě	1830 - 1850
Železniční horečka	1850 - 1875
Kompletní síť	1875 - 1900
Zlatý věk	1900 - 1918
Stagnace	1918 - 1945
Pokles	1945 - 2006

Zdroj: Tomeš Z., Pospíšil T., Ekonomické aspekty železniční dopravy, Ekonomicko správní fakulta, ISBN 80-210-4220-6, strana 7

Příčiny životního cyklu jsou vyvolány změnami v působení poptávky a nabídky, nebo zjednodušeně řečeno jakýmkoliv faktorem, který ovlivní výši nákladů železnice, nebo užitek zákazníka. Faktory poklesu zájmu o železnici ve dvacátém století jsou především v nástupu silniční konkurence, měnící se struktura ekonomiky a narůstající vnitřní nepružnost železnic.

1.7.1 Silniční konkurence

Železniční doprava byla úspěšná ve století devatenáctém, doprava silniční pak o století později. Úspěch železnice byl dán tím, že ve své době se jednalo o jediný komplexní dopravní typ. Existovala sice konkurence v podobě říční dopravy a dostavníků, ale neexistovala auta, autobusy a hlavně infrastruktura, po které by se mohly všechny silniční dopravní prostředky bez problémů pohybovat. Dominantní postavení železnice se změnilo po rozšíření silniční dopravy, neboť zákazníci dostali možnost volby.

Významné výhody existovaly na straně silniční dopravy, neboť s rozšiřující se infrastrukturou byli silniční dopravci schopni nabídnout komplexní přepravu z bodu do bodu. Tohoto nebyla železniční doprava s nákladnou a omezenou infrastrukturou schopna. Silniční doprava tak z mnoha přepravních segmentů vytěsnila dopravu železniční.

1.7.2 Struktura ekonomiky

Ekonomika a její vývoj ve dvacátém století rovněž nebyl železnici nijak nakloněn. Jádro hospodářských aktivit se postupně přesouvalo od průmyslu ke službám a všeobecný přechod na jiný druh dopravy. Tento fakt poškodil železniční dopravu v tom smyslu, že hlavními zákazníky byli průmysloví výrobci obchodující s těžkými surovinami jako s železem, dřevem apod.

1.7.3 Vnitřní nepružnost železnic

Pokles železniční dopravy byl urychlen ještě specifickým faktorem, který se nalézal přímo v odvětví. V devatenáctém století byly železniční společnosti dynamické celky, které vynikaly moderní organizací podniku. Naproti tomu, o zhruba sto let později, se z nich staly gigantické, monolitické celky, s byrokratickou strukturou. Ta sice umožňuje řídit komplexní podnikání velkých rozměrů, ale snižuje pružnost a tržně orientované chování, což se právě železničním podnikům stalo osudným. Železniční podniky byly provozovány na národním principu a jednotlivé státní podniky oddělovaly hranice. Tímto byl odbourán jednotný trh a prohlouben nedostatek v porovnání se silniční dopravou. V analýze železniční politiky EU bylo identifikováno deset problémů, které vyplývají z tohoto stavu.

- a) limitovaná pozornost v péči o zákazníka,
- b) slabá spolehlivost a přesnost zásilek,
- c) omezená pružnost v kombinovaných zásilkách,
- d) fragmentované přeshraniční služby se zdržením na hranicích,
- e) absence přeshraniční kabotáže,
- f) chybějící integrované služby pro vytváření logistických řetězců,
- g) dopravní priority jsou přiděleny osobní dopravě,
- h) chybějící obchody na jedno zastavení při přidělování dopravní kapacity,
- i) nízký stupeň konkurence,
- j) netransparentní nákladová struktura na mezinárodních koridorech.

1.7.4 Revitalizace železnic

Životní cyklus železnic, na rozdíl od jiných odvětví, je specifický tím, že v historii byl mnohokrát ovlivněn zásahem veřejnosti a to v obou směrech, jak podpora, tak bránění v rozvoji. Kdo však zasahoval do dění „točícího“ se kolem železnice byla zcela pochopitelně vláda a její intervence. Na počátku vláda³ podporovala stavbu nových tratí a tím i růst tohoto odvětví. Následně na to se pak železnice z mnoha příčin staly vládou kontrolované, nebo

³ Myšleno obecně vlády, především v historii

dokonce i ve státním vlastnictví. Právě toto se však stalo počátkem jejich konce, tedy stagnace stavu železnic.

Po druhé světové válce byly železnice využity pro poskytování sociálních funkcí, především levné osobní dopravy na regionálních tratích. Díky tomu se ocitaly železniční společnosti ve stále méně příznivých situacích, které byly hrazeny z veřejných dotací. Tento fakt vedl k pokusu o celkovou reformu železnice.

Způsob reformy železnic nebyl jednotný pro celý svět. Reforma zvolená pro evropské podmínky spočívala v oddělení infrastruktury a samotného poskytování služeb. Dlouhodobá udržitelnost měla být dosažena masivními investicemi z veřejných zdrojů. Evropská dopravní strategie je formulovaná v Bílé knize dopravní politiky a představuje v podstatě manuál pro tvorbu dopravní politiky.

Hlavní cíle pro boj s poklesem jsou vytyčeny jako zvýšení konkurenceschopnosti železnice, podpora budování a rozsáhlá modernizace infrastruktury, interoperabilita, hledání inovativních technologií, boj s nízkou produktivitou a slabou spolehlivostí služeb. V evropské dopravní strategii má železnice významnou funkci. Evropská komise vnímá železnici jako páteř a hledá cesty, jak ji podpořit. Tento názor je založen na smíšení důvodů politických, enviromentálních a sociálních. Účelem je změnit preference železnic a zastavit trend poklesu pomocí veřejného financování, krytí ztrát z provozování a zvýšení zdanění dopravy silniční.

1.8 Historie dálkové dopravy

V polovině minulého století se v západní Evropě objevila idea na sjednocení technických, technologických a komerčních požadavků, na jejichž základě vznikla síť nejlepších vlaků určených pro denní cestování. Výsledkem se stala síť vlaků Trans Europe Express (TEE), která spojovala nejdůležitější centra evropského společenství. Soupravy těchto spojů byly sestavovány pouze z vozů první třídy, čímž byly určeny pro použití pouze majetnější klientely. Soupravy pak byly doplněny o restaurační, nebo barový vůz. První spoje kategorie TEE představili Deutsche Bahn (DB), Nizozemské železnice (NS), Švýcarské dráhy (SBB) a Francouzské dráhy (SNCF) a to v květnu roku 1957.

Ke změně pak došlo v polovině osmdesátých let. Tehdy bylo přihlédnuto také k méně majetné klientele, především turistické a mládežnické skupině, neboť tato skupina zákazníků není finančně schopná používat výhradně první třídu. Renomované expresy TEE tak v roce 1987 zanikly. Nástupcem se staly vysoce kvalitní vlaky, jak denních, tak nočních přeprav, které se poprvé dostaly na koleje s grafikonem 1987/1988. Systém těchto vlaků byl pojmenován jako EuroCity (EC).

Ovšem doposud se jednalo pouze o „západní“ svět. V našich zeměpisných šířkách nebylo o vlacích vyšších kvalit příliš slyšet. Výjimku snad tvořily jen legendární expresy Vindobona, tranzitující naše území při cestě z Berlína do rakouské metropole a Slovenská Strela, jezdící od roku 1936, která má za sebou rovněž velmi bohatou historii. Po válce v roce 1947 vyjel na koleje rovněž „Ostravan“, nad nímž posléze držela patronát odborářská buňka ROH Bohumín. Souprava vlaku byla ozdobena stylizovanými nápisy s pěticí hvězdou viz obrázek č. 1. Od sedmdesátých let minulého století byla na našich železnicích postupně vytvářena síť povinně místenkových expresů. Na poměry té doby se jednalo o pohodlné a rychlé spojení důležitých center tehdejšího Československa. Nové vozy však byly dodávány pro tyto expresy od první poloviny let osmdesátých. (Viz kapitola 1.9.1 Vozy z NDR.) Zvyšování rychlostí, zvyšování komfortu cestování byly spíše symbolické a tak byly rychlíky na našich tratích stále a stále dlouhé minuty zpožděny za vlaky nákladní dopravy.

obrázek č. 1 Ozdobení bočnice vozu ze soupravy vlaku „Ostravan“



Zdroj: Železniční magazín

Prvním vlakem skutečně vyšší kvality, který pronikl do „východního“ světa v roce 1988 byl EC „Lehár“ brázdící trať z Vídně do Budapešti. „Lehár“ byl jedinou vlašťovkou až do změny politicko geografických poměrů, kdy dne 2.6.1991 slavnostně přijel na tehdejší síť ČSD první vlak EC „Antonín Dvořák“ rovněž z Vídně.

Červeno-černá souprava rakouských drah, doplněná o český restaurační vůz, který byl zároveň prvním klimatizovaným vozem ve stavu ČSD, brázdila českou krajinou celé dva roky jako zkušební provoz. Během druhého roku provozu vstoupil na české koleje rovněž nový produkt, kategorie InterCity (IC), konkrétně se jednalo o vlak „Porta Bohemica“, tentokrát se soupravou německých drah. Pomocí těchto dvou vlaků byla ověřena důvěryhodnost ČSD při provozu vlaků vyšších kvalit. Československé státní dráhy obstály poměrně dobře a tak nebyl důvod, proč nerozšířit kvalitní denní spoje spojující evropská centra i na území ČR. S grafikonem 1993/1994 dostal produkt EC, na již rozdělených ČSD, síťový charakter.

Aby mohl být spoj veden právě v kategorii EC, musel splňovat několik podmínek, které jsou ovšem mnohdy porušovány.

1. vždy se musí jednat o vlak mezinárodní. Tato podmínka není dodržována především Rakouskými drahami ÖBB. Částečně to však nyní řeší ÖBB tak, že tyto vlaky nazývá ÖBB-EC.
2. souprava vlaku musí být sestavena výhradně z klimatizovaných vozů první a druhé třídy. Na tuto podmínku existovaly ovšem rovněž výjimky a dnes již není ani závazná.
3. souprava musí mít skupinové řazení, což znamená vozy první třídy musí být odděleny od vozů třídy druhé restauračním vozem.
4. komerční rychlost vlaku musí být minimálně 90 km/h. Tato podmínka má však také časté výjimky.
5. personál vlaku musí ovládat více jazyků, jak v ústní, tak v písemné podobě, neboť informace v tomto vlaku jsou podávány více jazyky.

1.8.1 Současnost vlaků EC

V globálním hledisku vzato, díky vstupu do postkomunistických zemí velmi výrazně utrpěla jejich kvalita a s tím jde ruku v ruce i prestiž. Na prestiži nepřidal ani fakt, že v západní Evropě došlo k zavedení systému vysokorychlostní dopravy. Preferováním těchto systémů na národním principu, tedy bez vazby na sebe, nebylo možné do těchto hladin posunout vlaky EC. První ligu ve vozbě dálkové dopravy tak obsadily spoje s obchodními názvy TGV, ICE, AVE, CIS a podobně. Ruku v ruce s tímto tak vlaky kategorie EC degradovaly na přípojné vlaky přes hranici k národním vysokorychlostním vlakům.

1.8.2 Priority cestujících

Dnes jezdí vlaky kategorie EC na našem území již šestnáct let. V první polovině desetiletí provozu se priority cestujících řadily následujícím způsobem:

1. cena – vycházelo ze zvyku mít všechno levně, pokud možno zdarma,
2. rychlost,
3. komfort přepravy – vůbec nebyl nutný, hlavní bylo, že se to pohybovalo a bylo levné.

Druhá třetina provozu, v období dalších pěti let došlo ke změně vnímání priorit:

1. rychlost – přesvědčení, že se musí vše dohnat,
2. cena,
3. komfort.

Poslední třetina do dnešních dnů byla charakterizována tím, že alespoň část klientely dospěla k obchodně žádoucímu modelu, který je typický pro vyspělé společnosti.

1. komfort – chuť strávit čas na cestě v příjemném prostředí a nikoliv jako živé zboží,
2. rychlost – není nutné se uhnat k smrti,
3. cena – ochota za dobré služby platit.

V dálkové dopravě je nutné se vymanit z pozice „armády spásy“, ale zaujmout pozici kvalitního dopravce nabízející služby na vysoké úrovni.

1.8.3 SuperCity

Přepravní kategorie SuperCity není na našich tratích vůbec žádnou novinkou, i když hluboko do podvědomí se dostala až s nástupem jednotek řady 680 pendolino do provozu. Od roku 1996 jezdil na trati Ostrava – Praha pár vlaků SC 502/503 „Manažer“, sestavený pouze z vozů první třídy a vozu restauračního. Cestující měl v ceně jízdenky občerstvení i denní tisk. Další zvláštností u těchto vlaků bylo, že celou trasu projel bez jediného zastavení.

Po devíti letech provozu, s příchodem GVD 05/06, však musel oblíbený spoj SC „Manažer“ vyklidit pole pro novou vlajkovou loď – produkt SC Pendolino. Tyto spoje ujely celou trať z hlavního nádraží Ostravy do pražských Holešovic za 3 hodiny a 15 minut, se zastavením v Porubě (Ostrava-Svinov), Olomouci a Pardubicích. V prvním roce jezdilo 6 párů vlaků. Cestujícím v první třídě je poskytován denní tisk a základní občerstvení v ceně jízdenky. Další zajímavostí u těchto spojů bylo, že byly provozovány spolu s ČSA. Jednalo se o tzv. „lety ve výši nula“, kromě standardního označení vlaku, se tak objevilo v jeho značce i značení letu. Pro cestující ČSA bylo vyhrazeno osm míst ve voze první třídy. Z důvodů nerentability a dalšího nezájmu ČSA, byla tato spolupráce po téměř roce a půl ukončena.

Před spuštěním provozu byla zahájena velká marketingová a reklamní kampaň na vlaky SC pendolino. O to horší byly následky neschopnosti jednotek v lednu a únoru roku 2006 a nasazování klasických souprav místo těchto jednotek s naklápěcí skříní, jejichž tak drahé naklápění paradoxně téměř vůbec neovlivní jízdní doby.

Dnes je to přes dva roky, co jsou tyto vlaky v provozu. Bylo by nefér označovat tyto spoje za špatný produkt. Vždyť jen zprovoznění těchto souprav byl nadlidský výkon (např. donutit techniky Alstomu – výrobce jednotek, provádět údržbu jednotek a reklamační práce). Vlaky SC pendolino mají svou klientelu, jsou mezi cestujícími oblíbené, ale z ekonomického hlediska se nejedná o zcela úspěšný produkt. Například při plné kapacitě vlaku 333 míst s daným jízdním je nemožné pokrýt odpisy pořízených vozidel. Obsazené jsou dva ranní spoje z Ostravy a dva odpolední z Prahy, vyjma dnů se zvýšenou frekvencí, kdy bývají všechny spoje vyprodány i několik dnů předem.

S GVD 2006/2007 byl provoz těchto jednotek rozšířen i na tzv. jižní větvi, tedy přes Brno do Bratislavy a Vídně. Snad nebude daleko od pravdy prohlášení, že na jižní větvi je přepravní kategorie SC spíše na škodu než k užítku především u vlaků do Vídně, neboť z Břeclavi na jižní vídeňské nádraží vlak pokračuje jako klasický vlak EC. Dalším „škodným“ efektem je zavedení taktového jízdního řádu. Na trati Brno – Pardubice – Praha jsou v jednom taktu provozovány vlaky EC, ve druhém taktu expresy Brno – Praha, jako třetí rychlíky a poslední čtvrtý takt jsou právě vlaky SC (nemluvě o taktu linek integrovaného dopravního systému). Na jedné trati je výhodné používat jeden takt, nikoliv více.

1.8.4 Rychlíky

Tyto vlaky znají všichni. Klasický rychlík například z Chebu na Moravu se téměř nezměnil od sedmdesátých let. Stále jsou na dálkové rychlíky nasazovány koženkové vozy řady „B“ zaváděné do provozu od roku 1965, jejichž interiér, osm míst k sezení v oddíle, technická zastaralost, maximální rychlost jen 140 km/h, absence kotoučové brzdy, centrální zdroj energie (CZE), klimatizace, hygienické nedostatky, jako toalety v katastrofálním stavu, atd. Vozy jsou celkově konstrukčně zastaralé, neboť jejich průměrné stáří je 25 let.

Výjimku tvoří rychlíky vedené rekonstruovanými nebo novými motorovými vozy řad 854 a 843. Alespoň částečného, ale zaslouženého zlepšení se tyto spoje dočkají v závěru tohoto roku, kdy se očekává dodávka sta rekonstruovaných vozů od DB řad „Bimz“ a „Bimdz“.

1.8.5 EuroNight (EN)

Jak již název napovídá, tento produkt se týká noční dopravy. Ve skutečnosti se jedná o noční odnož denních vlaků EC, která vznikla v roce 1993. Na české koleje však první EN přijel až s příchodem GVD 2006/2007 a to na vlaku EN 325 „Johanes Kepler“ z Wiesebadenu (ve skutečnosti však je takový vlak většinou poskládán z několika kurzů⁴). Důvodem zavedení kategorie EN až v roce 2007 byla do té doby neexistence vhodného vozidlového parku u ČD.

S příchodem letošního GVD 07/08 se zvýšil počet těchto vlaků na tři páry. Jedná se o destinace Basel, Budapest, Amsterdam. U těchto vlaků není důležitá jejich rychlost, ale vhodná doba vzniku ve výchozí stanici a doba příjezdu (zániku) ve stanici cílové. U těchto vlaků je rovněž omezen počet zastavení v nočních hodinách z důvodů nerušení cestujících.

⁴ Kurz – směr vozu (skupiny vozů)

1.9 Vozový park dálkové dopravy

1.9.1 Vozy z NDR

Tyto vozy vyrobila vagónka Bautzenu. Jako předvoj bylo dodáno 20 kombinovaných vozů řady „BRcm“ (kombinované lehátkové vozy s bufetovým oddílem). Tyto vozy byly přestavěny na denní sedačkové (vyjmuty lůžkové stěny) a dodnes jsou v provozu nepostradatelné pod označením „BRm“. Ovšem hlavní váha dodávek z této vagónky bylo 90 kusů vozů druhé třídy „Bmee“ (roky 1986 a 1987). Ve stejném roce přibylo ve stavu i 40 vozů první třídy „Amee“. Rozdíl mezi vozy první a druhé třídy byl pouze v počtu sedadel umístěných v jednom oddíle. V případě druhé třídy to bylo osm, byť v tuto dobu již bylo prosazováno šest míst v oddíle druhé třídy. Vozy první třídy pak disponovaly stejným počtem oddílů jako vozy druhé třídy (ovšem s šesti místy v oddíle). Vozy byly dodávány v režimu neumožňující mezinárodní provoz. Nejedná se ani v jednom případě o standardní řešení a tak logicky nemohlo následovat nic jiného, než rekonstrukce nových vozů. Vozy první třídy byly přeznačeny na třídu druhou (s tímto bylo počítáno již při dodávkách). Vozům třídy druhé pak nezbylo nic jiného, než přistavení do dílen a výměna sedáků- místo osmi pouze šest. Během těchto rekonstrukcí v letech 1993 – 1995 bylo dosazeno i nové elektrické vybavení. Po rekonstrukcích byly všechny soustředěny v depu Praha a přednostně nasazovány do mezinárodní vozby.

V dnešní době jsou vozy nasazovány i na mezinárodní vlaky kategorie EC, čímž značně trpí kvalita těchto vlaků. Hlavní problém je ovšem v technické nedokonalosti vozů samotných a způsob prováděných rekonstrukcí. S jejich příchodem na naše koleje přišla spousta novinek, podvozky typu GP 200 s kotoučovou brzdou, nebo předsvně dveře. Paradoxem je, že právě tyto novinky způsobují komplikace v provozu. Dlouhé a intenzivní brždění vozů způsobuje rovné plochy na dvojkoli⁵ a předsvně dveře mnohdy nejsou za jízdy ani blokovány, v tom „lepší“ případě je není možné otevřít ani při zastavení ve stanici.

Na dodávky navázala ještě série 100 kusů kombinovaných vozů se služebním oddílem řady „BDbm(r)see“. Všechny vozy jsou uzpůsobeny pro přepravu cestujících na invalidním vozíku, avšak plošinu má jen 25 z nich. Některým vozům byl změněn počet sedadel na šest v oddíle jako u vozů třídy druhé. Část jich však stále jezdí v původním provedení.

1.9.2 První vlašťovky

O zastaralých vozech řady „B“ a jejich modifikacích již byla řeč. Ne jinak je tomu i u vozů první třídy řady „A“. Od roku 1992 prováděly železniční opravny a strojírny (ŽOS)

⁵ na jízdní ploše kola se vytvoří malá plochá místa, která zhoršují jízdní vlastnosti

České Velenice modernizaci celkem 33 vozů na řadu „Bee“, vyznačující se kombinovaným interiérem: jedna polovina je velkoprostorová a druhá klasicky oddílová. Do těchto vozů byly dosazena nová okna, WC, nové topení, CZE, avšak vozy mají původní podvozky a rychlost 140 km/h. Vozy si v provozu vysloužili nechvalnou, ale trefnou přezdívku „terárium“. Dosazená nová okna mají totiž výklopnou pouze horní část, což je jako by předpřipraveno pro dosazení klimatizace, která ovšem není a nejspíš ani nebude na jediném voze.

