

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2014

David Rada

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza možností konkurenčního prostředí na trati
Praha – Ostrava

David Rada

Bakalářská práce

2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **David Rada**
Osobní číslo: **D11193**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Analýza možností konkurenčního prostředí na trati Praha - Ostrava**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

1 Analýza nabízených služeb a spojení v relaci Praha - Ostrava

2 Návrh konceptu spojení v relaci Praha - Ostrava

3 Vyhodnocení návrhu


Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 4
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:


MOJŽÍŠ, Vlastislav. Kvalita dopravních a přepravních procesů. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 153 s. ISBN 80-86530-09-4.
STEJSKAL, Petr. Tarify a ceny. 3. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. 92 s. ISBN 80-7194-160-3.
HRABÁČEK, Jan a NACHTIGALL, Petr. Provozování dráhy a drážní dopravy III - studijní opora. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. 59 s.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Ivo Hruban, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2013
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. května 2014


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2014

David Rada

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval především svému vedoucímu bakalářské práce Ing. Ivo Hrubanovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky při tvorbě této práce. Děkuji také mé rodině a přátelům za psychickou podporu při zpracovávání této práce.

ANOTACE

V práci je provedena analýza dopravců České dráhy, RegioJet a LEO Express na železniční trati Praha – Ostrava. Analýza je zpracovaná v oblasti cen jízdného, nabízených služeb, provozovaných vozidlech a tarifního zohledňování skupin cestujících. Na základě provedených analýz je zpracován návrh konceptu spojení v rámci konkurenčního prostředí a jeho vyhodnocení.

KLÍČOVÁ SLOVA

analýza, jízdné, konkurence, služby, uznávání jízdenek, železnice

TITLE

Analysis of competitive environment possibilities on railway line Prague – Ostrava

ANNOTATION

The analysis of the companies the Czech Railways, RegioJet and LEO Express on the railway line Prague – Ostrava is realised in this thesis. The analysis is focused on fares, offered services, operated vehicles and tariff respecting groups of passengers. Proposed concept of connection within the competitive environment is based on the analysis. Evaluation of the proposed concept is introduced in the last part of this thesis.

KEYWORDS

analysis, fare, competition, services, accepting tickets, railway

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	8
SEZNAM TABULEK	9
SEZNAM ZKRATEK	10
ÚVOD.....	11
1 DOPRAVCI.....	12
1.1 České dráhy.....	12
1.2 RegioJet.....	14
1.3 LEO Express	15
2 ANALÝZA DOPRAVCŮ.....	17
2.1 České dráhy.....	17
2.2 RegioJet.....	20
2.3 LEO Express	23
2.4 Tarifní zohledňování skupin cestujících	25
2.5 Shrnutí analýzy.....	28
3 NAVRHOVANÁ ZLEPŠENÍ KONKURENČNÍHO PROSTŘEDÍ.....	30
3.1 Uznávání jízdenek.....	30
3.2 Čekání na přípojné vlaky	35
3.3 Nezávislý regulátor	36
3.4 Koncept ideálního spojení.....	39
4 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ	42
ZÁVĚR	45
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	47

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Vlak SCP společnosti ČD	13
Obrázek 2 Vlak EC společnosti ČD	14
Obrázek 3 Vlak IC společnosti RJ	15
Obrázek 4 Vlak LE společnosti LE	16

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Srovnání cen spojů ČD na vybraných trasách	18
Tabulka 2 Základní přehled palubního menu ve vlacích ČD – EC, IC a SCP	19
Tabulka 3 Srovnání cen spojů RJ na vybraných trasách	21
Tabulka 4 Základní přehled palubního menu ve vlacích RJ.....	21
Tabulka 5 Srovnání cen spojů LE na vybraných trasách.....	24
Tabulka 6 Základní přehled palubního menu ve vlacích LE	24
Tabulka 7 Srovnání tarifních skupin dopravců podle cen	26
Tabulka 8 Přehled části JŘ z Prahy hl.n. do Ostravy hl.n.....	37
Tabulka 9 Přehled části JŘ z Ostravy hl.n. do Prahy hl.n.....	38
Tabulka 10 Vyhodnocení návrhu části JŘ na trase Praha hl.n. – Ostrava hl.n.	43
Tabulka 11 Vyhodnocení návrhu části JŘ na trase Ostrava hl.n. – Praha hl.n.	44

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy, a.s.
EC	EuroCity
IC	InterCity
JLV	Jídelní a lůžkové vlaky
JŘ	Jízdní řád
LE	LEO Express, a.s.
RJ	RegioJet, a.s.
SA	STUDENT AGENCY, k.s.
SCP	SuperCity Pendolino
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.