Od roku 1995 byly modernizovány ve stejné firmě i vozy první třídy řady „Aee“. Ty dopadly o něco lépe, neboť od roku 2001 jsou přistavovány k montáži klimatizace.

Od roku 1992 – 1994 provedla firma MOVO Plzeň modernizaci 34 vozů řady „Beer“. Tyto vozy byly ve skutečnosti první sériovou modernizací. Vozy mají oblíbený kvazi interiér, avšak jednalo se spíše o modernizaci morální než technickou, neboť zůstaly zachovány původní parametry a hlavně nebyl doplněn režim RIC (způsoblost pro zahraniční provoz), což bylo společným jmenovatelem pro všechny výše uvedené modernizace. Se zavedením kategorie IC na českých tratích byly vozy deponovány v Bohumíně a nasazovány na tyto výkony.

1.9.3 Kvalitní modernizace

Zvrat nastal až v roce 1996, kdy v MOVO Plzeň začaly vznikat vozy řad „Aeel“ (dle nového značení „Aee“ RIC) a velkoprostorové vozy první třídy „Apee“. Vozy dostaly nové skříňe, podvozky s kotoučovou brzdou a hlavně zcela nový, líbivý a pohodlný interiér vhodný pro cestování na dlouhé vzdálenosti. Celkem bylo dodáno 15 vozů „Aeel“ a 10 „Apee“.

Na dodávky vozů první třídy navázaly rekonstrukce stejného rozsahu vozů druhé třídy. Jednalo se o 40 vozů „Beel“ (nyní „Bee“ RIC) a 35 kusů velkoprostorových vozů „Bpee“. Vozy z MOVA byly nasazovány na elitní výkony na vlaky EC i IC. Jedinou vadou na kráse je však absence klimaagregátu. Vozy jsou vybaveny pouze nuceným, byť účinným větráním.

1.9.4 Flotila od firmy Siemens

V roce 1995 tehdejší vedení ČD začalo uvažovat o pořízení série nových kvalitních vozů na dálkové prestižní vlaky. Nejkatastrofálnější stav panoval mezi vozy jídelními. A tak v roce 1997 byly dodány konsorciem SGP – Siemens a MSV Studénka restaurační vozy „WRmz“. Jedná se o klimatizované tlakotěsné vozy s maximální rychlostí 200 km/h, splňující i ty nejnáročnější podmínky, jak z hlediska technických a jízdních vlastností, tak z hlediska hygienických a gastronomických pro úpravu pokrmů. Celkem je ve stavu 10 těchto vozů.

Na dodávku bezprostředně navazovaly dodávky vozů první třídy „Ampz“. Rovněž se jedná o tlakotěsné klimatizované vozy s max. rychlostí 200 km/h ve velkoprostorovém

uspořádání. Nic není dokonalé a tak ani tyto vozy. Nedokonalostí jsou především chybějící stolky u sedadel uspořádaných proti sobě a také elektrické přípojky na 230 V pro napájení přenosných počítačů. Celkem ČD vlastní 9 vozů (první série). Druhá série navázala až v roce 2006 a odlišuje se pohodlnějšími sedáky, stolky i u sedadel proti sobě a hlavně elektrickými zásuvkami. Druhá série čítá 11 vozů.

Jako poslední z dodávky byly do roku 2000 dodány oddílové vozy stejných parametrů druhé třídy řady „Bmz“. Celkem ČD vlastní 26 vozů z první série a 15 vozů ze série druhé z roku 2006. I zde se druhá série odlišuje novými sedáky a zásuvkami.

Vozy „Siemens“ jsou nasazovány do souprav především na západ, kde opravdu vzorně reprezentují ČD, například ještě vloni až do dánského Aarhusu, slovinské metropole Lublaň, nebo „jen“ v Hamburku. Stejně důležité jako reprezentace však je i tvorba zisku, což tyto vozy rovněž díky provozu v zahraničí (najíždění „kevoových km“⁶) zvládají na výbornou.

1.9.5 Treno italiano

O vysokorychlostních jednotkách řady 680 s naklápěcími skříněmi, zvaných pendolino, snad ani nemusí být řeč. Tyto jednotky poznamenal čas vývoje a nastavení technických parametrů. Především na nástupu do provozu se podepsala technická nepřipravenost, stejně tak jako neotřesitelná důvěra italských techniků v jejich výrobek, ovšem do doby, kdy na palubě poslední jednotky v provozu v lednu 2006 zůstal stát v mrazivém dopoledni v polích u Krasíkova i sám technik. Celkem je ve stavu ČD sedm těchto sedmi-vozových jednotek, přičemž celkové náklady byly 11,143 mld. Kč⁷.

1.9.6 Vozy pro noční dopravu

Pro vlaky noční dopravy je situace o něco horší, ne-li katastrofální. V roce 2000 bylo přestavěno devět sedačkových vozů „Bmee“ na vozy lůžkové řady „WLABmee“. Modernizace každého vozu je technicky náročná, ne tak přestavba sedačkového vozu na vůz zvláštní stavby. Díky tomu tyto vozy byly spíše překážkou v provozu - neustálé problémy s CZE, tím pádem s celou elektrickou výzbrojí. Výpadky CZE především na „západním“ napájecím systému 16 kV 2/3 Hz způsobovaly nefunkčnost topení (klimatizace) v celém vlaku. O to absurdnější byla situace, že tyto vozy měly být nasazovány právě na západ. I přes všechny technické problémy vozy zajížděly do Mnichova, či Frankfurtu a přinesly na naše koleje o něco lepší standard cestování.

⁶ Kv – kevoový kilometr – částka placená za jeden kilometr provozu na cizí železniční správě vlastníkovu vozidla. Liší se od druhu vozidla, technického vybavení a stáří vozidla.

⁷ Výroční zpráva ČD a.s. 2004, str. 61

Zvrat, díky němuž mohla být zavedena přepravní kategorie EN, nastal s dodávkou lůžkových vozů „Siemens“ řady „WLABmz“, v roce 2006. Výroba vozů, jejich schvalování a nasazení do provozu proběhlo až v rekordně krátké době. Vozy jsou způsobilé pro rychlost 200 km/h a jsou klimatizovány a tlakopevné. Nabízejí oddíly kategorie jak standardní, tak Deluxe, s vlastní toaletou a WC v oddíle. ČD má ve stavu 12 těchto vozů, umožňující to nejlepší, co může železnice pro noční cestování nabídnout. Náklady na těchto 12 přírůstků byly financovány leasingovou společností ING Lease a činily celkem 768 mil. Kč.

1.9.7 Blízký výhled

Významnou akcí o objemu investic 1,2 – 1,4 mld. Kč bude nákup použitých vozů od DB řad „Bimz“ a „Bimdz“. Tyto vozy jsou již dvakrát modernizované, jejich maximální rychlost činí 200 km/h, velkou nevýhodou je pak opět absence klimatizace. Do provozu by měly být nasazeny již na podzim tohoto roku⁸. Díky faktu, že vozy pocházejí od DB, nebudou v provozu pod hlavičkou ČD smět zajíždět na německé území, což je zcela pochopitelné z konkurenčního hlediska. Provozní záměr stejně nepočítá se zajížděním na území tohoto sousedního státu, naopak vozy budou přednostně nasazovány na expresy mezi Brnem a Prahou a také na rychlíky křižující republiku od západu k východu, kde by měly prolomit zakonzervovanou situaci s nasazováním zastaralých vozů řady „B“. Byť se nejedná o nové vozy, lze očekávat razantní zvýšení komfortu pro cestující.

V těchto dnech opouštějí brány opravárenských firem i první vozy ze čtyřicetikusové série modernizací současných vozů (již jednou modernizovaných), nasazované na dálkové vlaky vyšší kvality. Jedná se o vozy řad „Apee“, „Aee“, „Bpee“, „Bee“, kam je dosazována klimatizace, nová okna, sedáky, doplnění zásuvek pro napájení notebooků a nové buňky WC. Vozy mají líbivý červeno bílý nátěr jako vozy řady „Bmz“ a podobné. Jedná se tak o sladění designu vozů pro dálkovou dopravu.

⁸ aktuální informace (květen 2008) hovoří nejdříve s nástupem GVD 2008/09

2. Analýza současného stavu provozování a podpory dálkové železniční osobní dopravy

2.1 Konkurence na železnici

Železniční společnosti ve druhé polovině 20. století byly velkými veřejně vlastněnými podniky, v jejichž správě byla současně i infrastruktura. Důsledkem přirozeného rozvoje ostatních druhů dopravy se v železničním prostředí začala objevovat spousta problémů. Především díky rostoucí konkurenci dopravy silniční, trpěly železniční podniky nedostatkem flexibility v reakci na změněnou situaci. Přirozeným důsledkem této situace pak byly klesající podíly na přepravách, odliv zákazníků a tvorba vysoké ztráty. Byla tak hledána cesta, jak tuto situaci napravit. Způsob reformy zvolený v evropském prostředí bylo oddělení infrastruktury od poskytování služeb. Jako první byla metoda vyzkoušena v Británii (kde došlo během jednoho desetiletí k privatizaci a kompletní restrukturalizaci drážní dopravy) a druhou zemí bylo Švédsko.

Základní myšlenka rozdělení spočívá v přesvědčení, že železniční infrastruktura je přirozený monopol, kdežto poskytování železniční služby může být provozováno na konkurenční bázi. Zde je nutné si uvědomit, že styk kola a kolejnice, základní princip provozu, je odlišný od silniční dopravy, ze které byl nápad rozdělení „převzat“, stejně tak jako jízda na rozhled a jízda na zábrzdnu vzdálenost.

2.2 Infrastruktura

Provoz železniční dopravy je závislý na specifické a nákladné infrastruktuře. Náklady nejsou vůbec homogenní, odvíjejí se především od geografických podmínek. Je zcela logické, že levnější je budovat trať v rovinaté krajině, než v horské oblasti. Náklady jsou však odvislé i od typu a účelu tratě, neboť například vysokorychlostní trať je finančně náročnější, především díky zabezpečení, než trať určená pouze pro nákladní dopravu. Železniční infrastruktura je specifická a díky tomu má i nulové alternativní využití.

Smyslem oddělení infrastruktury od provozu je zavedení konkurence i na železnici. Znamená to tedy, že otevřeným přístupem na železniční dopravní cestu bude vést k lepším službám a k omezení ztrát jednotlivých železničních dopravců, neboť v historii ziskové tratě se dostávaly do stále větší ztráty a musely být silně dotovány z veřejných zdrojů.

Rozdělení infrastruktury v důsledku znamená, že vstupující dopravci na trh jsou odproštěni od neúměrně vysokých nákladů na vybudování infrastruktury. Ovšem její

používání je pochopitelně zahrnuto v poplatcích za užití dopravní cesty. Dalším cílem je pak snížení veřejných dotací na pokrytí ztrátových železničních služeb. Tento model přijímá tzv. přirozený monopol na poskytování infrastruktury, ale zároveň zavádí konkurenci na koleje, jejímž cílem je zvýšení výkonnosti železnice a zavedení finanční stability. Toto vertikální oddělení objasní skutečné náklady na železniční dopravu, neboť se jedná o klíčové údaje k odhalení toho, jaké jsou nutné dotace k udržení osobní dopravy.

2.3 Výhody z rozdělení

Výhody z rozdělení je možné shrnout do několika bodů.

2.3.1 Podpora tržně orientovaného chování

Výhody oddělení pramení především z poptávkově a nákladově orientovaného chování. S příchodem konkurence se očekává i příchod flexibility do provozování drážní dopravy, což je také považováno za nutný krok pro identifikaci potenciálních úspor nákladů. Velmi nutné je rovněž přilákání soukromého kapitálu na železnici. Cílem této politiky má být odstranění rizik od vlády na již zmiňovaný soukromý sektor. Hrozba bankrotu pro soukromníka omezuje jeho neefektivní hospodaření.

Pamatováno je v tomto na cestující, tedy zákazníky, kteří by z toho měli mít největší prospěch. Jedná se především o více možností voleb, předhánění podniků v lepších službách a samozřejmě i nižších cen. Tohle všechno výše zmíněné, má přilákat zákazníky a zaručit dlouhodobou životaschopnost podnikání na železnici.

2.3.2 Oddělení železnice od státu

Jako druhá výhoda v pořadí je oslabení vztahu mezi státem a železnicí. Právě toto oslabení vede k redukci veřejných závazků vůči železniční dopravě. Stát tak nemá být odpovědný za podnikání na železnici, ani za jeho financování. Konkurence na trhu a „boj“ o dotace musí vést ke spolehlivějším informacím o skutečných nákladech dopravních služeb. Dotace na provoz veřejné služby by tak mohly být minimalizovány a určeny přímo na konkrétní trasu, nikoliv financování jako celku.

Oslabená vazba stát-železnice by rovněž měla zajistit účelnější regulaci odvětví, které velmi často slouží k plnění sociálních cílů. Zde je nutné podotknout, že regionální doprava bude vždy závislá na dotacích.

2.3.3 Snížení velikosti železničních dopravců

Spíše jako bonus z rozdělení je výhoda zmenšení společností zajišťujících železniční dopravu, které se staly nepružnými a neohrabanými kolosy. Pokud dojde k rozdělení

společnosti, vznikne tak několik menších společností, které jsou schopny se rychleji přizpůsobit měnícím se podmínkám, a hlavně se zlepší jejich řiditelnost.

2.4 Nevýhody z rozdělení

Všechno má své výhody a nevýhody, ne jinak je tomu i v případě vertikálního rozdělení železničního podniku. Tento proces má i své náklady, vyplývající především z nutnosti koordinace činností, které byly dříve prováděny v rámci jedné organizace.

2.4.1 Zvýšení transakčních nákladů

Tyto náklady se týkají zmíněných koordinací aktivit. Růst těchto nákladů však může být velmi významný. Tento fakt je dán zejména tím, že služby a infrastruktura v železničním prostředí jsou na sobě velmi úzce závislé. Problémy vznikají obzvláště při rozdělení odpovědnosti za provozní kontrolu a informační systémy.

2.4.2 Fragmentace sítě

Pokud dojde k oddělení, je velmi pravděpodobné, že dojde ke ztrátě síťových efektů, neboť je velmi obtížné sestavit grafikon vlakové dopravy tak, aby byly zajištěny spolehlivé vazby několika operátorů. Z pohledu cestujícího se jedná o značný handicap, neboť pokles a návaznost přípoju, respektive jejich úplná neexistence, vede ke snížení zájmu o cestování po železnici. Fragmentace kdysi unitární sítě železnic může vést ještě ke zvýšení ztrát tržních podílů.

2.4.3 Eliminace křížových dotací

V jednotné síti existují silné křížové vazby mezi ziskovostí jednotlivých tratí. Vertikální oddělení tuto situaci zásadně mění. Pokud dojde ke vstupu nového dopravce na síť, bude se snažit podnikat a provozovat své služby na nejziskovější trati. V opačném případě by byly potlačeny zásady podnikání – dosažení zisku. Nový dopravce, jenž vstoupí na síť, je oproštěn od zatížení provozování prodělečných tratí, díky čemuž může ve výsledku nabídnout nižší cenu a tím rozbít vzájemný kompenzační mechanismus, který před tím udržoval i ztrátové tratě v provozu.

2.4.4 Špatná alokace investic

Dlouhodobá rozhodování v železniční dopravě, jedná se především o investice do infrastruktury a do železničních vozidel, jsou úzce provázány a v tom nejlepším případě úzce koordinovány. Rozdělení snižuje úroveň této vzájemné koordinace a přináší tak výrazné

transakční náklady na koordinaci těchto aktivit. Stranou tak nemůže zůstat ani fakt, že tato rozhodnutí jsou na sobě závislá i technicky.

2.4.5 Problém přirozeného monopolu

I v případě provedení rozdělení a existence „open access“⁹ existují přirozeně monopolní tendence v infrastruktuře a v existenci silných bariér při vstupu do odvětví, které jsou dány obrovskými fixními náklady na zahájení provozu. Dokonce zde existuje názor, že obvyklá podoba konkurence, nabízení stejného produktu, na železnici neexistuje. Na tomto základě tak může dojít k tomu, že na železničním trhu se místo jednoho velkého veřejného monopolu objeví několik menších soukromých monopolů.

2.4.6 Regulační selhání

Pokud je oddělená infrastruktura, je velmi důležitá existence nezávislého regulačního orgánu, který bude dohlížet na přidělování licencí kapacity na oddělené dopravní cestě. Regulační orgán však bude čelit velké obtíži zůstat objektivní.

2.5 Konkurence v železniční dopravě v ČR

Základní změnou, která proběhla na české železnici v posledních letech byla v souladu s evropskými směnicemi, a to oddělení vlastníka železniční cesty od provozovatele dopravních železničních služeb. Cílem má být již tolikrát zmíněná konkurence, jak očekává ekonomická teorie. Základy jsou ovšem ve třech tzv. liberalizačních balíčcích.

2.5.1 Liberalizační balíčky

1. železniční liberalizační balíček. Nazývá se rovněž jako infrastrukturní, v platnost vstoupil 15. 3. 2001. Tento balíček obsahoval následující směrnice. Novelu směrnice 91/440/EHS, která zahrnovala nejpozději do dvou let (15. 3. 2003) tržní přístup mezinárodní železniční dopravy k transevropské síti a nejpozději do 15. 3. 2008 úplnou liberalizaci dopravy nákladní.

Dále se jednalo o rozšíření působnosti licence evropských operátorů, což byla novela směrnice 95/18/ES.

Jako poslední byla harmonizace ustanovení o alokaci kapacity železniční infrastruktury a účtování poplatků za její použití - jednalo se o novelu směrnice 95/19/ES.

⁹ Běžně používané označení pro volný přístup na dopravní cestu

2. železniční balíček. Tento balíček byl zaměřen na harmonizaci bezpečnostních parametrů v celé Evropské unii a tím mělo dojít k propojení odlišných národních systémů.
3. železniční balíček. Jedná se o nařízení o právech cestujících, směrnice o liberalizaci služeb v mezinárodní osobní dopravě a směrnice o certifikaci strojvedoucích a vlakového personálu.

2.5.2 Ekonomická teorie

Ve druhém semestru vysoké školy, v předmětu mikroekonomie, se hovořilo o dvou typech organizací na reálném trhu. Tím prvním je dokonalá konkurence, proti níž stojí konkurence nedokonalá. Prvně jmenovanou dokonalou konkurenci charakterizuje velké množství subjektů na trhu, které mají rovné podmínky. Vstup do odvětví, stejně tak jako výstup z odvětví, je zcela volný. Subjekty nemají možnost ovlivnit tržní cenu. Kdežto u druhé v pořadí, konkurence nedokonalé, jsou tyto podmínky více či méně narušeny. Extrémním případem je monopol – existence jednoho nabízejícího subjektu na trhu. Pokud na trhu existuje jen jeden subjekt, může docházet ke zvyšování tržní ceny a při produkci ne vždy dochází k minimalizaci, nebo spíše k optimalizaci nákladů, stejně tak jako nedochází k rozvoji a inovacím. Proč taky, když nemá monopolní podnik důvod.

Pro většinu trhů je charakteristická konkurence. Jsou však výjimky, kde převládá monopol. Důvody vzniku monopolu jsou vcelku rozmanité od historie odvětví, přes vládní politiku, patenty, až po schopnosti jednotlivců, nebo náhody. Příkladem jsou vysoké fixní náklady na zahájení produkce a malé přírůstkové náklady. Vysoké fixní náklady je tak nutné pokrýt velkým objemem produkce, tím pádem je velmi výhodné soustředit se na výrobu jednoho produkujícího, než „zavádět“ konkurenci, která by vyžadovala duplicitu fixních nákladů. Přirozené monopoly jsou většinou síťová odvětví, jejichž chod je závislý na nákladné infrastruktuře, kterou je neefektivní až nevhodné duplikovat.

2.6 Železnice

V České republice byla myšlenka oddělení infrastruktury implementována v roce 2003 zákonem č 77/2002 sb. Tehdy se z jedné unitární železnice ČD s.o. staly dvě firmy. SŽDC s.o. a ČD a.s.. Smyslem tohoto opatření bylo nastolení konkurence na železnici. Pro splnění je však vyžadováno splnění několika předpokladů.

1. konkurence musí probíhat na trhu,
2. subjekty musí mít stejné postavení,

3. neexistence bariér při vstupu do odvětví,
4. subjekty musí fungovat za účelem zisku,
5. firmy musí nést úplné náklady na podnikání,
6. neexistence přirozeného monopolu.

Ad 1. Na českém železničním trhu je velká část tržeb představována veřejnými dotacemi.

V případě nástupu konkurence se tak nebude jednat o boj za komerční tržby, ale za jistotu státních peněz v podobě dotací.

Ad 2. V prostředí panující v naší (a logicky nejen v naší) republice konkurenti nemají stejné postavení. S dominujícími Českými drahami se malý dopravce nemůže poměřovat. Tímto je konkurence na železnici značně deformována. Reálné zavedení konkurence by pak muselo mít podobu vstupu silných zahraničních dopravců. Tohle je částečně reálné prozatím jen v nákladní dopravě (např. Railion). Další možností je rozdělit ČD na několik menších společností a ponechat je, aby si konkurovaly mezi sebou. Tato možnost se ovšem jeví jako velmi nelogická: dělit jeden podnik a „poštvat“ jeho frakce proti sobě. Nemluvě o zvyšování nákladů vzniklých dělením. Zcela paradoxně tato situace, byť v jiné podobě, nastala. Oddělením nákladní dopravy od ČD a vzniku ČD Cargo došlo i k převodu části lokomotivního parku. Zanikla tak možnost „bezproblémového“ přístavení lokomotivy od vlaku nákladní dopravy pro vlak osobní.¹⁰

Ad 3. Neexistence bariér rovněž není splněna. Zájemce, který by chtěl vstoupit do podnikání v železniční dopravě čelí extrémně vysokým nákladům na zahájení činnosti, neboť vozový park je mimořádně drahý.¹¹

Ad 4. Podle definice podnikání podnikat za účelem zisku, tohle v případě ČD nemusí vždy platit zcela přesně. To už je ale začarovaný kruh objednávání výkonů a jeho financování, závazky veřejné služby apod.

Ad 5. V železničním podnikání je zcela nemožné, aby dopravci nesli stejné náklady. Značnou část totiž nese SŽDC s.o., což mění ziskovost podnikání v závislosti na nastavení poplatků za použití dopravní cesty.

¹⁰ turnusově se vzájemné poskytování lokomotiv ČD a ČD Cargo předpokládá pouze ve výjimečných a odůvodněných případech. Například vozba „poštovního expresu“ Nex 54053/50452 v trase Praha – Malešice a zpět – zde je důvodem stanovená rychlost 140 km/h. Dále se předpokládá nasazení nákladní řady 340 na Os a Sp vlaky v úseku České Budějovice – Summerau a řady 372 na osobní vlaky Děčín – Bad Schandau.

¹¹ Není stejné, jako koupit ojetý automobil z bazaru a najmout řidiče, jako například v dopravě silniční.

Ad 6. Tento bod je zcela bez komentáře. Pokud tu jsou ČD, jako nástupnická organizace ČD s.o. a ty jako nástupnická organizace ČSD, je zcela jasné, že se jedná o přirozený monopol.

Model oddělení infrastruktury od provozu na železnici byl aplikován pouze v EU a v Austrálii. V jiných zemích byl zvolen jiný model a to privatizace, nebo byl ponechán stávající stav, či provedena horizontální separace. Výsledky dosažené v jednotlivých modelech nejsou moc srovnatelné, ale výsledky studií silně naznačují, že jiné varianty byly úspěšnější, čímž bylo dosaženo reformovaných a hlavně životaschopných železnic.

Jedním z nezanedbatelných nákladů vzniklých transformací jsou skutečnosti, že SŽDC s.o. a ČD se tváří jako dvě nezávislé firmy. Tak roste riziko ekonomického selhání z důvodů nedostatečné koordinace a plánování investic, právě mezi těmito „nezávislými“ subjekty. Mohou tak nastat nekoordinované akce, ale reálná konkurence a silná konkurence stále nevzniká.

Přehled vybraných zemí Evropské unie a jejich podniky obstarávající z hlediska provozu osobní a nákladní dopravu podává tabulka č. 2. Z hlediska infrastruktury pak údržbu, obnovu, řízení provozu a přidělování kapacity dopravní cesty.

tabulka č. 2 Přehled podniků obstarávající provoz a infrastrukturu ve vybraných zemích EU

země	Provoz		infrastruktura		
	osobní doprava	nákladní doprava	údržba a obnova	řízení provozu	přidělení dopravní cesty
Česká republika	ČD	ČD cargo	ČD/SŽDC	ČD ¹²	ČD/SŽDC
Slovenská republika	ZSSK	ZSSK Cargo	ŽSR		
Švýcarsko	SBB			SBB	STP ¹³
Španělsko	RENFE			ADIF	ADIF
Rakousko	ÖBB				
Slovinsko	SŽ				
Německo	DB				
Dánsko	DSB	Railion Danmark AS	BaneDanmark		
Švédsko	SJ	Green Cargo	Banverket		
Francie	SNCF		RFF/SNCF	SNCF	RFF
Finsko	VR		VR/Ratahalintokeskus	Ratahalintokeskus	

Zdroj: Tomeš Z., Pospíšil T., *Ekonomické aspekty železniční dopravy*, Ekonomicko správní fakulta, ISBN 80-210-4220-6, strana 43, URL: <http://railneteuropa.com/cont/country.aspx>

2.7 Rozbor finanční situace železnic

V této části bude nosným tématem hospodaření železniční dopravy v ČR, zkrátka její tržby, náklady, zisky, ztráty, dluhy a investice. Výkony dalších dopravců jsou zanedbány, neboť v globálu mají stále malou váhu v celkové bilanci.

2.8 Křížové platby

Jak již bylo výše zmíněno, k 1.1.2003 vznikly ČD a SŽDC s.o.. Na běžné hospodaření obou těchto nástupnických organizací má zásadní vliv vzájemný finanční tok. ČD inkasují od SŽDC platby za zajištění provozu a údržbu provozuschopnosti železniční dopravní cesty, což je na základě mandátní smlouvy mezi ČD a SŽDC. Naopak SŽDC inkasují od ČD cenu za

¹² Má přejít pod ČD

¹³ Swiss Train Path

použití dopravní cesty¹⁴. SŽDC dále hradí Českých drahám náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty a dále náklady na zajištění její provozuschopnosti ve veřejném zájmu, což je v rozporu s evropskou směrnicí č. 91/440/EHS. Provozování dráhy mělo přejít pod SŽDC na základě usnesení vlády ze dne 4. 12. 2007 č. 1352. dnem 1. 4. 2008¹⁵. Dodnes (začátek května) tak stále tomu není. Nyní se hovoří o datu 1. 6. 2008.

Vztahy ČD¹⁶ a SŽDC s.o., které byly vykázány účetnictvím ČD zobrazuje tabulka č. 3. Hodnoty v tabulce jsou v tisících korun. Hodnoty tabulky jsou následně zpracovány rovněž do grafu (viz obrázek č. 2). Z grafu názorně vyplývá, že ČD v zobrazeném období let 2003 – 2006 platily vždy zhruba 5,8 mld. Kč na užití dopravní cesty, ovšem za realizaci řízení provozu obdržely v daném roce od SŽDC téměř dvojnásobek. Křížové platby se vzájemně započtou a ČD obdrží čistou dotaci. Nejedná se o přímou dotaci pro ČD, ale dotace za uhrazení faktur za řízení provozu a údržbu provozuschopnosti dopravní cesty.

tabulka č. 3 vztahy plateb mezi ČD a SŽDC z pohledu ČD

rok	2003		2004	
část 1	náklady	výnosy	náklady	výnosy
řízení provozu na ŽDC		5 102 304		4 919 217
údržba provozuschopnosti		6 228 000		6 455 695
zajištění modernizace a rozvoje		318 000		40 174
použití dopravní cesty osobní doprava	1 480 271		1 468 885	
použití dopravní cesty nákladní doprava	4 277 512		4 341 201	
celkem	5 757 783	11 648 304	5 810 086	11 415 086

rok	2005		2006	
část 2	náklady	výnosy	náklady	výnosy
řízení provozu na ŽDC		4 488 040		4 699 422
údržba provozuschopnosti		6 755 939		6 780 000
zajištění modernizace a rozvoje		34 817		0
použití dopravní cesty osobní doprava	1 438 719		1 597 741	
použití dopravní cesty nákladní doprava	4 200 261		4 383 935	
celkem	5 638 980	11 278 796	5 981 676	11 479 422

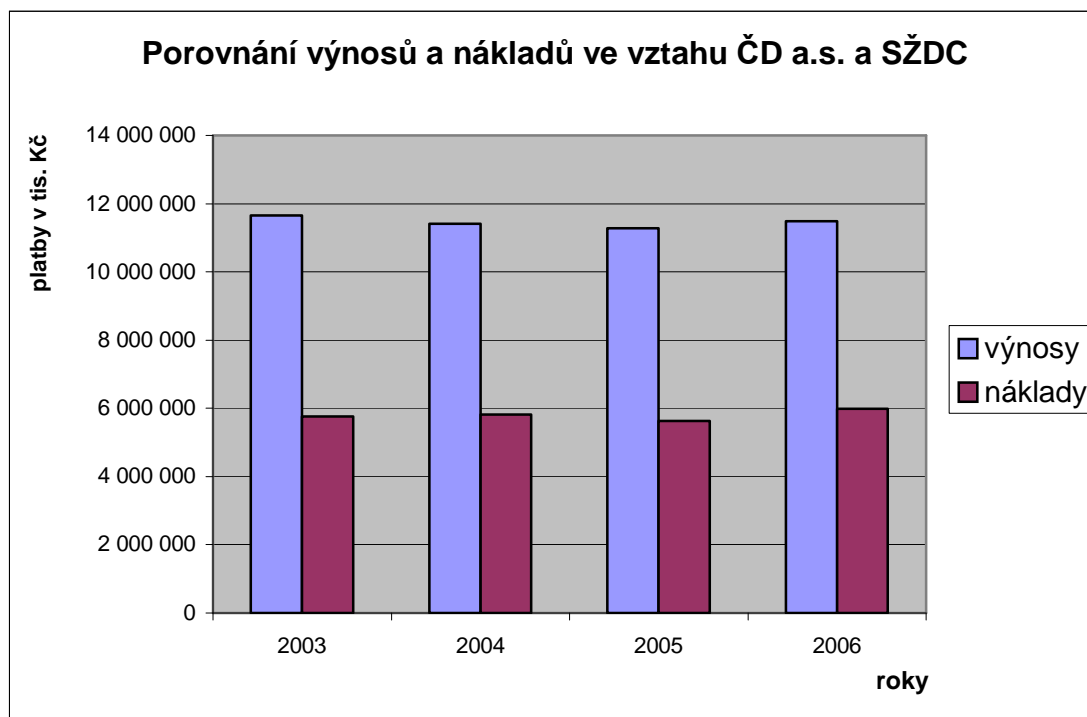
Zdroj: Výroční zprávy ČD a.s. z let 2003 – 2006

¹⁴ Maximální cena za použití železniční dopravní cesty je dána Cenovým věstníkem, vydaným MFČR, v příloze č. 1

¹⁵ *Usnesení vlády České republiky* [online]. 2008 [cit. 2008-05-11]. Dostupný z WWW: <[http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/353b7431a3a9daaec1256f540046fe0d/B6BFE8AA708A42B0C12573A600535927/\\$FILE/1352%20uv071204.1352.doc.pdf](http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/353b7431a3a9daaec1256f540046fe0d/B6BFE8AA708A42B0C12573A600535927/$FILE/1352%20uv071204.1352.doc.pdf)>.

¹⁶ V roce 2006 jsou hodnoty vykázány za Skupinu České dráhy

obrázek č. 2 znázornění vztahu plateb mezi ČD a SŽDC z pohledu ČD



Zdroj: tabulka č. 3

2.9 Dotace do železniční dopravy

V této době je ve vyspělých zemích velkou nutností dotovat železniční dopravu z veřejných zdrojů, neboť bez této finanční injekce by nebyla železniční doprava schopna konkurovat dopravě silniční. Každé poskytnutí dotací z veřejných zdrojů vzbuzuje otázky ohledně jejich oprávněnosti a odůvodněnosti.

2.9.1 Přímé dotace

Železnice je považována za ekologickou, bezpečnou a trvale udržitelnou formu dopravy. Stát se samozřejmě snaží naplňovat cíle dopravní politiky, proto je nucen vydávat dostatečné množství prostředků na provoz železnice, neboť tržby z komerční činnosti nepokrývají ani náklady na provoz. Přímé dotace jsou ty, které směřují přímo ve prospěch ČD, ostatním dopravcům, nebo SŽDC s.o. a mají tři složky – investice, provoz a údržba a úhrady prokazatelné ztráty z osobní dopravy.

2.9.2 Investiční dotace

Tato dotace představuje téměř polovinu celkové sumy přímých dotací do drážní dopravy. Po vzniku SŽDC s.o. směřuje většina dotací právě do této společnosti, neboť jsou určeny především na modernizaci koridorových staveb (avšak nejen koridory), dále pak na modernizaci železničních uzlů.

Poskytovateli dotací jsou z velké části Ministerstvo dopravy ČR a Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Další zdroje přitékají z EU, a to z Evropské investiční banky a evropských strukturálních fondů ISPA a PHARE.

Přehledně uvedené výše dotací do obou společností (ČD a SŽDC) v průběhu let 1999 – 2006 zobrazuje tabulka č. 4.

tabulka č. 4 Výše dotací do drážní dopravy

rok	ČD	SŽDC	celkem
1999	6 670,50		6 670,50
2000	6 195,00		6 195,00
2001	5 822,40		5 822,40
2002	10 784,10		10 784,10
2003	1 053,30	9 630 137	9 631 190,30
2004	1 149,60	10 580 796	10 581 945,60
2005	443,90	13 843 277	13 843 720,90
2006	571,50	13 228 920	13 229 491,50

Zdroj: Výroční zprávy ČD 1999 – 2006, výroční zprávy SŽDC s.o. 2003 – 2006

2.9.3 Provozní dotace

Dalším druhem jsou provozní dotace na provoz železniční sítě. Tyto finanční prostředky jsou určeny pro opravy a údržby železniční infrastruktury, kolejových vozidel a ostatní provozní dotace spadající do této kategorie.

2.9.4 Dotace na úhradu prokazatelné ztráty z osobní dopravy

Obecně známý fakt je klesání výkonů v železniční dopravě od šedesátých let minulého století. Tento fakt je způsoben především rychlým rozvojem individuální automobilové dopravy, která má výhodu především v rozvinuté síti a velké vybavenosti vozidly. Tímto se stává v mnoha případech výhodnější, než doprava železniční a tak dochází ke stagnaci počtu cestujících na železnici. Přehled vybraných údajů za roky 1999 až 2006 nabízí tabulka č. 5 a obrázek č. 3.

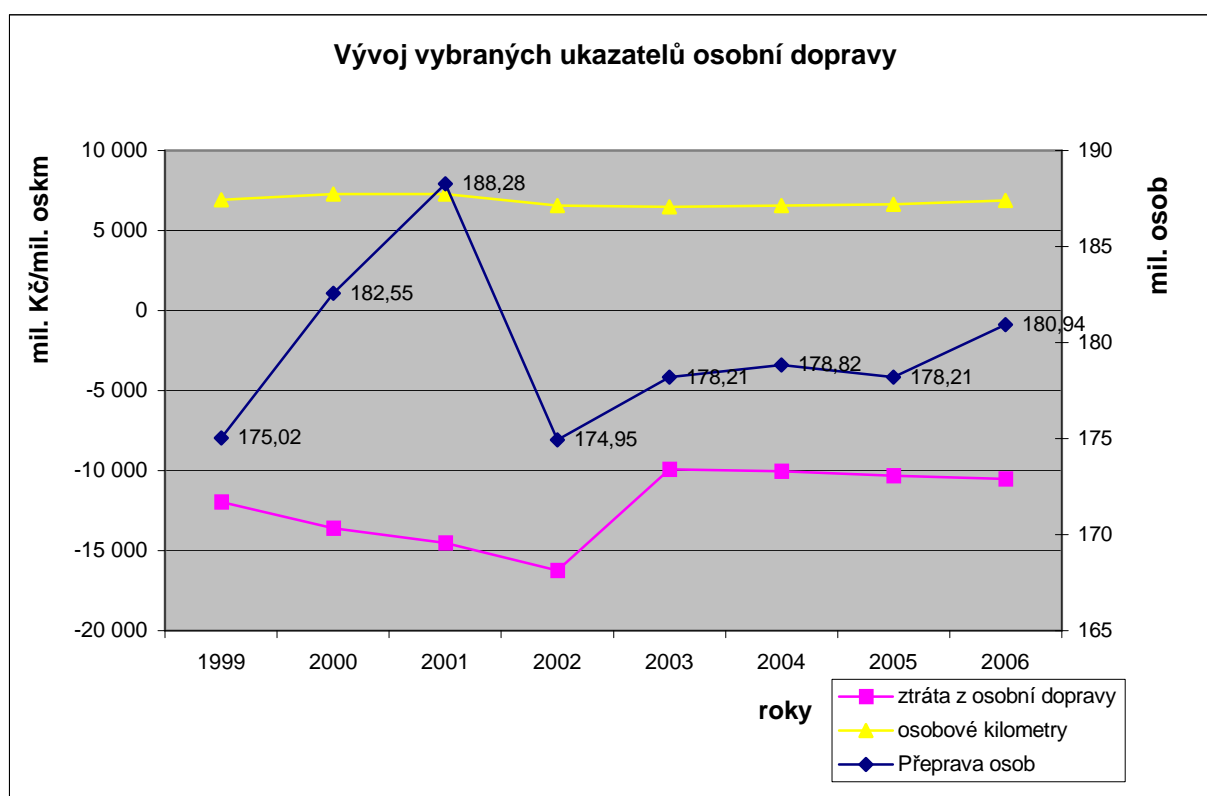
tabulka č. 5 Přehled vybraných ukazatelů z osobní dopravy

část 1	jednotka	1999	2000	2001	2002
Přeprava osob	<i>mil. Osob</i>	175,02	182,55	188,28	174,95
tržby z osobní přepravy	<i>mil. Kč</i>	4 642	4 869	5 039	5 176
ztráta z osobní dopravy	<i>mil. Kč</i>	-11 979	-13 600	-14 538	-16 252
osobové kilometry	<i>mil. Oskm</i>	6 929	7 266	7 262	6 562
počet osob na vlak	<i>osob/vlak</i>	73,13	73,80	72,01	64,22

část 2	jednotka	2003	2004	2005	2006
Přeprava osob	mil. Osob	178,21	178,82	178,21	180,94
tržby z osobní přepravy	mil. Kč	5 051	5 301	5 438	5 923
ztráta z osobní dopravy	mil. Kč	-9 910	-10 021	-10 334	-10 509
osobové kilometry	mil. Oskm	6 483	6 553	6 631	6 887
počet osob na vlak	osob/vlak	59,31	59,95	58,60	59,62

Zdroj: Tomeš Z., Pospíšil T., *Ekonomické aspekty železniční dopravy*, Ekonomicko správní fakulta, ISBN 80-210-4220-6, strana 31

obrázek č. 3 Zobrazení vývoje vybraných ukazatelů



Zdroj: tabulka č. 5

Z výše uvedené tabulky, názorněji pak z grafu vyplývá, že od roku 1999 do roku 2001 stoupal počet přepravených cestujících. V roce 2001 nastal velký propad a úbytek cestujících. Od roku 2002 počet přepravených cestujících opět stoupá, avšak již ne tak rychlým tempem, jako do roku 2001, neboť v roce 2006 ještě ani nedosáhl počtu 188,28 mil. cestujících, jako v roce 2001.

Převážně výkon, jeden z hlavních ukazatelů osobní dopravy, je stále více méně vyrovnaný. Ztráta z osobní dopravy je uvedena bez úhrady. Do roku 2002 neustále stoupala, v roce 2002 nastal její významnější pokles a do roku 2006 má mírnou klesající tendenci.

Dotace na osobní dopravu i přes vyrovnanost (nebo mírného poklesu ukazatelů (viz tabulka č. 5 a obrázek č. 3)) do roku 2002 rychle rostly. Stagnace nastala až mezi roky 2003 a 2005. Poskytovateli těchto prostředků jsou krajské úřady a MDČR, které představují subjekty objedávající železniční dopravu na daném území. Krajské úřady objedávají a tedy i dotují vlaky osobní a spěšné. MDČR pak rychlíky a expresy¹⁷. Dálkové vlaky vyšší kvality- IC, EC, SC, EN byly provozovány na obchodní riziko ČD. Tato situace se ovšem od počátku tohoto roku měla změnit v tom smyslu, že MDČR mělo hradit i náklady na provoz vlaků vyšší kvality, vyjma vlaků SC.

2.10 Nepřímé dotace

Do železniční dopravy sice putují velké dávky přímých dotací, nicméně, cash-flow obou podniků, jak SŽDC tak ČD, nejsou ve stavu vyrovnanosti na zaplacení všech závazků. Dochází k růstu závazků, které garantuje stát a je tak povinen hradit závazky ze státní pokladny. Jedná se o úhrady úvěrů určených na modernizaci tranzitních koridorů a vozového parku. Splátka těchto dluhů se nazývá nepřímá dotace, neboť se jedná o dotace, jejichž platba probíhá mimo oba podniky přímo k věřitelům od státu.

¹⁷ např. v Olomouckém kraji objedává některé rychlíky i kraj

3. Posouzení vlivu konkurence na provozování dálkové železniční osobní dopravy

3.1 Konkurenční dopravci

Jak již bylo několikrát zmíněno, v České republice je zaručen rovný přístup na železniční dopravní cestu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem o drahách. K 1. lednu roku 1995 byl zaveden standardní systém přidělení licence k provozování drážní dopravy. Od 1. května roku 2004 v ČR platí i licence udělená úřadem členského státu Evropského společenství.