ÚVOD

Národní dopravce České dráhy patří mezi dopravce s dlouholetou tradicí na české železnici, o čemž nemůže být vůbec pochyb. Donedávna provozoval veřejnou osobní drážní dopravu s čistě monopolním postavením na trati Praha – Ostrava, stejně jako tomu je na většině tratí v České republice. To se však změnilo koncem září 2011, kdy na trať vstoupil dopravce RegioJet, od listopadu dalšího roku se ještě přidal na tuto trať další soukromý dopravce – LEO Express. Oproti soukromým dopravcům se národní dopravce nemůže považovat za low-cost společnost. Analogicky nelze usoudit, že by nabízel maximální služby za minimální ceny, ale měl by se o to snažit. Vsází třeba na vysokou spolehlivost svých vlaků. Otevření trhu pro ostatní dopravce by mělo přinést nižší ceny a lepší kvalitu služeb, tedy lepší poměr kvality k ceně, což cestující jistě rádi ocení. Konkurenčnímu prostředí chybí nezávislý regulátor, který by řešil nejen spory mezi dopravci, ale také ostatní úpravy (např. vzájemné uznávání jízdenek dopravci, čekání na přípojné vlaky různých dopravců atd.).

Cílem této bakalářské práce je na základě analýzy možností konkurenčního prostředí na trati Praha – Ostrava navrhnout koncept spojení a úpravu technicko-technologických podmínek provozu, kde provozují drážní dopravnu dopravci České dráhy, RegioJet a LEO Express. Nejdříve bude provedeno základní seznámení s dopravci. V další části práce bude provedena analýza cen jízdného, nabízených služeb, provozovaných vozidel a tarifního zvýhodňování skupin cestujících. V následující části práce bude proveden návrh konceptu spojení, které se bude týkat vzájemného uznávání jízdenek, čekání na přípojné vlaky, stanovení nezávislého regulátora a návrhu ideálního spojení mezi těmito městy bez ohledu na dopravce, který by ho provozoval. V poslední části práce bude provedeno vyhodnocení návrhů.

1 DOPRAVCI

V první části této práce budou představeni jednotliví dopravci provozující veřejnou osobní drážní dopravu na trati Praha – Ostrava. Na této trati figurují celkem tři dopravci: České dráhy, a.s. (ČD), RegioJet, a.s. (RJ) a LEO Express, a.s. (LE).

1.1 České dráhy

Podle (1) je národní dopravce ČD pokračovatelem více než 160leté tradice provozování železniční dopravy na území dnešní České republiky. Vznikl dne 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace ČD. ČD byly založeny jako společnost, která v sobě sjednocovala činnosti dopravního podnikání v oblasti přepravě osob a zboží spolu s podnikáním v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu celostátních a regionálních drah vlastněných státem. Generálním ředitelem ČD je Daniel Kurucz. Transformací státní organizace ČD vznikly následující čtyři nástupnické organizace:

- akciová společnost ČD, která poskytuje služby cestujícím v osobní dopravě,
- akciová společnost ČD Cargo, která poskytuje služby zákazníkům v nákladní dopravě,
- státní organizace Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), která zabezpečuje provozuschopnost železniční dopravní cesty, poskytuje železničním dopravcům přístup na dopravní cestu, zabezpečuje modernizaci dopravní infrastruktury, hospodaří s majetkem státu atd.,
- Drážní inspekce jako organizační složka, jejímž posláním je zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na síti SŽDC, vydávání bezpečnostních doporučení atd.

Podle jízdního řádu (JŘ) 2013/2014 ČD nabízí na trati č. 270 z Prahy do Bohumína tři produkty (kategorie spojů): SuperCity Pendolino (SCP), EuroCity (EC) a InterCity (IC). V práci bude zmínka pouze o spojích jedoucích v celé trase Praha – Ostrava, nebudou zmiňovány spoje v trase Praha – Valašské Meziříčí – Žilina, kterých se podle názoru autora práce netýká konkurence tolik, jako výše zmiňovaných spojů, které nejsou dotovány státem.