3.1.1 Podmínky provozování

Drážní dopravu může provozovat fyzická, nebo právnická osoba, která je zapsána v obchodním rejstříku a splňuje následující podmínky.

- a) je držitelem platné licence,
- b) má přidělenou kapacitu,
- c) je držitelem platného osvědčení dopravce,
- d) má sjednanou cenu za užití dráhy,
- e) má uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy,
- f) má sjednáno pojištění za škody z provozu drážní dopravy a zapláceno pojistné
- g) má finančně zajištěno řádné provozování drážní dopravy.

Počet dopravců operujících v České republice rok od roku mírně narůstá. Jejich počet uvádí tabulka č. 6. Jedná se jak o dopravce působící v nákladní dopravě, tak v osobní.

tabulka č. 6 počty dopravců v letech 2002 - 2006

rok	počet dopravců
2002	45
2003	46
2004	50
2005	52
2006	53

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2006

Nejedná se o nějakou razantní konkurenci, ale v mnoha případech spíše jen o společnosti vlastníci licenci, které do provozu zasahují například při opravách a modernizacích tratí, převozech vozů z opraven apod..

Bližší podíl „třetích“ dopravců zobrazuje tabulka č. 7. Pro názornost a komplexní zobrazení situace jsou uvedeny podíly taktéž v nákladní dopravě, blíže pak tabulka č. 8 a tabulka č. 9.

tabulka č. 7 výkony dopravců v letech 2003 – 2006 [vlkm/trkm]

rok	osobní doprava	nákladní doprava	celkem
2003	108 413 881	45 500 610	153 914 491
2004	109 374 908	44 035 824	153 410 732
2005	113 298 184	41 458 299	154 756 483
2006	116 302 650	42 084 461	158 387 111

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2006

tabulka č. 8 podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě

dopravce	podíl ¹⁸
ČD a.s.	94,54%
OKD, Doprava a.s.	1,53%
VIAMONT a.s.	0,75%
UNIPETROL DOPRAVA a.s.	1,17%
Traťová strojní společnost a.s.	0,89%
ostatních 48 dopravců	1,12%

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2006

tabulka č. 9 podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě

dopravce	podíl ¹⁹
ČD a.s.	99,85%
VIAMONT a.s.	0,10%
OKD, Doprava, a.s.	0,02%
Ostatních 50 dopravců	0,03%

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2006

Z výše uvedených tabulek zřetelně vyplývá, že podíly ostatních dopravců jsou téměř zanedbatelné z hlediska jejich objemu, ale z hlediska jejich počtu je zřejmá snaha prosadit se v železniční dopravě.

3.1.2 Provozovatelé drah

V České republice existují, mimo dráhu vlastněnou státem, ještě dvě soukromé regionální dráhy. První z nich je úzkokolejná dráha na jindřichohradecku. Konkrétně se jedná o dvě tratě z Jindřichova Hradce do Obrataně a z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice. Druhá trať v pořadí má v letní sezóně spíše turistický význam. Provozovatelem dráhy jsou Jindřichohradecké místní dráhy a.s. (JHMD a.s.).

Druhou soukromou dráhou je Železnice Desná. Trať Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín má ve vlastnictví svazek obcí údolí Desné. Provozovatelem dráhy je SOŽ a.s.²¹ a provozovatelem drážní dopravy je Connex Morava. Tato trať stojí za zmínku díky jejímu vývoji po katastrofálních povodních v roce 1997, díky čemuž se dostala do soukromého vlastnictví a bude ji ještě věnován prostor.

¹⁸ Podíl procent z vlkm/trkm

¹⁹ podíl procent z vlkm/trkm

Existují ještě dráhy vlastněné státem, které jsou pronajaty soukromým osobám. Jedná se o dráhy:

- Regionální dráhy Trutnov hl.n. – Svoboda nad Úpou a ze Sokolova do Kraslic. Provozovatelem dráhy je VIAMONT a.s.
- Regionální dráha Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem, provozovatelem dráhy je OKD, Doprava a.s. (tato dráha se rovněž dostala do pronájmu díky povodním v roce 1997).
- Regionální dráha Česká Kamenice – Kamenický Šenov, na níž je provozovatelem dráhy Klub přátel lokálky

3.2 Connex

3.2.1 Železnice Desná

Ačkoliv tato železnice nemá s dálkovou dopravou nic společného, jedná se malou regionální dráhu, považují za důležité se o ní zmínit.

Historie změn na těchto tratích spadajících do dnešní Železnice Desná (Šumperk – Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou – Sobotín), začala již v roce 1993. Tehdy byly usnesením vlády na základě návrhu GŘ ČD s.o. zařazeny do 3. etapy privatizace²⁰. Od té doby však na této trati nebyly provedeny žádné změny. Do jejího osudu vstoupily až povodně v roce 1997. Trať se nacházela v katastrofálním stavu, mnohdy ani nebylo poznat kudy vedlo drážní těleso, a tak se ocitla na seznamu tratí s jejichž obnovou se nepočítalo.

Za této situace vznikl svazek obcí údolí Desné, jenž usiloval o převedení tratě do svého majetku. Problém se však nacházel v tom, že věc která nefunguje, nemůže být pronajata. Na základě inominátní (nepojmenované) smlouvy musel Svazek obcí údolí Desné trať nejprve opravit. Opravu tratě provedla firma SOŽ²¹ a TOMI-REMONT. Pro provoz dráhy a drážní dopravy byla vybrána firma SOŽ.

Vozidla, kterými byly zajištěny výkony na 22 km dlouhé trati musela být pronajata od ČD. Předmětem pronájmu byly čtyři hnací vozy řady 810 a čtyři přívěsné vozy 010. Roční pronájem činil 1,8 mil Kč.

Od roku 2000 do roku 2002 však přetrvávaly jisté problémy ohledně vozového parku, ČD se dokonce opětovně snažily převzít působnost na této trati. Tyto problémy však byly částečně i politické a jsou nad rámec této práce.

²⁰ Do jedné z etap byla zařazena i privatizace jindřichohradeckých úzkokolejek

²¹ Stavební obnova železnic

V roce 1998 se odehrála jiná, na první pohled irelevantní věc. Majoritní podíl v SOŽ převzala firma Subtera, která po třech letech přestala mít zájem o aktivity s osobní dopravou. Dnem 30. září 2002 bylo odstoupeno od mandátní smlouvy se Svazkem obcí. Do výběrového řízení se přihlásily tři kandidáti. Connex Morava a.s., Olomoucká investorská s.r.o a za DOP²² ČD nabídka společně se společností Viamont. Pro Svazek obcí byla jakákoliv spolupráce s ČD nepřijatelná. Jako vítěz soutěže byl vybrán Connex Morava a.s.. Značné komplikace však opět tvořil nájem kolejových vozidel a do poslední chvíle, 1.10. 2002, nebylo jasné jakými vozidly bude firma Connex zajišťovat dopravu. Ve zvažování náhrady byly i autobusy.

V roce 2002 se na české koleje, byť nevlastněné státem, dostala privátní zahraniční společnost, u nás doposud působící pouze jen v autobusové dopravě, avšak v Evropě převážně v dopravě drážní a dálkové.

3.3 Connex v zahraničí

3.3.1 Británie

Po zprivatizování britských železnic se na koleje dostala velká spousta dopravců. Vozební ramena jsou jednotlivým společnostem přidělována pomocí tzv. frančíz. Dvě z nich získal i Connex, v letech 2001 a 2003. Jednalo se o Connex South Central a Connex South Eastern. O obě však předčasně přišel (o první z nich přišel hned v roce 2001 a o druhou v prosinci roku 2003 – ani ne rok po jejím převzetí), neboť neplnil parametry příslušné linky a nezajištění dostatečné finanční stability a chyběl přesný plán pro řešení tohoto problému.

3.3.2 Německo

Na německý trh firma vstoupila v roce 1997. V roce 2002 byly všechny aktivity v Německu zahrnuty pod společnost Connex Verkehr GmbH a celkem měla 33 dceřiných společností. Firma působila majetkovou účastí v několika společnostech zabývajících se regionální železniční dopravou, jako například Bayerische Oberlandbahn apod..

V březnu roku 2002 Connex proměnil ve skutečnost jeden ze svých plánů na nahrazení některých zrušených relací kategorie InterRegio (IR) DB. Spoje označené ICx (InterConnex) byly provozovány v relaci Gera – Berlin – Rostock. Na výkony vlaků ICx byly nasazeny motorové jednotky Talent, neboť to jsou jednotky určeny pro převážně regionální dopravu. Přesto musely být upraveny například dosazením pohodlnějších sedáků. Hlavním lákadlem však byla cena jízdného.

²² Divize obchodně provozní

Jako třetí v pořadí spoj ICx byl zaveden v polovině roku 2003 v relaci Köln – Rostock. Jako i na předchozích zavedených spojích byla i zde lákadlem cena, která byla o 50 – 60 % nižší, než doposud u spojů kategorie IC společnosti DB. Novinkou na tomto spoji je však vozový park. Nejednalo se totiž o upravenou motorovou jednotku pro regionální dopravu, ale o klasický lokomotivní vlak. Osobní vozy se podařilo odkoupit od DB Regio²³.

3.3.3 Česká republika

Pro Českou republiku si také Connex chystal plány. Na přelomu května a června roku 2003 byla uskutečněna propagační jízda motorovou jednotkou Desiro v trati Berlin – Zittau – Liberec – Mladá Boleslav a zpět. Zvolená trasa nebyla vůbec náhodná, ale jednalo se o logické prodloužení pravidelně obsluhované trasy.

Celá akce byla uspořádána společně s LusitzBahn, dceřiné společnosti. Od prosince 2002 provozuje LusitzBahn spoje Cottbus – Görlitz – Zittau a od stejného data byl zahájen provoz v pořadí druhého spoje ICx s prodloužením jednoho páru vlaků Cottbus – Zittau – Berlin.

Akce však byla ještě jedním důležitým mezníkem a to překročením státní hranice jiným dopravcem, než ČD. Právě liberecký kraj s výhodnou polohou v trojmezí, včetně blízké polohy zahraničních dopravců disponujících moderními a spolehlivými vozidly, má velkou naději na obsluhu tratí v kraji tímto dopravcem a novými vozy. Nyní je rok 2008 a doposud se nic nedělo, chystá se však výběrové řízení.

3.4 Veolia transport

V roce 2005 přijala skupina nové logo a název společnosti Veolia transport (viz obrázek č. 4). V srpnu roku 2007 představila Veolia několik plánů a nabídek pro dálkovou dopravu. Jedna nabídka byla i na dopravu v trati Praha - Rudná u Prahy – Beroun, která svým charakterem však nespadá do dálkové dopravy.

obrázek č. 4 Nové logo společnosti Veolia Transport



²³ DB Regio odprodala vozy konkurenční společnosti v Německu. Jedná se o podobné vozy, jako mají letos odkoupit od DB ČD, na které se však vztahuje smluvní zákaz provozu na síti DB Netz.

Zdroj: Informační leták společnosti Veolia Transport, URL: : http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_2_dvoulist.pdf

Současná strategie MDČR je založena na postupné liberalizaci provozu, který je objednávan. Ten byl rozdělen na několik ucelených provozních souborů, tedy logických celků s provozem v jednotlivé trakci a s dlouhodobě stabilními provozními konceptem. Celkem by tedy bylo 12 tras a každý rok by jedna trať byla předmětem jedné soutěže. Trať by byla přidělena na 12 let. Všechny soutěže by se ve stejném pořadí opakovaly.

Právě ze základu této strategie vychází i nabídka Veolie. Základní nabídka zahrnuje provoz na tratích Praha – Trutnov – Tanvald, Nymburk – Česká Lípa – Rumburk, Liberec – Česká Lípa – Ústí nad Labem. Provoz by měl být zajišťován jednotkami Desiro Classic, které ilustruje obrázek č. 5. Jednotky by nebyl problém „předislokovat“ do ČR od společnosti LusitzBahn. Celkem byla provozní potřeba odhadnuta na 15 dvoudílných jednotek. Mezi hlavní uváděné výhody by patřilo především zkrácení jízdních dob, úspornější provoz, komfort, nízkopodlažnost a provozní spolehlivost. Navrhované jízdní doby jsou o více než 10 % kratší, než v současnosti. Situační schéma linek, jež Veolia Transport nabízela, je uvedeno ve 3. příloze. Jednalo se o linky Praha – Turnov – Tanvald, Nymburk – Česká Lípa – Rumburk a Liberec – Ústí nad Labem. Příklady řešení osy symetrie a uvažované přípojné vazby linky Liberec jsou uvedeny ve 4. příloze. 5. příloha poskytuje srovnání jízdních dob v hlavních dálkových relacích nabízených firmou Veolia a GVD 06/07.

obrázek č. 5 Ilustrace jednotky Desiro Classic v barvách Veolie



Zdroj: Informační leták společnost, URL: http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_1.pdf

Mezi standardně poskytovanými službami by měly být akustický i vizuální informační systém ve vlacích, automat na teplé nápoje, roznáška studených nápojů a lehkého občerstvení cestujícím v první třídě, kteří by rovněž měli mít k dispozici wi-fi připojení k internetu.

Struktura jízdného by byla založena na základním a zlevněném jízdném. Základní jízdné by se pohybovalo okolo 80 – 85 % obyčejného jízdného ČD a zlevněné pak na úrovni zákaznického jízdného. Tarif počítá i s čipovými kartami a bezhotovostní platbou.

Nabídka rovněž přicházela i s úsporou veřejných prostředků na úhradu prokazatelné ztráty. Za celou dobu kontraktu, jehož doba je nabízena na osm let, je odhadována na 150 – 160 mil. Kč. Na úhradu ztráty je počítáno s částkou 120 – 130 Kč/km, což je přibližně stejně jako průměr ČD (132,15 Kč), ovšem tato úhrada by byla po celou dobu kontraktu stejná.

Provoz by měl být zahájen ke 14.12.2008, ale doposud tomu nic nenasvědčuje. Strategie liberalizace byla představena v prosinci 2006. Další jednání bylo v lednu 2007, kde bylo přislíbeno dodání vypracovaného materiálu na liberalizaci. Od té doby se nic nestalo, aktivita MDČR ustala a žádný materiál představen nebyl. Celá tato situace pak vyvolává nejistotu nejen u společnosti Veolia, ale i u dalších, případně zahraničních společností, které by se rády ucházely o český železniční trh.

3.5 Výběrová řízení

Rok 2004 znamenal úplné přenesení odpovědnosti a financování železniční regionální dopravy na kraje. Sice regionální doprava nezapadá do této partie, nicméně došlo k prvním výběrovým řízením na provoz železniční dopravy. Pilotní poptávkové řízení proběhlo v Karlovarském kraji. Předmětem byla trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně. Přihlásili se celkem tři uchazeči. Viamont, ČD a Railtrans. Nejhorší podmínky měla poslední jmenovaná, díky nutnosti pořízení nových jednotek, což se zákonitě muselo odrazit v kalkulaci a díky tomu i nabídky za nejvyšší cenu. Jako vítěz ze soutěže vzešel zcela logicky Viamont, neboť splnil všechny zadané požadavky a nabízel nejnižší cenu. Doprava na předmětné trati měla být zajišťována Viamontem v období mezi roky 2006 – 2010.

Celý záměr však narazil na lhůtu stanovenou zákonem o drahách o přidělení dopravní kapacity. Ta totiž byla stanovena na jeden rok před začátkem platnosti GVD. To nebylo z časového hlediska průběhu soutěže vůbec možné. Došlo tak ke kolizi mezi zákonem o krajích, jež umožňuje kraji vybírat dopravce podle svých potřeb a představ a zákonem o drahách. Nesmysl je v tom, že rok dopředu kraj ještě nemá odsouhlasený rozpočet na rok, ve kterém se má předmětná dopravní obsluha odehrát.

V GVD 2005/2006 byla doprava zajišťována stále ČD, ale změna nastala s příchodem GVD 2007/2008, neboť dopravcem se stala společnost Viamont.

3.5.1 První soutěž dálkové dopravy

Na začátku září roku 2005 (2.9.) MDČR vyhlásilo Zadávací řízení k uzavření smlouvy na poskytování přepravních služeb v oblasti železniční dopravy k zabezpečení dopravních potřeb státu na vybraných tratích ČR. K tomu se váže i povinnost úhrady prokazatelné ztráty

dopravci zadavatelem. Předmětem řízení byla dvě vozební ramena, Pardubice – Liberec a Plzeň – Most. Jedná se zhruba o 4 % objednaných výkonů státem.

Zadávací dokumentace obsahovala i koncepční představu zadavatele, které by se jednotlivé časové polohy spojů měly co nejvíce přiblížit. Dokumentace nadále obsahovala základní požadavky na kvalitu nasazovaných vozidel a doplňkových služeb.

Základními požadavky byly:

- příjemný design vozidla, který má odpovídat nasazení v dálkové dopravě,
- polstrovaná sedadla s hlavovými a loketními opěrkami,
- toaleta přístupná pro osoby se sníženou pohyblivostí a orientací,
- minimální spolehlivost vozidel 97 %²⁴.

Doplňující kvalitativní ukazatele (jako nepovinné) byly uvedeny:

- nízkopodlažnost vozidla,
- oddíl 1. třídy,
- klimatizace,
- přípojka pro napájení PC,
- možnost připojení sluchátek pro poslech rozhlasu,
- poskytování občerstvení ve vozech (např. prodejními automaty),
- celková kvalita marketingového konceptu.

Dokumentace se zmiňovala i o kapacitě spojů. Na prvním vozebním rameni Pardubice – Liberec měla být kapacita 130 míst ve druhé třídě, na druhém rameni Plzeň – Most pak 100 míst.

Jedním z bodů zadávací dokumentace byly požadavky týkající se plnění grafikonu a případná penále. Pro vlaky kategorie R je plnění grafikonu stanoveno na 91 %. V opačném případě bude uplatňována sankce i za každé započaté procento. Sankce pamatovaly i na jízdní komfort, například nefungující nástupní dveře, nedovřené okno – sankce 100 000 Kč, neodpovídající teplota ve voze – 50 000 Kč, nevybavení hygienickými potřebami a čistota vozidel ve výchozí stanici – 10 000 Kč.

Dopravce ucházející se o převzetí dopravy na těchto tratích musel prokázat praxi v oblasti provozování železniční dopravy, ať už nákladní, nebo osobní nejméně v délce jednoho roku. Záměrně nebylo specifikováno v jaké zemi, čímž se otevřely možnosti i uchazečům ze zahraničí. S vítězem zadávacího řízení bude uzavřena smlouva na jeden rok, přičemž MDČR si vyhrazuje opakovanou jednostrannou opci na uzavření smlouvy vždy pro

²⁴ Přípustné jsou pouze 3 náhrady na 100 jízd. Pro srovnání, např. modernizované jednotky „RegioNova“ 814/914 mají provozní spolehlivost 0,7, tedy 30 náhrad na 100 jízd, což je zase opačný extrém.

následující rok. Termín vyhlášení vítěze nebyl uveden, ale vzhledem k již jednou zmíněnému zákonu o drahách a lhůty přidělení kapacity dopravní cesty, tak muselo být do 10.12.2005.

Vítěz výběrového řízení nebyl znám ani 20.12.2005, čímž byl popřen přístup MDČR aplikovaný o rok dříve ohledně přidělení kapacity dopravní cesty. Do řízení se přihlásily tři uchazeči. Prvním z nich byly pochopitelně ČD (s nejnižšími požadavky na úhradu ztráty – 8,4 mil. Kč, jenž byly označeny jako nereálné), druhým kandidátem byla společnost Viamont, s požadavkem na úhradu ztráty 53,8 mil. Kč a jako třetí v pořadí firma Connex, jejíž požadavek prokazatelné ztráty byl 72,2 mil. Kč.

Ohledně vozového parku, na který byly kladeny podmínky (včetně doplňujících ukazatelů) v zadávacím řízení, otevřeně řečeno takové vozidlo v ČR neexistuje, přesněji nevlastní jej žádná železniční společnost. Podmínky byly „šité“ na míru pro vozidla Desiro Classic, nízkopodlažnost, apod.. Jiné vozidlo ani není možné, neboť Desiro od firmy Siemens je jediné (ze spousty podobných typů i od různých výrobců), které je homologované pro provoz na síti SŽDC. ČD mohou v dálkové dopravě nabídnout jediné motorové vozy 843 a 854, které (řada 854) už ovšem nemají uzpůsobení pro handicapované osoby (o nízkopodlažnosti není řeč ani u jednoho vozidla a klimatizaci už vůbec). Přes to však soupravy složené z vozů 843 a přípojných vozů 043 splňují základní zadávací podmínky.

Definitivní vyhlášení vítěze soutěže vyhlášené MDČR, proběhlo koncem května roku 2006. Na obou ramenech zvítězily ČD. Byť se konkurence přihlásila do soutěže s jednotkami Desiro obsahující klimatizaci a všechny ostatní prvky ze zadávací dokumentace, vítězné ČD provozují dopravu z Pardubic do Liberce vozidly řady 843 a přívěsnými vozy 043. Jedná se sice o vozidla „novější konstrukce“²⁵ a s líbivým designem, ovšem stále je postrádána nízkopodlažnost a oddíl první třídy (i když nejsou povinné). Provozní spolehlivost, které zrovna nepřidává dvouagregátové provedení s hydrodynamickým přenosem výkonu (v Evropě jednu dobu velmi moderní) také není nejvyšší.

Na trati Plzeň – Most jsou nasazovány na výkony rovněž motorové vozy řady 843 a řídicím vozem 943, což je také zakotveno ve smlouvě. Od tohoto roku měly být dle plánů ČD nasazeny velmi zdařilé modernizované motorové vozy řady 854. Samy o sobě však nejsou uzpůsobeny pro přepravu imobilních cestujících (klimatizací rovněž nejsou vybaveny). Situaci by vyřešily řídicí vozy řady 954.2, které jsou vybaveny zvedací plošinou a toaletou pro osoby se sníženou pohyblivostí. Řídicí vozy obsahují i oddíl první třídy (viz obrázek č. 6)

²⁵ Zařazení do stavu v roce 1997

se zásuvkami pro připojení notebooku. Alespoň na jednom z ramen mohly být splněny částečně i nepovinné body ze zadávacích podmínek.

Ovšem realita je opět někde kousek vedle. Nasazení vozidel 843 a 943 je výslovně požadováno smlouvou uzavřenou mezi MDČR a ČD, ovšem rozhodujícím důvodem, proč nenasadit alternativní nabízená vozidla řad 854 a 954 byla v tom, že vznikla za finanční podpory právě MDČR pro regionální dopravu, což by mohlo být napadnuto, například neúspěšnými uchazeči jako nedovolená podpora, neboli její nesprávné použití.

V přílohách 1. a 2. jsou uvedeny tabulky s přehledem plnění jízdního řádu na soutěžních tratích, stejně jako přehled dodržování turnusových náležitostí (řazení souprav).

obrázek č. 6 Pohled do interiéru řídicího vozu řady 954, konkrétně do oddílu první třídy



Zdroj: Železniční magazín

3.6 Kvalitativní ukazatele

Od GVD 2006/2007 jsou mezi ČD a MDČR, jakožto objednavatele dopravy podepisovány dvě smlouvy, pracovně nazvané „malá“ a „velká“. První jmenovaná obsahuje právě soutěžní vlaky na ramenech Plzeň – Most a Pardubice – Liberec, kde se přísně sledují kvalitativní parametry a druhá jmenovaná, „velká“ smlouva obsahuje všechny ostatní výkony objednané MDČR u ČD. Zde se rovněž vyhodnocují kvalitativní parametry jako plnění jízdního řádu, dodržování předepsaného řazení a případná přípustná záměna vozů. Přehled

plnění smluv na „soutěžních“ tratích je uveden v 1. Příloze: Přehled plnění smluvních závazků na trati Pardubice – Liberec za rok 2007 a 2. Příloze: Přehled plnění smluvních závazků na trati Plzeň – Most za rok 2007. Podle toho se pak odvíjí výše případných sankcí, či úplné nezaplacení výkonu, v případě hrubého nedodržení podmínek.

Do počátku GVD 2007/2008 se „velké“ smlouvy týkaly vlaky kategorie R a Ex. Tyto vlaky byly objednány a zaplacený státem. Všechny ostatní vlaky, SC, IC, EC a EN, popřípadě rychlíky, u nichž ČD upřednostnily vlastní časovou polohu oproti poloze chtěné MDČR, byly provozovány na vlastní podnikatelské riziko a nebyly dotovány ze strany státu. Změna dosti podstatná nastala s příchodem GVD 2007/2008, kdy měly být do závazku veřejné služby zahrnuty i vlaky IC, EC a EN²⁶.

Tento krok přijde stát na dalších cca 700 mil. Kč ročně. Zda-li se jednalo o krok správným směrem není vůbec jisté. První, kdo pocítí tuto změnu je cestující veřejnost. Na jedné straně sice cestující ušetří 60 Kč za příplatek, ale na straně druhé tím značně utrpěl cestovní komfort. Vlaky jsou tak přeplněné (*vlakovým personálem mnohdy nevábně nazývané MHD*) a naopak aby se kvalita vlaků „vyšší kvality“ zvyšovala, dochází k pravému opaku. Na vlastní podnikatelské riziko tak jsou provozovány jen vlaky kategorie SC.

3.7 Železniční tepna

Doposud byla věnována pozornost konkurenčním dopravcům na tratích sice dálkové dopravy, ale dotované, kde je prokazatelná ztráta hrazena ze státních peněz, ať již prostřednictvím kraje (spíše regionální doprava) nebo prostřednictvím MDČR. Jenže konkurenční dopravci počali pohlížet i po nedotované dálkové dopravě. Přímé konkurenci vlakům vyšší kvality IC, EC a SC. Soustředění konkurenčních dopravců je prozatím na spojnici severomoravské aglomerace s Prahou.

Spojnice Ostrava – Praha je spojnici obou hlavních koridorů ČR. S nákladem cca 40 mld. Kč je již téměř kompletně dokončena²⁷. Trať je schopná, samozřejmě dle směrových podmínek rychlosti až 160 km/h.²⁸ Většina přímých úseků je konstrukčně schopná (po malých úpravách) pojíždění rychlostí 180 km/h, výhledově i 200 km/h. Tomu ovšem zatím brání

²⁶ aktuální stav (květen 2008) však hovoří, že pravděpodobně tyto vlaky nebudou do závazku veřejné služby zahrnuty.

²⁷ V trati Ostrava – Praha jsou nedokončené úseky koridorů (stav k únoru 2008) pouze: olomoucké zhlaví žst. Červenka, žst. Moravičany, úsek Lukavice na Moravě (mimo) – Zábřeh na Moravě (mimo), a Ústí nad Orlicí (včetně) – Brandýs nad Orlicí (včetně). Dále jsou to uzly Olomouc, Česká Třebová, Pardubice jsou částečně hotové, Kolín a Praha probíhá nyní, stejně tak jako úsek Úvaly – Praha-Libeň.

²⁸ Nejedná se o nějak závratnou rychlost. V okolních státech jsou tratě tohoto typu běžně pojížděny až 200 km/h. Rychlost 160 km/h není otázkou prestiže, ale ekonomické nutnosti.

legislativa, kterou by bylo nutné změnit²⁹. Výhodu tato spojnice má také v doposud neexistující dálnici D 47, byť to nebude již na dlouho, neboť výstavba rychle postupuje a metry dálnice přibývají ze dne na den.

3.7.1 Současnost

České dráhy zajišťují dopravu mezi aglomeracemi přímými vlaky IC, EC, ať již přímo z ostravska (obsluhují i Třinec, Český Těšín, Karvinou, Havířov), nebo vlaky ze Slovenska (z Žiliny přes hraniční přechod (PPS) Čadca) a z Polska (z Krakova a Varšavy přes PPS Petrovice u Karviné). Již třetí grafikon (dva roky), jsou na trati provozovány i vlaky SC pendolino vedené stejnojmennými jednotkami s naklápěcími skříněmi řady 680. Nástup těchto vlaků, po vytvoření obrovské marketingové kampaně, nebyl vůbec pompézní, naopak spíše ostudný. V dnešní době se však vlaky SC těší poměrně velkému zájmu a mají mnoho stálých klientů.

Vlaky IC a EC jsou vedeny ve dvouhodinovém taktu. Do mezi taktu IC a EC vlaků je vložen dvouhodinový takt vlaků SC. Ty však nejsou vedeny po celý den a mají své sedlo, což je pochopitelné, neboť v sedle je vlak méně obsazen a jeho provoz se tak prodražuje. Dalším důvodem je i obrat a provozní ošetření souprav.

Ve směru do Prahy je sedlo mezi vlaky 504 (odjezd 9:20 z Ostrava hl.n.) a SC 506 (s odjezdem ve 13:20 z Ostravy hl.n.). Mezi vlaky 506 a 508 je pak v taktu SC vloženo jedno „rychlé“ IC se zastávkami jako vlak SC a možností nadstandardních služeb (IC 516).³⁰ Stejná situace je pak i v opačném směru. Ovšem cílem práce není popisovat polohu jednotlivých spojů a situaci, ale zabývat se možnou konkurencí.

3.8 Railtrans

Jako první se s velmi odvážným záměrem provozovat dopravu na vlastní podnikatelské riziko na tepně Ostrava – Praha začala prosazovat společnost Railtrans. Jednalo se o velmi ambiciózní plán, který okolí znalé poměrů nebralo snad ani příliš vážně, to konzervativnější okolí si nedovedlo představit, že by něco takového mohlo být vůbec možné a poslední skupina, ta s širším rozhledem kroutila hlavou nad odvahou takového počínu z ekonomického hlediska.

²⁹ V blízké budoucnosti k tomu snad dojde.

³⁰ Tyto služby však byly s první změnou GVD zrušeny.

3.8.1 Návrh jízdního řádu

Návrh byl na devět párů spojů označených jako RT Express, pro něž byla vyhrazena číselná řada IC 1050 – 1067. Upravený návrh však již počítal jen s osmi páry. Ve směru Praha - Ostrava byly odjezdy naplánovány od 6:34 až 20:34 ve dvouhodinovém taktu. Krom posledních třech spojů, vedených až do žst. Ostrava hl.n., byly spoje ukončeny v žst. Ostrava-Svinov, kde bylo pro obrat naplánováno 30 minut.

V opačném směru Ostrava – Praha byly odjezdy naplánovány od 4:24 – 8:24 z hlavního ostravského nádraží a další 10:32 – 18:32 ze Svinova. Všechny spoje měly začínat a končit v pražských Holešovicích. Původně měly mít RT Expressy jedinou nácestnou stanicí, a to Olomouc hl.n., ale díky mnoha dopisům a žádostem na adresu společnosti bylo nakonec rozhodnuto o zastavování i v Pardubicích.

Při tvorbě jízdního řádu byla požadována stanovená rychlost 140 km/h a přidělené trasy dosahují cestovní doby 3 hodiny a 40 minut směrem do Prahy a v opačném směru o tři minuty méně. Vlaky IC a EC měly pro GVD 2006/2007 stanovenou jízdní dobu 3 hodiny a 51 minut, IC Manažer 3 hodiny a 30 minut a vlaky SC³¹ 3 hodiny a 19 minut.

3.8.2 Tarifní nabídky

Jak již bývá zvykem u konkurenčních společností, bývají atraktivní i cenové nabídky. Základní jízdné mělo být v celé trase 250 Kč, což v tu dobu (rok 2006) odpovídalo ceně jízdy na Kilometrickou banku ČD ve stejném úseku. Přesnější pohled pro srovnání cen v úseku Praha – Ostrava podává tabulka č. 10.

Reálnost ceny je poněkud diskutabilní. V tomto případě se sice nejednalo o nákup nových vozidel, ale i tak měl být hrazen pronájem vozů a hnacích vozidel. Kalkulace ceny je uvedena v jedné z dalších kapitol (viz 4.1.1 Kalkulace nákladů).

³¹ Jízdní doba vlaku SC je minimálním dílem „rychlovlaku“ a jeho naklápěcí techniky, ale umělou úpravou jízdních dob. Několikrát to bylo dokázáno při nasazení náhradní „klasické“ soupravy na výkon SC.

tabulka č. 10 Přehled cen jednotlivých druhů spojů v celé trase, srovnání ČD a RTexpress

	2 třída		
	základní jízdné	Kilometrická banka	zákaznické jízdné
RT Express	250 Kč	x	x
IC	484 Kč	250 Kč	320 Kč
SC	500 Kč	450 Kč	SC+ ³²

Zdroj: *Železniční magazín, propagační materiály ČD*

Railtrans však připravoval i různé tarifní nabídky a slevy, jejichž přesnější podobu bohužel nestihl ani sdělit. Mělo se však prý jednat o modely, které se doposud vymykaly konvencím na českých železnicích a to včetně způsobu prodeje a rezervace za podpory dostupné komunikační techniky.

3.8.3 Vozový park

Vlaky společnost Railtrans byly koncipovány jako klasické, lokomotivou tažené soupravy. Osobní vozy měla společnost zajištěné z Německa, kde je možné pořídit dostatek vhodných vozů s odpovídajícími parametry vyrobených mezi sedmdesátými a devadesátými léty. Tyto vozy není problém za přijatelných finančních nákladů zmodernizovat do standardů odpovídající dnešní době. Pro počátek provozu měla společnost sjednaný pronájem 30 – 35 vozů německé společnosti Euro-Express a IGE-Bahntouristik, jejichž údržba je prováděna v Železničních opravárnách a strojárnách (ŽOS) České Velenice, kam shodou okolností firma Railtrans zajišťuje jejich přepravu.

Vlaky byly navrženy jako šestivozové s následujícím řazením: jeden kombinovaný vůz první a druhé třídy kuřácký, jeden vůz první třídy, restaurační vůz a tři vozy třídy druhé. Zajímavostí je, že poslední řazený vůz měl být veden jako „tichý“, což je osvědčená myšlenka z jiných evropských zemích, např. Francie (spoje iD TGV), nebo Švýcarsko. Údržba souprav byla plánována outsourcingem.

Servisní služby ve vlaku byly plánovány modelem „stevard v každém voze“, pro prodej jízdenek, prodej a roznášku občerstvení s denním tiskem. Připomínám, že v soupravě měl být řazen i restaurační vůz.

3.8.4 Hnací vozidla

Railtrans vsadila na výrobek firmy Siemens nákladní lokomotivu ES64F4³³ u DB označená řadou 189, jejíž schvalovací proces se v tu dobu považoval za téměř dokončený. To se však ukázalo osudným celému projektu. Pro zajištění vozby RT Expressu byl sjednán

³² Na spoje SC, byly zavedeny skupinové slevy SC+, studentské a seniorské slevy

³³ F v označení znamená Freight – nákladní verzi, nicméně pro rychlost 140 km/h zcela dostačující

nájem u lokomotivního poolu Siemens Dispolok na nájem pěti, výše zmíněných čtyřsystémových strojů. Již v polovině roku 2006 však nebylo vůbec jasné, zda-li se podaří lokomotivní řadu, která byla technicky nekompatibilní s infrastrukturou, díky zpětným proudům výkonných frekvenčně řízených asynchronních pohonů, vůbec schválit.

3.8.5 Technická stránka věci

Nutná je rovněž i zmínka o technické stránce věci. Z důvodu bezpečnosti dopravy nesmí kolejové vozidlo ovlivnit činnost železničního zabezpečovacího zařízení. Zákon o drahách č. 266/1994 sb. ukládá provozovateli povinnost provozovat pouze vozidla technicky způsobilá. Pro drážní vozidla je ve vyhlášce uvedeno, že vozidla musí z hlediska rušivých proudů vyhovovat normě ČSN 34 2613. Je v ní stanoveno, že v pásmech vyhrazené pro kolejové obvody nesmí drážní vozidla produkovat střídavé složky zpětných proudů vyšší než 100 mA.

Frekvenčně řízené střídavé motory jsou dnes již samozřejmostí v trakčních i pomocných pohonech hnacích vozidel. Technika trakčních pohonů řízených polovodičovými měniči přinesla nové hodnoty a zásadním způsobem pozitivně ovlivnila obor. Ovšem s pozitivy přišla i určitá negativa. Všechny drobnější problémy již byly zvládnuty, ovšem závažným problémem zůstává snášlivost, respektive nesnášlivost vozidel s těmito pohony se zabezpečovacím zařízením tratí.

Je samozřejmostí, že s problémy elektromagnetické kompatibility se nepotýkají pouze zahraniční vozidla, ale i vozidla české produkce. Například i u příměstské jednotky řady 471, která má výkon okolo 2 MW, byla velikost rušivých proudů třetinová, ale i tak bylo velmi obtížné vyhovět při nízkých frekvencích limitu právě 100 mA. Co potom teprve vozidla s výkonem okolo 6 MW, jako právě výkonné lokomotivy zamýšlené pro provoz RT Expressu.

Problémům se nevyhnulo ani schvalování řady 680, které se díky tomu protáhlo o dva roky, nemluvě o personálních otřesech ve firmě AŽD, která vyvinula kompenzátor pro řešení potlačení vlivu rušivých proudů. Zajímavé taky bude pozorovat schvalování nové lokomotivy řady 380 pro ČD, která by měla být vybavena kompenzátozem již z výroby. Ale to už je úplně jiná věc a k jinému tématu.

3.8.6 Konec RT Expressu

Když už bylo jasné, že se zahájením nebudou k dispozici požadovaná vozidla, bylo dočasně přijato náhradní řešení v podobě nájmu starších lokomotivních řad, což není z dlouhodobého a hlavně ekonomického hlediska výhodné. V zamýšleném nasazení by vozidla dosahovala denního proběhu až 1 425 km, na což je potřeba značně spolehlivých

vozidel. Náhrada byla uvažována řadou 140, která je přes padesát let stará. Jednání o nájmu starších lokomotiv však neúspěšně skončila dne 29.11.2006.

Že první soukromý dopravce na trase Ostrava – Praha nevyjde k zahájení GVD 2006/2007 bylo již jasné. Stále však trvala naděje na pozdější zahájení provozu. Nejpozději měly vlaky vyjet konce června roku 2007. Nestalo se tak, místo toho byla jen vydána tisková zpráva.

„Společnost Railtrans, s.r.o. se rozhodla aktivity v dálkové osobní železniční dopravě utlumit a projekt RT Express Praha – Ostrava ukončit.“³⁴. Tímto prohlášením byl oficiálně ukončen projekt RT Express.

RT Express se tak dostal na železnici pouze na vizuální informační systém ve stanicích, kde svítily časy odjezdů a rozhlas informoval o do odvolání zrušených spojích společnosti Railtrans. Skutečné vlaky nikdy nepřekročily stádium počítačových animací, (viz obrázek č. 7) projekt, ekonomicky jištěný nejmenovaným investorem, který počítal návratnost investic do deseti let, tak skončil krachem.

Mezi jeden z důvodů ukončení projektu, které jsou veřejně publikovány na internetové prezentaci společnosti jsou například: objevení „regulačního stupně ve věcném návrhu zákona o veřejné dopravě, umožňující odepřít přístup dopravci pro případ, kdy komerční spoje svým provozem významným způsobem ohrozí provozování dopravy ve veřejném zájmu“³⁵, nebo snížená kapacita trati při probíhající modernizaci koridoru na východním okraji Prahy, díky čemu by vlaky RT Express musely odjíždět z méně významných stanic jako Smíchov a Vršovice.

obrázek č. 7 Animace RT Expressů



Zdroj: Železniční magazín

³⁴ ŠIMRAL, Petr. *RTexpress* [online]. c2006-2008 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.railtrans.cz/>>.

³⁵ ŠIMRAL, Petr. *Ukončení* [online]. Sokolov : 2007 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <http://www.railtrans.cz/download/rte_ukoncení.pdf>.

3.8.7 Poplatky za užití stanic

V souvislosti s možným provozem cizího dopravce tak vyplavala na hladinu doposud neznámá věc. Při transformaci drah, rozdělení majetku tak sice byly koleje převedeny pod SŽDC, ovšem nádražní budovy včetně první přilehlé koleje u výpravní budovy zůstaly v majetku ČD. Je zcela logické, že pokud dopravce platí SŽDC za použití dopravní cesty, proč by nemohl tentýž dopravce platit za použití stanic. Ze strany ČD byly dokonce uvedeny i konkrétní částky a to ve výši 170 – 470 Kč za jeden vůz a jedno zastavení, které jsou rozděleny do čtyř kategorií podle velikosti stanice. Sdružení železničních společností tyto poplatky označilo za likvidační.

3.9 Student Agency

Tato známá firma, založená podnikatelem Radimem Jančurou, je nejen v našich zeměpisných šířkách velmi známá. Pokud pomíneme prodej letenek, zprostředkování práce au-pair v zahraničí a nejrůznější jazykové pobyty, je známá i díky své linkové osobní dopravě „žlutými autobusy“ v několika relacích i mimo ČR. Jedná se o trasy:

Brno – Praha

Český Krumlov – České Budějovice – Praha

Plzeň – Praha

Karlovy Vary – Praha

Liberec – Praha

Ostrava – Praha

Zlín – Praha

Košice – Praha

Bratislava – Praha

Z pohledu této práce je zajímavá především linka Ostrava – Praha, která byla považována za konkurenční k železniční dopravě. Konkurence byla zmiňována především po zavedení provozu pendolin ČD ve stejné trati. Během zavedení Student Agency provozovala osm spojů ve tříhodinovém taktu v obou směrech. Některé ze spojů byly označeny jako „Happy spoje“ se zvýhodněným jízdným. Cena se pohybovala od 150 do 290 Kč. Oba bojovníky o tutéž destinaci vyobrazuje obrázek č. 8.

obrázek č. 8 Kdo bude v cíli dřív? Je jasné, že pendolino uhánějící po Jezernickém viaduktu. Ve skutečnosti však tento snímek byl pořízen dvojí expozicí téhož místa.



Zdroj: Železniční magazín

Ve skutečnosti tyto autobusy nepředstavovaly velké nebezpečí konkurence a to především díky jízdni době. Vlaky ČD vzdálenost mezi oběma metropolemi překonaly od 3 hodin 33 minut, kdežto nejrychlejšímu spoji Student Agency byl vyhrazen čas 4 hodiny a 30 minut, přičemž průjezdnost a stav dálnice ne vždy umožnilo tuto jízdni dobu dodržet.

Dnes je však situace jiná. Student Agency provozuje ve zmíněné trase pouze pět spojů v obou směrech, s jízdni dobou přes pět hodin při běžné ceně 320 Kč. Vlak SC tuto trasu urazí za tři hodiny a dvanáct minut, při základní ceně 500 Kč, vlak IC potřebuje k překonání vzdálenosti okolo čtyř hodin, při ceně 324 Kč (zákaznické jízdne).

Pan Jančura tak pochopil, že jeho tolik chválené luxusní autobusy, vybavené vnitřním audio a video systémem, Wi-Fi anténou k připojení na internet a v neposlední řadě také usměvavou stevardkou roznášející občerstvení, nápoje a tisk, asi nebudou na spojnici Ostrava – Praha tím nejlepším konkurenčním nástrojem a všemi vyhledávaným spojením. Proto začal uvažovat o vstupu na železnici právě na této trase jako přímý konkurent ČD.

Pan Jančura je druhým mužem v historii, po Petru Šimralovi a jeho Railtransu, který usiluje o vstup na nejlukrativnější trať v České Republice. Opakuje se tak nedávná historie, někteří nevěřičně krouží hlavou, u některých jeho tvrzení vzbuzuje smíšené pocity. V odborném tisku byly otištěny inzeráty na posty manažera dálkové osobní dopravy, viz obrázek č. 9.

obrázek č. 9 Uveřejněný inzerát v odborném tisku

| STUDENT | AGENCY |

STUDENT AGENCY, s.r.o. vypisuje výběrové řízení na pozici:

**MANAŽERA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY
PRO PROJEKT LUXUSNÍ DÁLKOVÉ DOPRAVY**

Požadujeme:
Odbornou způsobilost dle zákona č. 266/1994 Sb.
Výborné organizační a komunikační schopnosti
Kreativitu, dynamiku a schopnost koordinovat
Znalost cizího jazyka výhodou
Vysoké nasazení, zodpovědnost a vysoký morální kredit
Místo výkonu práce: **Brno nebo Praha**

Nabízíme:
Zajímavou práci v dynamické společnosti
Výborné platové ohodnocení
Zachování režijních výhod ČD
Spektrum zaměstnaneckých výhod STUDENT AGENCY
Příjemný a dynamický kolektiv

V případě, že Vás nabídka zaujala a splňujete uvedené požadavky, pošlete nám Váš životopis na uvedenou adresu.
Zaručujeme diskrétnost.

KONTAKTY:
Email: personalista@studentagency.cz
STUDENT AGENCY, s.r.o. – personální oddělení
Bašty 2, 602 00 Brno

Nebo přímo na:
Igor Chovanec
chovanec@alliproc.com
+420 606 741 436



Zdroj: Železniční magazín

Otisknuté inzeráty jsou dokladem toho, že projekt je myšlen vážně. Sporným bodem však může být zachování režijních výhod ČD. Je sice možné zakoupení síťové jízdenky IN-GOLD, ale jedná se o obchodní nabídku ČD pro opakované jízdy cestujících³⁶. Celý projekt by měl být uveden na koleje v prosinci roku 2010. Časový harmonogram je následující. Letos by měl být vybrán výrobce a dořešeno financování, rok 2009 by měl být ve znamení výroby soupravy a rok 2010 by se soupravy měly schvalovat.

3.9.1 Vlakové soupravy pod vlajkou Student Agency

Celkem je uvažováno s pěti až šesti elektrickými jednotkami o pěti vozech. Byly posuzovány soupravy od většiny výrobců kolejových vozidel ze starého kontinentu: Bombardier, Siemens, Alstom a Stadler. Česká vagonka v Ostravě nebyla vůbec posuzována, neboť ve výrobě jsou pouze dvoupodlažní jednotky.

Jako nejvhodnější adepti jsou právě Siemens se svými soupravami Viaggio³⁷ a jako druhý výrobce firma Stadler ze Švýcarského Bussnangu. Vlaky Student Agency by měly vynikat především luxusem. Soupravy typu Viaggio jsou „lokomotivní“ vlaky, ale vybavené na jednom konci řídicím vozem. Vozy v soupravě je pak možné vybavit jakýmkoliv interiérem.

³⁶ předpis ČD TR 10

³⁷ Pro ÖBB jsou tyto soupravy nazvány Railjet.

Byl dokonce i zvažován nákup německých ICT-D³⁸. Tento záměr však ztroskotál na tom, že tyto jednotky neodpovídaly představám na dálkovou dopravu pana Jančury. Překážky však mohly být i na jiném místě, například v tom, že jednotky jsou vybaveny naklápěcí technikou, nebo v jejich dieselovém pohonu, což je samozřejmě neekonomické provozovat dieselové jednotky pod trolejovým vedením. Provoz naklápěcí jednotky se však promítá i do ceny za použití dopravní cesty, kde je zohledňován koeficientem $n = 1,25$.

Zajímavým faktem je, že druhým adeptem na dodávky je firma Stadler, jež se doposud soustředila pouze na regionální vozidla typu GTW, Talent a jiná, která jsou částečně nízkopodlažní. Pro Student Agency by tak musely být vyvinuty zcela nové soupravy pro dálkovou dopravu splňující náročné požadavky této vozby. Zde se nabízí porovnání s ostravskou vagónkou. Ta nemá žádné vhodné vozidlo v nabídce, ale na rozdíl od Stadlera, má alespoň nějaké zkušenosti s dálkovou dopravou, neboť první série vozů „Ampz“ a „Bmz“ pro ČD byla právě od tohoto výrobce³⁹. Nehledě na to, že vývoj zcela nových souprav v počtu pěti kusů na dodání může značně prodražit celou dodávku.

3.9.2 Financování

Celkem pět jednotek by mělo být pořízeno za cenu cca 2 mld. Kč prostřednictvím finančního leasingu. Kontrakt je finančně náročný a tak je jednáno s více bankovními domy z důvodů rozdělení rizika. Jedno z možných řešení je i financování pomocí ING Leasing, neboť již má zkušenosti s financováním vozového parku pro ČD. Počáteční finance při uvažování 5 % počáteční splátky mají být získány prodejem hotelu a několika autobusů. Operační leasing je ve výsledku levnější a po jeho skončení zůstanou soupravy Student Agency. Délka leasingu je uvažována na 14 let.

Operativní leasing by byl přijat pouze v krajním případě, nebo v případě pořízení souprav od Siemensu na hnací vozidla typu Taurus (ES64U⁴⁰). Jednalo by se, stejně jako v případě Railtransu, o nájem z poolu Dispolok (nyní MITSUI). Ovšem do popředí vstupuje opět otázka rušivých proudů, pokud nebudou do té doby spolehlivě vyřešeny a lokomotivy budou homologovány i pro provoz na síti SŽDC⁴¹.

³⁸ Obdoba Německých ICE, ovšem s dieselovým pohonem. Jednotky měly být zařazeny do systému rychlé dálkové dopravy ICE na neelektrizovaných tratích, ovšem díky mnoha problémům byly staženy z provozu a bylo jednáno o jejich prodeji jiným dopravcům. Od prosince 2007 však byly uvedeny opět do provozu, tentokrát však na spojích Hamburk – Flensburg – Aarhus.

³⁹ Tehdy sídlící ještě ve Studénce, před převzetím firmou Thrall

⁴⁰ U v označení znamená univerzální použití a číslice 4 počet napájecích systémů

⁴¹ Momentálně je povolen zkušební provoz Taurusů v tratích Horní Dvořiště – České Budějovice a Brno – Břeclav. Na hnacích vozidlech probíhá schvalování VZ MIREL VZ1

3.9.3 Složení a vybavení souprav

Soupravy mají nabízet cestování v celkem šesti třídách. Dále mají být vybaveny konferenčním oddílem, kinosálem, jídelním vozem a oddíly pro cestující s dětmi. Kapacita vlaku by měla být cca 200 – 220 míst. U každého sedadla by měly být zásuvky pro připojení notebooku, v uvažování je i připojení k internetu pomocí WiFi⁴² a dále například individuální audio-video systém. Rozteč mezi sedadly je uvažována 2,05 m. „Naším cílem je provozovat nejluxusnější vlaky na současných evropských železnicích“⁴³. Vlaky by měly být vybaveny jen pro provoz na síti SŽDC, tedy bez připraveného modulu pro ERTMS⁴⁴ a jejich rychlost bude do 160 km/h.

Nyní se budu věnovat zajímavým prvkům vlaku z druhé stránky, nikoliv z pohledu cestujícího, ani majitele souprav.

Rozdělení vlaku: Šest tříd v pěti-vozovém vlaku. Jak by měly být od sebe jednotlivé třídy rozděleny, když všude mají být přípojky pro PC, zdarma WiFi, audio-video systém apod.? Jediné možné řešení je v rozsahu poskytovaných služeb.

Kinosál... je opravdu nutné v době notebooků v pěti vozové soupravě zabírat místo kinosálem s cca 20 místy? Palubní video již dávno vyšlo z módy i u našich vyspělejších sousedů, jež ve svých ICE ruší tyto centrální zábavní systémy. „...DB nemá předpremiérové kino a ani laptop ho nenahradí.“⁴³ Předpremiérové kino ve vlaku nemusí být vnímáno vždy jako nejlepší nápad. Filmový fanda si rád počká na premiéru v kině, kde je klid, pohodlné sedačky a kvalitní zvuk. Přece nepůjde na předpremiéru do vlaku kde není klid, už jen díky pohybu vlaku, ne tak ještě další vybavení jako klimatizace, CZE, pohon, apod..

Jídelní vůz... „Občerstvení bude spíše bistro s donáškou až na místo.“⁴³ Jedná se o pochopitelnou věc, neboť klasický jídelní vůz je v dnešní době při zkracující se době jízdy zcela zbytečný. Dnešní trendy jsou právě v podobě bistra a minibarového prodeje.

Kapacita vlaku... 200 až 220 míst je málo v soupravách za cca 2 mld. Kč. Základní ekonomickou snahou je na danou plochu vlaku umístit co nejvíce sedadel a přepravit tak co nejvíce cestujících. „...počítáme s roztečí sedadel 2,05 m, tedy více než v pendolinech.“⁴³ Například i nejnovější jednotky ICE pro DB mají rozteč mezi sedadly zkrácenou z 970 mm na 920 mm.

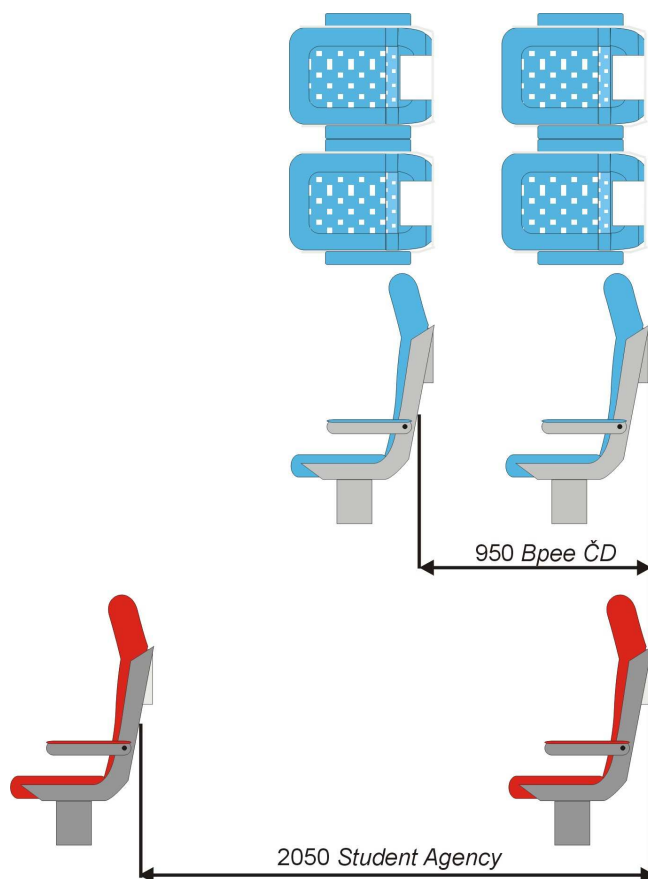
⁴² závisí na pokrytí signálem kolem trati

⁴³ JANČURA, Radim. "Věřím v budoucnost železnice!". Železniční magazín. 2007, roč. 14, č. 12, s. 16-17. Rozhovor.

⁴⁴ Jednotný evropský zabezpečovací systém.

Velkoprostorové vozy pro dálkovou dopravu ČD řady „Bpee“ mají rozteč mezi sedadly standardně 950 mm. Pro názornou ukázkou obrázek č. 10 podává náčrt rozteče mezi sedadly a jejich porovnání.

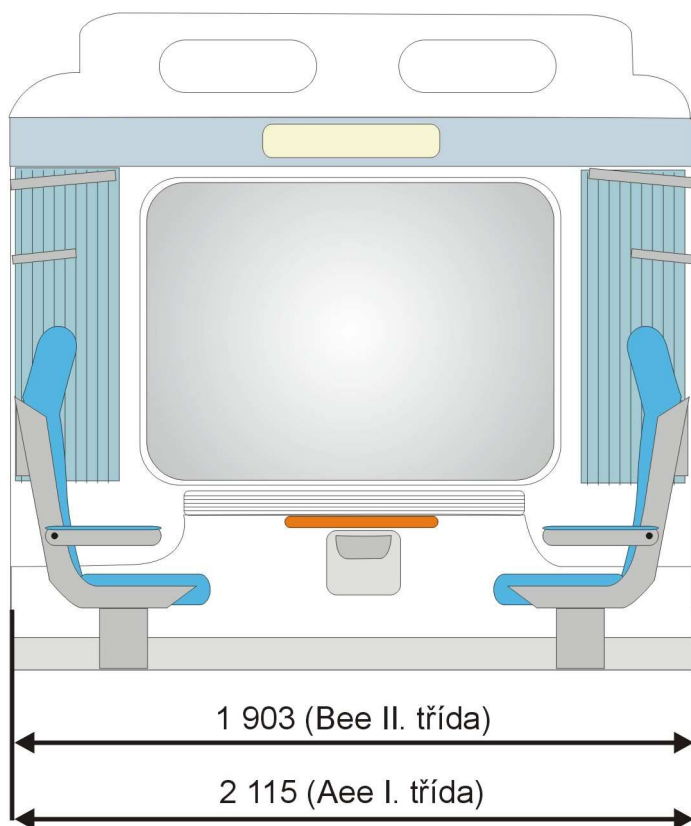
obrázek č. 10 Náčrt rozteče sedadel a jejich porovnání



Zdroj: autor

Na výše uvedeném obrázku (obrázek č. 10) je zobrazena rozteč sedadel tak, jak je chápána z železničního průmyslu, popřípadě uváděna na informačních letáčích výrobců. Pro úplně vykreslení situace ještě doplním rozměry oddílů, viz obrázek č. 11.

obrázek č. 11 Rozteč sedadel (rozměr oddílu) vozů používaných v dálkové dopravě u ČD



Zdroj: Autor

Pokud by Student Agency u svých vlaků uvažovala rozteč mezi sedaly orientovaných proti sobě (nebo např. oddílovém uspořádání vozů), pak rozměr 2050 mm je něco mezi oddílem první a druhé třídy, což není žádný extrém. Ale když oddílové uspořádání, tak není nutné srovnávání s pendolinem, které má velkoprostorové uspořádání. Navíc co se týče komfortu pendolina, je na tom o mnoho lépe, než ve všech ostatních osmi zemích, kde je provozováno⁴⁵, především díky uspořádání sedadel 2 + 1.

Z výše uvedeného je jasné, že při skutečné rozteči sedadel 2,05 m, která jsou orientována za sebou (obrázek č. 10), by v jednom voze (uvažované délky 26,4 m a po odečtení rozměrů nutných pro sociální zařízení a představky vozů) bylo maximálně 10 řad sedadel, čemuž by odpovídala kapacita max. 40 sedících cestujících⁴⁶. Při uvažování čtyř sedačkových vozů, neboť jeden vůz je vybaven bistro oddílem, konferenčním oddílem, kinosálem a nutným zázemím pro personál vlaku, kapacita soupravy by byla 160 cestujících.

⁴⁵ Osobní zkušenosti a mnohdy, i závistivě, potvrzeno zahraničními cestujícími i delegacemi

⁴⁶ Srovnání vozu Ampz, který je stejné délky, jehož uspořádání sedadel je 2+1, má 58 míst k sezení s dostatečným prostorem

Při oddílovém uspořádání, viz obrázek č. 11, by kapacita vozu byla 60 cestujících (sedadla po třech v řadě) a při počítání čtyř vozů byla 240 sedících cestujících.⁴⁷ Z hrubé kalkulace je zřejmé, že uspořádání je zamýšleno obojím způsobem, aby bylo dosaženo kapacity 200 – 220 cestujících. Vypravit pětivozový vlak pro 200 cestujících nemusí být ekonomicky výhodné. Čím více bude sedadel na dané ploše vlaku, tím více bude přepraveno platících cestujících a o to menší mohou být náklady na provoz.

3.9.4 Personální osazení

V každém vlaku by mělo být až pět zaměstnanců a jeden strojvedoucí. Což znamená jeden zaměstnanec na vůz. Celkem by byla potřeba 76 stevardů. Obsazení každého vozu doprovodem nemusí být vždy výhodné, například u vlaků v sedlech. U strojvedoucích je počítáno s 21 osobami. Dokonce se pan Jančura netajil záměrem získat tyto strojvedoucí z řad ČD „Co se týče strojvedoucích, počítám že tento počet ještě získáme z okruhu Českých drah...“⁴⁸

⁴⁷ Opět bez započítání kapacity kinosálu a podobných zařízení

⁴⁸ JANČURA, Radim. "Věřím v budoucnost železnice!". Železniční magazín. 2007, roč. 14, č. 12, s. 16-17. Rozhovor.

4. Návrhy a doporučení k rozvoji dálkové železniční osobní dopravy

V této kapitole se pokusím nastínit několik možností, jak je možné situaci řešit a jakým způsobem se pravděpodobně bude ubírat v nejbližší budoucnosti. Začnu u dopravců, kteří se pokoušeli a pokoušejí prosadit na trhu v dálkové dopravě. Snad nejvýznamnějším bylo usilování o vstup na železniční tepnu. Pochopitelným lákadlem pro cestující má být cena. V dalších úvahách je brána jako základ firma Student Agency⁴⁹.

4.1 Praha – Ostrava za 300 Kč

Základní jízdné by dle tvrzení mělo být 300 Kč. Vzhledem k tomu, že tento projekt, krom plánů, nemá ještě ani výrobce souprav, je dle mého rovněž vcelku odvážné tvrdit, že základní jízdné v roce 2010 bude právě výše uvedená cena.

4.1.1 Kalkulace nákladů

Zde uvedená kalkulace nákladů na jedno sedadlo a jednu jízdu vychází z obdobné kalkulace uveřejněné v odborném tisku⁵⁰. Výsledky výpočtu nejsou přesnou hodnotou, ale jedná se jen o směrný výpočet. Pro zjednodušení nebyl proveden ani rozbor cestujících klientely v jiných relacích (např. nácestné stanice), ale pouze Praha – Ostrava.

Celý výpočet je uveden do sedmi bodů.

1. Odpis investice N_o

$$N_o = \frac{C}{T \cdot N_d \cdot N_j \cdot N_s \cdot k_v} \text{ [Kč]}$$

kde: C – pořizovací cena

T – doba životnosti

N_j – počet jízd denně

N_d – počet dní v roce

N_s – kapacita vlaku

k_v – součinitel provozního využití

2. Údržba a úklid

$$N_u = n_u \cdot \frac{L}{N_s} \text{ [Kč]}$$

kde: n_u - náklady na preventivní údržbu a úklid [Kč/km]

⁴⁹ úvahy je možné na základním principu použít i pro projekt RT Express

⁵⁰ PERNIČKA, Jaromír. Osobní železniční doprava Ostrava - Praha. Železniční magazín. 2003, roč. 10, č. 12, s. 13-15.

L – délka jedné jízdy vlaku

3. Mzdy vlakového personálu

$$N_m = N_p \cdot N_m \cdot \frac{T_s}{N_s} \text{ [Kč]}$$

kde: N_p – počet personálu

T_s – doba směny

N_m – hodinové náklady na jednoho zaměstnance

4. elektrická energie

$$N_e = c_e \cdot w \cdot \frac{L}{N_s} \text{ [Kč]}$$

kde: c_e – cena elektrické energie

w – měrná spotřeba elektrické energie

5. Užití dopravní cesty

Maximální cena za užití dopravní cesty

$$C_m = C_1 + C_2$$

Přičemž: $C_1 = S_{1E} \cdot L_E$

$$C_2 = \frac{Q}{1\,000} \cdot S_{2E} \cdot L_E$$

Kde: S_{1E} – Provozování dopravní cesty – řízení provozu

L_E – vzdálenost jízdy vlaku v km na tratích celostátních zařazených do evropského železničního systému

Q – hmotnost vlaku osobní dopravy

S_{2E} – zajištění provozuschopnosti dopravní cesty

Cena za použití dopravní cesty v přepočtu na jedno sedadlo a jednu jízdu

$$N_d = c_d \cdot \frac{L}{N_s} \text{ [Kč]}$$

Kde: c_d – maximální cena (C_m z předchozího)

6. Náklady na prodej jízdenek

$$N_p = \frac{C_p}{N \cdot N_d \cdot N_j \cdot N_s \cdot k_v} \text{ [Kč]}$$

Kde: C_p – roční náklady na prodejní síť

N – počet provozovaných jednotek

7. Náklady na propagaci

$$N_r = \frac{C_r}{N \cdot N_d \cdot N_j \cdot N_s \cdot k_v} \text{ [Kč]}$$

kde: C_r – roční náklady na reklamu

Celkové náklady na jedno sedadlo jsou součtem všech sedmi dílčích nákladů

$$N_c = N_o + N_u + N_m + N_d + N_p + N_r \text{ [Kč]}$$

Celkové náklady jsou rovněž závislé na poměrném obsazení vlaku.

$$N_1 = N \cdot x$$

kde: x – poměrné obsazení vlaku v procentech

Vysvětlení některých dílčích výpočtů

Ad. Údržba a úklid - náklady jsou pouze odhadem na preventivní a korektivní údržbu soudobých vozidel podobného typu. Hodnota je odhadnuta na 20 Kč/km

Ad. Mzdy vlakového personálu – uvažována je doba směny 8,5 hodiny, ovšem při práci v železničním provozu jsou častější i delší pracovní doby (zaměstnanci pracují v turnuse). Mzdové náklady jsou brány pro všechny zaměstnance (strojvedoucí i stevardi stejně) 300 Kč/hodina.

Ad. Užítí dopravní cesty – výpočet je proveden dle Cenového věstníku 14/2007, příloha č.1 k výměru MF č. 01/2008

Ad. elektrická energie – při uvažování ucelené elektrické jednotky a její střední technické rychlosti 110 km/h je celková měrná spotřeba elektrické energie 9 kWh/km.

V 6. příloze jsou uvedeny přehledné kalkulace na jedno sedadlo a jednu jízdu vlaků Student Agency při 220 místech v soupravě. .

Výše v práci bylo uvedeno, že je ekonomicky výhodné dostat na danou plochu vlaku co nejvíce sedadel a tím pádem platících cestujících. V 7. příloze je stejná kalkulace, ovšem počet sedadel byl navýšen na 290, což odpovídá 5 vozům řady „Ampz“ s dostatečně vysokým komfortem při cestování a uspořádání sedadel 2 + 1.

Z uvedeného je patrná úspora nákladu na jedno sedadlo a jednu jízdu 68,4 Kč. V kalkulaci však nejsou zahrnuty náklady na provoz bistro vozu. Je však možné předpokládat, že provoz bistro vozu, spolu s minibarovým prodejem, by svoje náklady pokryl z tržeb. Jiná situace by však mohla nastat v případě poskytování základního občerstvení v ceně jízdného, alespoň cestujícím ve „vyšší“ třídě.

Takovýchto podobných kalkulací by bylo možné provést nespočetně mnoho. Je možné se zaměřit na každou položku: například snížit náklady na propagaci, nebo na prodejní síť, což je možné provést například prodejem on-line, nebo pomocí sms zpráv. Nejvíce směrodatná je však poměrná obsazenost vlaku.

V kalkulaci rovněž není zahrnut provoz kinosálu ve voze, především poplatky za autorská práva. V případě správného stanovení ceny může být tvořen přiměřený zisk, ale nikdy nemůže jít o horentní sumy. Na místě je položit otázku, jak by se do nákladů promítla například neschopnost jednotky na trati, její nutné odtažení jiným vozidlem (je pravděpodobné že vozidlem ČD), střet vozidla na trati, poškození vozidla, nebo jeho úplné odstavení. Je sice uvažováno o nákupu pěti (v takovém případě by provoz byl bez zálohy, což je velký risk) až šesti vlakových souprav, což by představovalo jednu zálohu a tím i nižší riziko. Nehledě na to, že s pořízením jedné soupravy jako záložní by rovněž klesly výše počítané náklady na jedno sedadlo a jednu jízdu.

Náhradu zpoždění způsobenou dopravní cestou je možné požadovat v oprávněných případech od provozovatele dráhy. V tomto případě od SŽDC, neboť během tohoto roku bude funkce převedena od ČD právě na manažera infrastruktury.

Opět tu však vystupuje do popředí tzv. „ošlapné“, poplatek za užití železniční stanice. Může se tak například stát, že by ČD zakázali prodejní místa Student Agency v železniční stanici⁵¹. Dle sdělení pana Jančury je s „ošlapným“ počítáno. „...s „ošlapným“ v přijatelné výši v našem projektu počítáme, pokud ho budou platit všichni a pokud budou nádraží převedena do SŽDC.“^{52,53} Nádražní budovy v majetku ČD jsou sice diskutabilní, ovšem pokud již tak bylo učiněno, mají na to právo a není důvod proč by ho nevyužili.

4.2 Ušetří soukromý dopravce peníze?

Opět obrátím pozornost směrem ke Student Agency, neboť v tuto chvíli se jedná o jedinou firmu usilující o nedotovanou dálkovou dopravu.

4.2.1 Překážky

O technických překážkách již bylo psáno v kapitole 3.8.5 Technická stránka věci. Avšak jednou z jiných, než technických překážek může být například MDČR. MDČR může díky zákonu, jež připravil odbor pro veřejnou dopravu, nepovolit vstup soukromému dopravci (viz kapitola 3.8.6 Konec RT Expressu). Tohle je možné si vyložit také z opačné strany. Proč by stát povolil vstup cizímu dopravci, když na dané trati má zaplacené výkony. Neboť čím méně obsazený spoj objednaný státem, tím vyšší prokazatelná ztráta.

⁵¹ Proč by to ovšem dělali, když si za to nechají platit pronájem

⁵² JANČURA, Radim. "Věřím v budoucnost železnice!". Železniční magazín. 2007, roč. 14, č. 12, s. 16-17. Rozhovor.

⁵³ Ve zběžné, výše uvedené kalkulaci s ním rovněž není počítáno

4.2.2 Finanční část

„Dokážeme ušetřit státu část dotací a cestujícím nabídnout to, co u ČD postrádají.“⁵⁴ To ovšem nemusí být tak zcela pravda. Kapacita jednoho vlaku Student Agency je uvažována max. 220 míst oproti standardně řazenému IC vlaku ČD o osmi vozech s kapacitou 472 sedících cestujících. Tuto kapacitu má například ranní IC 580 z Ostravska do Prahy, jehož souprava přechází na odpolední EC „Comenius“ z Prahy do Krakova, jehož obsazenost bývá denně přes 90 %.

Jestliže by například vlaky Student Agency jezdili v jeho přibližné poloze (při volné kapacitě dopravní cesty), převzaly by jistou část frekvence tohoto výkonu. Převraveno bude 220 sedících. Zbytek poptávky frekvence by stejně musel odvézt jiný dopravce, například vlakem dotovaným státem. Poloprázdný vlak je pochopitelně nevýhodnější pro vyšší dorovnání prokazatelné ztráty.

Jiná situace je v dopravě regionální, kde se bez dotací jezdit nedá. Ať se tedy soukromí dopravci ucházejí o místa v dopravě regionální. Aby měli všichni stejné podmínky je to opět otázka vozidel. Musel by je pořídit kraj formou leasingové společnosti a tato vozidla pak poskytovat dopravci pro dopravní obsluhu jeho území. Krajské rozpočty toto neumožňují.

Další možnost jak částečně řešit pořizování vozidel jsou smlouvy mezi objednatelem a dopravcem na dlouhodobé období např. 10 let, neboť tato doba je reálnější pro splacení úvěrů na vozidla. Nikoliv smlouvy na jeden rok, které jsou nevýhodné z hlediska nejistoty v budoucnosti.

Netradičním způsobem, jak získat pro provoz vhodná vozidla jsou společné podniky. Společný podnik byl plánován mezi ČD a Vogtlandbahn. Princip fungování je poměrně jednoduchý. Jeden z dopravců (v tomto případě Vogtlandbahn) disponoval vhodným vozovým parkem a druhý dopravce (ČD) technickou základnou a kvalifikovanou pracovní silou. Vozidla měla být v provozu jak na území Německa, tak ČR. Projekt však po počátečním nadšení zcela utichl.

Jeden ze způsobů pořízení může být nákup vozidel dopravcem (např. ČD), na kterém by se rovněž finančně podílel příslušný kraj. Tato vozidla by pak byla provozována výhradně v tomto kraji. Tento způsob by byl vhodný právě s dlouhodobě uzavřenou smlouvou na provoz. Momentálně se ČD snaží tento způsob realizovat v Plzeňském kraji, kde je snaha pořídit jednotky Desiro.

⁵⁴ JANČURA, Radim. "Věřím v budoucnost železnice!". Železniční magazín. 2007, roč. 14, č. 12, s. 16-17. Rozhovor.

4.3 Jak dál

Naprostý základ všech změn byla transformace drah a s tím i oddělení infrastruktury od provozu na základě zákona č. 77/2002 sb.. Osobně se nebráním tomuto oddělení. Není žádoucí, aby se ČD staraly o investice do infrastruktury, to je věcí státu. Vše má své výhody a nevýhody, o těch již bylo psáno v kapitole 2.3 Výhody z rozdělení a 2.4 Nevýhody z rozdělení.

Dálková železniční doprava by měla být naprostým základem osobní dopavy v České republice, neboť se jedná o trvale udržitelnou formu dopavy, je šetrnějším systémem k životnímu prostředí, záborům půdy, stejně tak i bezpečnost a dosahovaná rychlost (na většině hlavních tratích) jsou vyšší, než například doprava silniční. Nejedná se zde jen o trať z Ostravy do Prahy, na které je momentálně největší potenciál pro přepravu. I na jiných, nejen koridorových tratích v ČR. Je také zcela logické, že ne na všech destinacích má doprava železniční výhodnou pozici. Jedním z těchto příkladů může být například Praha – Liberec, kde bude vždy rychlejší doprava silniční. Stejně tak například i mnohokrát jmenovaná trať Liberec – Pardubice. Zde také je silniční doprava rychlejší, díky trasování drážního tělesa.

4.3.1 Závazek veřejné služby

V letošním roce, snad díky politickým tlakům, došlo k zahrnutí dálkových vlaků IC a EC do závazku veřejné služby⁵⁵. Jedná se o zcela nestandardní věc, kdy jsou vlaky vyšší kvality dotovány ze státních peněz. To souvisí i s kulturou cestování na těchto vlacích, která se razantně snížila. Vlaky IC a EC by měly být provozovány na vlastní podnikatelské riziko, stejně jako vlaky SC. Jedině tak bude motivace nabízet lepší služby v dálkové dopravě díky hrozbě možné konkurence.

4.3.2 Investice do vozového parku

Do vozového parku je nutné investovat velkou sumu peněz. Nejde totiž jen o to, nakoupit „pár“ vozů a bude všechno v pořádku, jde o kompletní obnovu vozového parku, rekonstrukci vozů starých a stále pořizování nových vozů. To se týká samozřejmě jak dopavy dálkové, tak regionální. Současný ministr dopavy ing. Řebíček vidí priority v železnici. Velmi rád by každoročně investoval do železniční dopavy až 17 mld. Kč. Že jde o sumu horentní je známo hned na první pohled, potřeba by byla suma až 20 mld. ročně. Obnovit je třeba podstatnou část vozidlového parku. Například cena jedné jednotky řady 471 se pohybuje cca kolem 220 mil. Kč.

⁵⁵ Stav k dubnu 2008, smlouva stále ještě není podepsána

Doposud se prováděly rekonstrukce, ale i nákup nových vozů pro dálkovou dopravu v poměrně malých sériích. Malé série nejsou výhodné z několika důvodů. Dodávka menšího počtu vozidel se musí zákonitě projevit v jejich pořizovací ceně. Důležité je však i hledisko technické, malé série vozů jsou nákladné na údržbu a náhradní díly. Pořizování by mělo probíhat v krátkém čase dodání celé série, nikoliv po několika kusech ročně, jako například zdoluhavé a pomalé pořizování jednotek 471⁵⁶.

4.4 Oddělení osobní dopravy

Dne 11. ledna schválila vláda na svém zasedání záměr MDČR o vyčlenění osobní dopravy do samostatné dceřiné společnosti, podobně jako se oddělila doprava nákladní. Tímto cílem by mělo dojít ke zprůhlednění financování.

Proč oddělovat osobní dopravu od mateřské firmy ČD. Čím se bude ve výsledku mateřská firma zabývat? Vozovým parkem těžko, ten si vezme pod sebe oddělená osobní doprava (v případě předpokládání podobného průběhu jako u Carga). Údržbou infrastruktury? To je starost SŽDC.

Ať už objednává stát prostřednictvím MDČR, nebo kraje, jsou to ve výsledku vždy státní peníze, jen jinak nazvané. A jestli tyto peníze půjdou do ČD, nebo ČD Osobní doprava schovávající se za jiným logem a tvářící se jako úplně jiný podnik, je přeci jedno.

O finančních nákladech na dělení nemluvě. Když se v přírodě dělí buňka, dělí se vše na dvakrát. Podobně tomu je i v případě dělení podniku. Ovšem zde se to týká především zdvojení vedoucího aparátu a jeho umístění. Všechno je to o účetnictví, tak proč to nezabezpečit vnitropodnikově, než dělit velkou firmu.

4.4.1 Jiný úhel pohledu

Naopak, co by se mělo stát, o čem se vůbec nemluví, je, alespoň účetně, oddělit dopravu dálkovou. Mám tím na mysli především vlaky vyšší kategorie. Nezařazovat tyto vlaky do závazku veřejné služby, neboť tím značně trpí jejich kvalita díky nemožnosti vybrat příplatek pro vlaky vyšší kvality. Dopravce je tím také jistým způsobem demotivován ke zlepšování a garanci služeb.

Druhou možností je ponechat tyto vlaky v závazku veřejné služby, jako povinně místenkové, čímž by neutrpěl cestovní standard. Do smlouvy na tyto vlaky zakomponovat kvalitativní ukazatele, jako například ve smlouvách na trati Pardubice – Liberec. Sankce při neřazení vozu odpovídajícího standardu apod..

⁵⁶ Závisí však i na kapacitě výrobce

A když už se má vytvořit pro osobní dopravu dceřiná společnost, ať se vytvoří jen pro dálkovou dopravu, podobně jako u DB. Regionální doprava, nebo obecně doprava objednávaná v závazku veřejné služby ať zůstane v rukou ČD a vlaky provozované na komerční bázi SC, EC, IC, EN jsou provozovány pod hlavičkou ČD Dálková doprava. Jistým způsobem by tím došlo ke zprůhlednění financování a podpory tržního chování.

Dálková doprava by se tak mohla stát konkurenceschopnou vůči ostatním dopravcům, kteří se snaží, nebo budou snažit prosadit. Pokud by služby byly na odpovídající úrovni, s garancí všech dostupných služeb, jistě by se takový dopravce nemusel bát požadovat za tyto služby na úrovni i vyšší jízdné.

Závěr

V této práci byla popsána historie dálkové dopravy, současný stav při provozování dálkové železniční dopravy. Stejně tak jako konkurence a její současný vliv. Nakonec bylo sepsáno několik možností, kterým způsobem by bylo možné řešit situaci v dálkové dopravě. Bylo uvedeno několik dopravních firem, které se usilovně snažily a snaží podnikat v železniční dálkové dopravě. Firma Railtrans bohužel neuspěla.

Projekt firmy Student Agency již dostává jasnější obrysy. Dá se očekávat, že v budoucích asi deseti letech budou mít ČD stále převahu na české železnici. Během této doby se však mohou připravit na konkurenční souboj s novými dopravci o lukrativní destinace. Zapomínány nesmí být ani výkony obsluhující ne příliš významná vozební ramena.

Jistě by nebylo od věci zapojit do financování moderních vozidel, alespoň pro regionální dopravu i kraje, jako například nyní probíhající jednání s Plzeňským krajem o pořízení jednotek Desiro, o což se nyní ČD snaží.

Státní finanční podpora tohoto sektoru dopravy však bude vždy nutná, neboť v síťovém charakteru není možné pokrýt ani náklady na provoz. Bude potřeba peníze vynakládat účelně na určené věci formou různých dotačních programů. Železniční dopravci musí pomocí marketingových nástrojů přesvědčit veřejnost, že za kvalitu se platí. Z druhé strany je však nutné garantovat nabízené služby, jedině tak si železniční dopravce získá a udrží své zákazníky.

Otázkou zůstávají technické parametry tratí. Překonání několika napájecích systémů je již dlouhá léta zvládnuto. Problém tak zůstává se zabezpečovacím zařízením, v ČR hlavně kolejové obvody, které jsou velmi náchylné k rušení. I to je však možné zvládnout, například aplikací jednotného evropského zabezpečovacího systému, zde však bude nutné vynaložit nemalé finanční prostředky.

Je tedy otázkou času a schopností ostatních dopravců, tak i ČD, jak se vypořádají s budoucím vývojem a jak se postaví ke konkurenci a všem překážkám. Významnou a nezanedbatelnou roli hraje i MDČR, které svou strategií může podpořit, nebo utlumit podnikání železničních dopravců například výběrovými řízeními.

Použitá literatura

- [1] MAHEL, Ivo. *Historie železnic* [online]. 2007, 8.9.2007 [cit. 2007-11-25]. Dostupný z WWW: <http://www.zababov.cz/wiki/index.php/Historie_%C5%Beeleznic>.
- [2] TOMEŠ, Zdeněk, POSPÍŠIL, Tomáš. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1. vyd. Brno: [s.n.], 2006. 77 s. ISBN 80-210-4220-6.
- [3] Výroční zpráva Skupiny České dráhy za rok 2006
- [4] Výroční zpráva Skupiny České dráhy za rok 2005
- [5] Výroční zpráva České dráhy a.s. 2004
- [6] Výroční zpráva České dráhy a.s. 2003
- [7] Výroční zpráva České dráhy 2002
- [8] Výroční zpráva České dráhy 2001
- [9] Výroční zpráva SŽDC 2006
- [10] Výroční zpráva SŽDC 2005
- [11] Výroční zpráva SŽDC 2004
- [12] KADERÁVEK, Petr. Veolia vypracovala nabídku pro dálkovou dopravu. *Železniční magazín*. 2005, roč. 13, č. 8, s. 8-9.
- [13] KADERÁVEK, Petr, PERNIČKA, Jaromír. Zpráva o stavu konkurenčního prostředí v osobní železniční dopravě v ČR. *Železniční magazín*. 2005, roč. 12, č. 8, s. 12-15.
- [14] PERNIČKA, Jaromír. Osobní železniční doprava Ostrava - Praha. *Železniční magazín*. 2003, roč. 10, č. 12, s. 13-15.
- [15] KADERÁVEK, Petr. Další průlom na českých kolejích?. *Železniční magazín*. 2006, roč. 13, č. 8, s. 26-27.
- [16] CHOVANEC, Igor. Konec jmen vlaků u DB. *Železniční magazín*. 2004, roč. 11, č. 1, s. 18-19.
- [17] KADERÁVEK, Petr. Regionální doprava na prahu změn. *Železniční magazín*. 2005, roč. 12, č. 12, s. 16-19.
- [18] KADERÁVEK, Petr. Porodní bolesti prvních soutěží. *Železniční magazín*. 2006, roč. 13, č. 3, s. 16-17.
- [19] KADERÁVEK, Petr. Zametou se soutěže pod stůl?. *Železniční magazín*. 2006, roč. 13, č. 6, s. 16-17.
- [20] KADERÁVEK, Petr, PERNIČKA, Jaromír. InterConnex. *Železniční magazín*. 2002, roč. 9, č. 6, s. 17-18.
- [21] PERNIČKA, Jaromír. Několik otázek pro Connex. *Železniční magazín*. 2002, roč. 9, č. 3, s. 10-11.

- [22] KADERÁVEK, Petr. Oživí Veolia České koleje. *Železniční magazín*. 2007, roč. 14, č. 6, s. 14-15.
- [23] RÁKOSNÍK, Jakub, PERNIČKA, Jaromír. Kolejové obvody v ČR; díl první. *Železniční magazín*. 2007, roč. 14, č. 4, s. 21-23.
- [24] POHL, Jiří. Kolejové obvody v ČR; díl druhý. *Železniční magazín*. 2007, roč. 14, č. 7, s. 23-28.
- [25] KADERÁVEK, Petr. Vec: zmena provozovatele. *Železniční magazín*. 2007, roč. 14, č. 11, s. 8-11.
- [26] KADERÁVEK, Petr. Pětice provozovatelů v "trojmezí". *Železniční magazín*. 2003, roč. 10, č. 1, s. 14-17.
- [27] POHL, Jiří. Homologace vozidel v evropském pojetí. *Železniční magazín*. 2004, roč. 11, č. 7, s. 30-31.
- [28] KADERÁVEK, Petr. RTexpress nevyjel. *Železniční magazín*. 2006, roč. 13, č. 12, s. 2.
- [29] JANČURA, Radim. "Věřím v budoucnost železnice!". *Železniční magazín*. 2007, roč. 14, č. 12, s. 16-17. Rozhovor.
- [30] CHVOANEC, Igor. Vlaky EuroCity jezdí v České republice již deset let. Ale co s nimi dál?. *Železniční magazín*. 2002, roč. 9, č. 2, s. 14-15.
- [31] *Cenový věstník*. [s.l.]: Ministerstvo financí, c2007. Ročník XXXV. Seznam zboží s regulovanými cenami, s. 17-19 .

Elektronické dokumenty

- [32] Nová vozidla pro ČD: nejen řady 671, 961 a 755. *Zelpage* [online]. 2007 [cit. 2007-12-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/5508>>.
- [33] Nové vedení ČD: Najmeme externí dopravce. *Zelpage* [online]. 2008 [cit. 2008-02-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/5778>>.
- [34] Osobní doprava se oddělí od Českých drah. *Zelpage* [online]. 2008 [cit. 2008-02-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/5704>>.
- [35] *SŽDC - správa železniční dopravní cesty, státní organizace : Přístup na železniční dopravní cestu* [online]. 2007 [cit. 2008-02-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.szdc.cz/prohlaseni.php>>.
- [36] *Ministerstvo dopravy České republiky : Přehledy plnění smluv na vlaky kategorie R na relacích Pardubice – Liberec a Plzeň – Most* [online]. 2007 [cit. 2008-02-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/Prehledy-plneni.htm>>.

- [37] *Ministerstvo dopravy České republiky : Smlouvy na zajištění dopravních potřeb státu v relaci Pardubice – Liberec a Plzeň – Most* [online]. 2007 [cit. 2008-02-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/SmlouvyPa-LiPn-Mo.htm>>.
- [38] *Co přinese nová nabídka objednavateli : ...kvalitnější železniční dopravu a úsporu finančních prostředků* [online]. 2007 [cit. 2008-04-25]. Dostupný z WWW: <http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_2_dvoulist.pdf>.
- [39] *Co přinese nová nabídka cestujícím : ... komfortní, spolehlivé a levnější cestování* [online]. 2007 [cit. 2008-04-25]. Dostupný z WWW: <http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_2_dvoulist.pdf>.
- [40] *Veolia Transport nabízí nové řešení : dálkové železniční dopravy Praha hl.n. - Turnov - Tanvald, Nymburk - Česká Lípa - Rumburk a Liberec - Ústí nad Labem* [online]. 2007 [cit. 2008-04-25]. Dostupný z WWW: <http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_1.pdf>.
- [41] ŠIMRAL, Petr. *RTexpress* [online]. c2006-2008 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.railtrans.cz/>>.
- [42] ŠIMRAL, Petr. *Ukončení* [online]. Sokolov : 2007 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <http://www.railtrans.cz/download/rte_ukonceni.pdf>.
- [43] *Dráhy dostanou miliardy na obnovu vozového parku* [online]. c2008, 24.4.2008 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/5996>>.
- [44] *Desira pro regionální spoje ČD* [online]. 9.4.2008. c2008 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/5972>>.
- [45] POSPÍŠILOVÁ, Irena. *O modernizaci železničních vozidel : Rozhovor s ing. Jiřím Kolářem, Ph.D., náměstkem generálního ředitele ČD pro osobní dopravu* [online]. 2007 [cit. 2008-05-10]. Dostupný z WWW: <http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2007/7_28kola.htm>.
- [46] *Usnesení vlády České republiky* [online]. 2008 [cit. 2008-05-11]. Dostupný z WWW: <[http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/353b7431a3a9daaec1256f540046fe0d/B6BFE8AA708A42B0C12573A600535927/\\$FILE/1352%20uv071204.1352.doc.pdf](http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/353b7431a3a9daaec1256f540046fe0d/B6BFE8AA708A42B0C12573A600535927/$FILE/1352%20uv071204.1352.doc.pdf)>.

Seznam tabulek

tabulka č. 1 Fáze vývoje železnic	13
tabulka č. 2 Přehled podniků obstarávající provoz a infrastrukturu ve vybraných zemích EU	31
tabulka č. 3 vztahy plateb mezi ČD a SŽDC z pohledu ČD.....	32
tabulka č. 4 Výše dotací do drážní dopravy	34
tabulka č. 5 Přehled vybraných ukazatelů z osobní dopravy.....	34
tabulka č. 6 počty dopravců v letech 2002 - 2006	37
tabulka č. 7 výkony dopravců v letech 2003 – 2006 [vlkm/trkm].....	38
tabulka č. 8 podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě.....	38
tabulka č. 9 podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě.....	38
tabulka č. 10 Přehled cen jednotlivých druhů spojů v celé trase, srovnání ČD a RTexpress...	50

Seznam obrázků

obrázek č. 1 Ozdobení bočnice vozu ze soupravy „Ostravana“	16
obrázek č. 2 znázornění vztahu plateb mezi ČD a SŽDC z pohledu ČD	33
obrázek č. 3 Zobrazení vývoje vybraných ukazatelů	35
obrázek č. 4 Nové logo společnosti Veolia Transport.....	41
obrázek č. 5 Ilustrace jednotky Desiro Classic v barvách Veolie	42
obrázek č. 6 Pohled do interiéru řídicího vozu řady 954, konkrétně do oddílu první třídy.....	46
obrázek č. 7 Animace RT Expressů	52
obrázek č. 8 Kdo bude v cíli dřív? Je jasné že pendolino uhánějící po Jezernickém viaduktu. Ve skutečnosti však tento snímek byl pořízen dvojí expozicí téhož místa.	54
obrázek č. 9 Uveřejněný inzerát v odborném tisku	55
obrázek č. 10 Náčrt rozteče sedadel a jejich porovnání	58
obrázek č. 11 Rozteč sedadel (rozměr oddílu) vozů používaných v dálkové dopravě u ČD ...	59

Seznam zkratek

ČD	České dráhy
a.s.	akciová společnost
ADIF	španělský správce infrastruktury
AVE	system španělských vysokorychlostních vlaků
CIS	CisAlpino, společný podnik FS a SBB, vlaky spojující Itálii a Švýcarsko, dříve výlučně vedeny jednotkami pendolino
CZE	centrální zdroj energie
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie
ČSD	Československé státní dráhy
DB	Die Deustch Bahn – Německé dráhy
DSB	Dánské železnice
EC	vlak vyšší kvality, EuroCity
EN	vlak vyšší kvality, EuroNight
ERMTS	jednotný evropský zabezpečovací systém
Ex	expres
FS	Ferovie dello stato s.p.a. – Italské dráhy
GVD	grafikon vlakové dopravy
IC	vlak vyšší kvality InterCity
ICE	system německých vysokorychlostních vlaků
ICx	InterConexx
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
NS	Nizozemské dráhy
ÖBB	Rakouské spolkové dráhy
PPS	přechodová pohraniční stanice
R	rychlík
RENFE	Španělské dráhy
RFF	francouzský správce infrastruktury
RIC	mezinárodní úmluva o provozu osobních vozů
s.o.	státní organizace
SA	Student Agency

SBB	Švýcarské dráhy
SC	vlak vyšší kvalit SuperCity
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SJ	Švédské železnice
SNCF	Francouzské dráhy
SŽ	Slovinské dráhy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEE	TransEuropeExpress
TGV	sytém francouzských vysokorychlostních vlaků
VR	Finské dráhy
ZSSK	železnice Slovenské republiky
ŽOS	železniční opravy a strojírna

Seznam příloh

1. Příloha: Přehled plnění smluvních závazků na trati Pardubice – Liberec za rok 2007
2. Příloha: Přehled plnění smluvních závazků na trati Plzeň – Most za rok 2007
3. Příloha: Situační schéma nabídky linek Veolia
4. Příloha: Příklad řešení os symetrie a přípojných vazeb linky Liberec
5. Příloha: Porovnání jízdních dob
6. Příloha: Kalkulace na jednu jízdu a jedno sedadlo při $N_s = 220$ sedadel
7. Příloha: Kalkulace na jednu jízdu a jedno sedadlo při $N_s = 290$ sedadel

1. Příloha

Přehled plnění smluvních závazků na trati Pardubice – Liberec za rok 2007

Pardubice - Liberec 2007		
měsíc	Procentuální přesnost	
	zpoždění	náležitosti
Leden	93,73%	98,67%
Únor	97,42%	99,21%
Březen	95,30%	100,00%
Duben	96,85%	100,00%
Květen	91,04%	99,46%
Červen	89,78%	99,63%
Červenec	94,01%	98,92%
Srpen	96,70%	99,46%
Září	94,50%	96,41%
Říjen	87%	99,07%
Listopad	74,63%	97,78%
Prosinec	89,58%	89,58%

Zdroj: Přehled plnění smluv na vlaky kategorie R na relacích Pardubice – Liberec a Plzeň – Most, MDČR, URL: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/Prehledy-plneni.htm>

2. Příloha

Přehled plnění smluvních závazků na trati Plzeň – Most za rok 2007

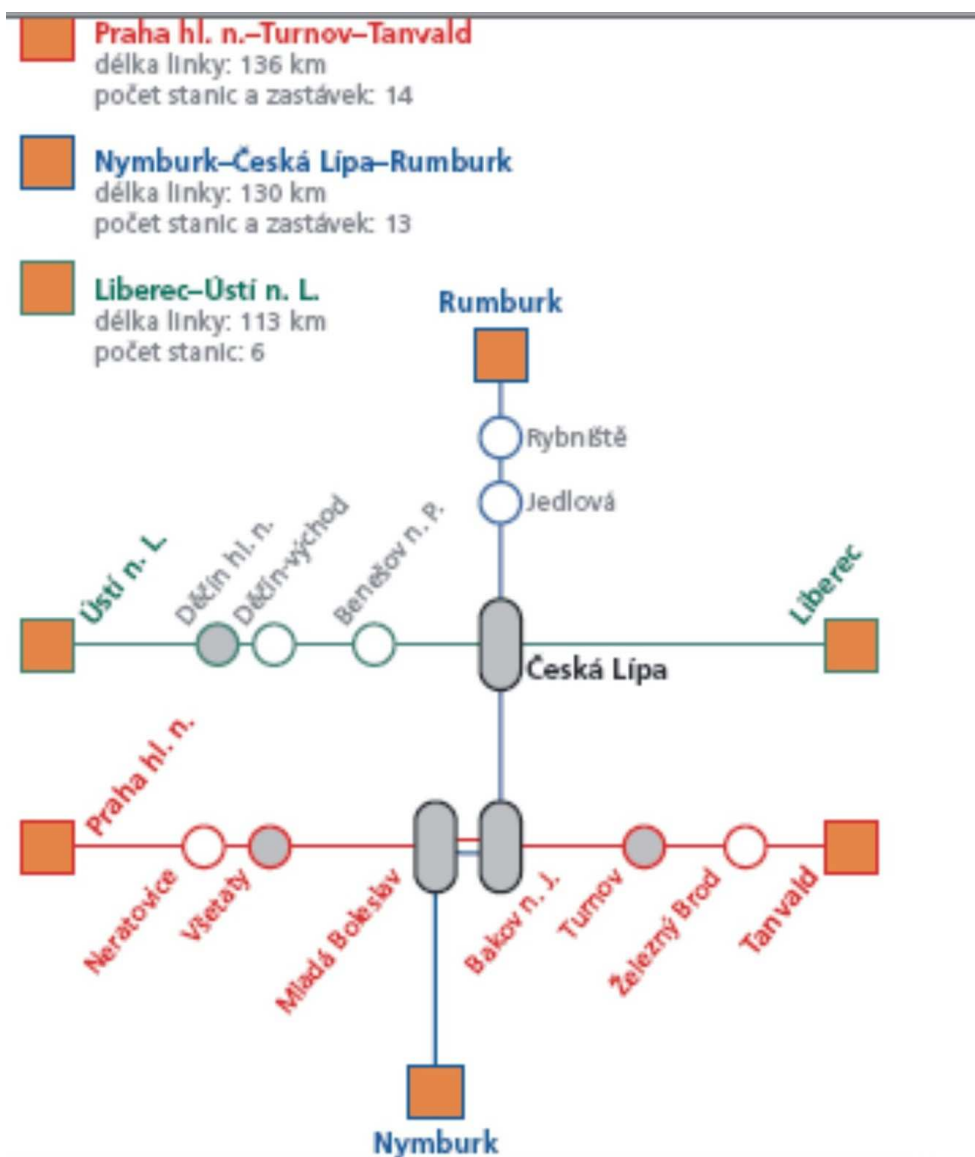
Plzeň - Most 2007		
měsíc	Procentuální přesnost	
	zpoždění	náležitosti
Leden	88,58%	99,61%
Únor	95,58%	97,41%
Březen	93,40%	98,25%
Duben	94,80%	90,40%
Květen	92,47%	97,25%
Červen	83,33%	94,48%
Červenec	94,01%	97,67%
Srpen	88,16%	90,48%
Září	89,50%	90,34%
Říjen	100%	100%
Listopad	96,43%	94,94%
Prosinec	96,97%	96,97%

Zdroj: Přehled plnění smluv na vlaky kategorie R na relacích Pardubice – Liberec a Plzeň – Most, MDČR, URL: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/Prehledy-plneni.htm>

náležitosti – plánované turnusové náležitosti – vozidla, jež se ČD smluvně zavázala nasazovat na tyto spoje

Měsíc prosinec je pouze od 1.12. do 8.12. 2007

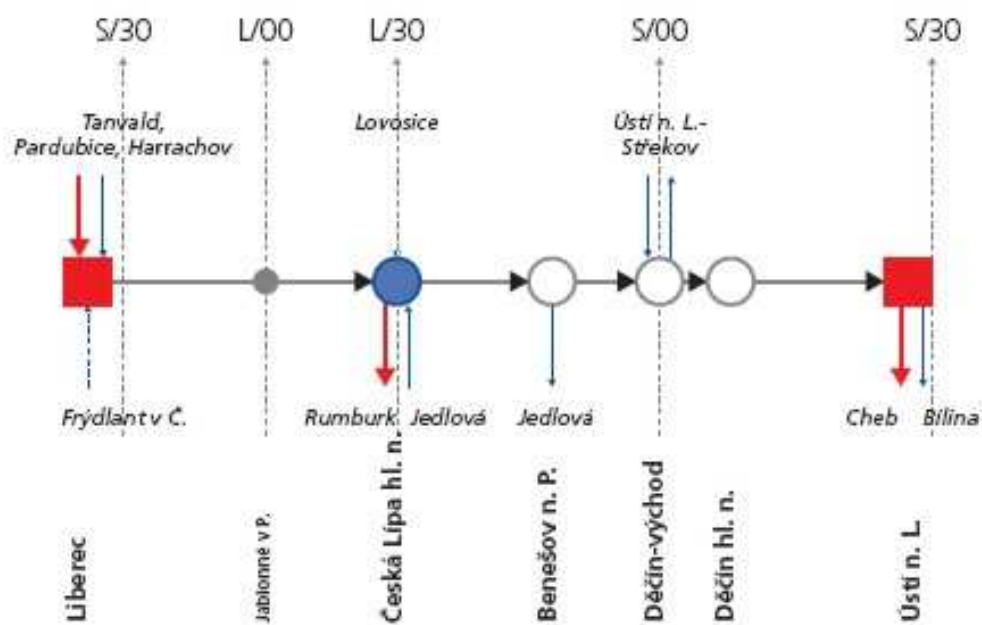
Situční schéma nabídky linek Veolia Transport.



Zdroj: Informační leták společnosti Veolia Transport, URL: http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_1.pdf.

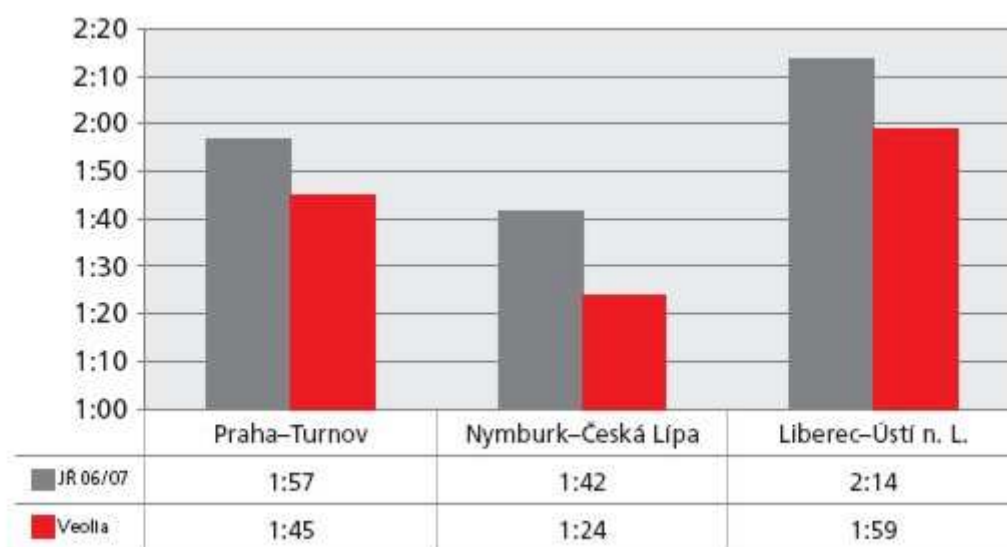
4. Příloha

Příklad řešení os symetrie a přípojných vazeb linky Liberec.



Zdroj: Informační leták společnosti Veolia Transport, URL: http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_1.pdf

Porovnání jízdních dob



Zdroj: Informační leták společnosti Veolia Transport, URL: http://www.veolia-transport.cz/uploadConnex/TheCzechRep/VTCR/Letak_nabidka_1.pdf

6. Příloha

Kalkulace na jednu jízdu a jedno sedadlo při $N_s = 220$

Odpisy				
počet sedadel	N_s	220		
pořizovací cena	C	200 000 000 Kč	N_o	74,12679 Kč
doba životnosti	T	14 Let		
sučinitel provozního využití	K_v	0,8		
počet jízd denně	N_j	3		
počet dnů	N_d	365		
údržba a úklid				
náklady	$N_ú$	20 Kč/km		
délka trati	L	358 km	$N_ú$	32,54545 Kč
Mzdy vlakového personálu				
počet osob	N_p	6 Osob		
doba směny	T_s	8,5 hodin	N_m	69,54545 Kč
hodinová mzda	N_m	300 Kč/h		
Energie				
měrná spotřeba	w	9 kWh/km		
cena energie	C_e	2 Kč/km	N_e	29,29091 Kč
Dopravní cesta				
	S_{1e}	9,23	dopravní cesta	
	L_e	358	N_{d1}	22,47 Kč/km
	S_{2e}	52,96	N_d	36,56482 Kč
	Q	250 tun		
cena za řízení provozu	C_1	3304,34		
zajištění provozuschopnosti	C_2	4739,92		
maximální cena	C_m	8044,26		
Náklady na prodej jízdenek				
náklady na sít	C_p	15 000 000 Kč		
počet jednotek	N	5	N_p	15,56663 Kč
Náklady na propagaci				
roční náklady	C_r	25 000 000 Kč	N_r	25,94438 Kč
celkové přímé náklady				<u>283,5844 Kč</u>
		Poměrné obsazení	Náklady	počet osob
		1 Nx	283,5844	220
		0,8 Nx	354,4805	176
		0,6 Nx	472,6407	132
		0,4 Nx	708,9611	88
		0,2 Nx	1417,922	44

7. Příloha

Kalkulace nákladů na jedno sedadlo a jednu jízdu při $N_s = 290$ sedadel

Odpisy			
počet sedadel	N_s	290	
pořizovací cena	C	200 000 000	N_o 56,23411 Kč
doba životnosti	T	14	
sučinitel provozního využití	k_v	0,8	
počet jízd denně	n_j	3	
počet dnů	n_d	365	
údržba a úklid			
náklady	$n_ú$	20 Kč/km	
délka trati	L	358 km	$N_ú$ 24,68966 Kč
Mzdy vlakového personálu			
počet osob	N_p	6	
doba směny	T_s	8,5 hodin	N_m 52,75862 Kč
hodinová mzda	n_m	300 Kč/h	
Energie			
měrná spotřeba	w	9 kWh/km	
cena energie	c_e	2 Kč/km	N_e 22,22069 Kč
Dopravní cesta			
	S_{1e}	9,23	dopravní cesta
	L_e	358	N_{d1} 22,47 Kč/km
	S_{2e}	52,96	N_d 27,73883 Kč
	Q	250 t	
cena za řízení provozu	C_1	3304,34	
zajištění provozuschopnosti	C_2	4739,92	
maximální cena	C_m	8044,26	
Náklady na prodej jízdenek			
náklady na síť	C_p	15 000 000 Kč	
počet jednotek	N	5	N_p 11,80916 Kč
Náklady na propagaci			
roční náklady	C_r	25 000 000 Kč	N_r 19,68194 Kč
celkové přímé náklady			<u>215,133</u> Kč
	Poměrné obsazení	Náklady	<i>počet osob</i>
	1 N_x	215,133	290
	0,8 N_x	268,9163	232
	0,6 N_x	358,555	174
	0,4 N_x	537,8325	116
	0,2 N_x	1075,665	58