Vlajkovou lodí ČD jsou bezpochyby spoje SCP. Od JŘ 2013/2014 se jednoznačně jedná o nejrychlejší spojení mezi Prahou a Ostravou, které tyto vlaky zvládnou za 2 h 59 min. Vlaky SCP nabízí tedy nejen vysoký standard rychlosti, ale také pohodlí a služeb. Ve vlaku

je řazeno pět vozů druhé třídy (z nichž jeden je veden jako tichý oddíl), jeden bistrovůz a jeden vůz první třídy. Ještě na začátku září 2013 byly řazeny dva vozy první třídy, ale z důvodu vyšší poptávky po druhé třídě byl vůz první třídy číslo jedna přeznačen na druhou třídu, který je veden jako tichý oddíl. Celý vlak je ve velkoprostorovém uspořádání 2 + 1, většina sedadel je polohovatelná. Kromě sklopných stolečků u každé sedačky se zde nachází i místa s pevnými stoly (tzv. „čtyřky“). Nechybí zásuvky, které však nejsou k dispozici pro všechny cestující. Sedačky první a druhé třídy se liší pouze v barvě polstrování, rozteč sedadel je stejná.



Obrázek 1 Vlak SCP společnosti ČD

Zdroj: autor

Druhý a třetí produkt, který ČD na této trati nabízejí, jsou vlaky EC a IC. Tyto kategorie se od sebe liší jen tím, že spoje EC spojují Prahu a Žilinu přes stanici Bohumín, vlaky IC v Bohumíně nebo Třinci začínají/končí. Ve srovnání s vlaky SCP jde o nižší standard služeb. Na vlacích jsou většinou řazeny moderní klimatizované, z velké části rekonstruované, vozy. Vlaky se mohou stejně jako SCP pohybovat rychlostí až 160 km/h, avšak nemohou využít rychlosti pro vlaky s naklápacími skříněmi, navíc zastavují ve větším počtu stanic. Cesta z Prahy do Ostravy trvá podle JŘ 2013/2014 3 h 27 min, v opačném směru je o tři minuty delší. Zásuvky mají cestující k dispozici v omezeném množství – záleží na typu vozu – ČD na těchto vlacích nabízí široké spektrum velkoprostorových a oddílových vozů (tzv. kupé). Cestujícímu v první třídě je nabízen bezpochyby vyšší komfort, ať už v samotném provedení sedaček (většinou polohovatelné), tak i v uspořádání 2 + 1.



Obrázek 2 Vlák EC společnosti ČD

Zdroj: autor

1.2 RegioJet

Koncem září roku 2011 vstoupil na trať Praha – Ostrava první konkurent ČD – soukromý dopravce RJ. Tím ČD skončilo ryze monopolní postavení na této trati. Podobně jako u autobusů STUDENT AGENCY (SA), které jsou evropskou raritou (v poměru kvalita/cena), je i nedotovaný žlutý vlak určitý způsobem raritou na českých kolejích. Není běžné, že by soukromý dopravce provozoval železniční dopravu a přepravu bez dotací státu/kraje/obcí. Podle vedení společnosti to lze snadno – soupravy musí být přizpůsobeny požadavkům všech cestujících – luxusní, a přesto velmi levné (díky svému stáří), kvalitativně zaměřeny nejen na běžnou klientelu, ale také na obchodní cestující. Dokonalý servis a služby jsou samozřejmostí. V roce 2012 RJ vstoupil na regionální trať na Slovensku: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. V budoucnu chce jezdit na více tratích v ČR i na Slovensku. Jediným majitelem celé skupiny SA je Radim Jančura. Firmu založil v roce 1993 ještě jako student 4. ročníku Vysokého učení technického v Brně s investicí 5 000 Kč, odtud tedy pochází jméno SA. (2)



Obrázek 3 Vlák IC společnosti RJ

Zdroj: autor

RJ provozuje na trati Praha – Ostrava – Havířov vlaky kategorie IC (vybrané vlaky do zastávky Třinec centrum a dále jako osobní vlaky do stanice Bystřice) a jeden pár vlaků EC (spoje ze/do Žiliny). Cestu z Prahy do Ostravy by měl podle JŘ 2013/2014 zvládnout za 3 h 21 min, v opačném směru o dvě minuty déle. Oproti EC ČD nezastavuje v Kolíně a v Praze-Libni. RJ nabízí pro své cestující vysoký standard kvality služeb. Záleží na zvolené třídě (vzestupně: standard, relax, business), kde se služby mírně liší. Tyto cestovní třídy budou přesněji popsány v další kapitole této práce. Většina míst má zásuvku, sklopné či pevné rozkládací stoly.

1.3 LEO Express

Posledním dopravcem na této trati je soukromník LE, který na trh vstoupil v listopadu 2012. LE přináší do České republiky zcela nové pojetí železniční dopravy a návazných služeb, založených především na principech švýcarské kvality a letecké přepravy. Zvláštností tohoto dopravce jsou nízkopodlažní jednotky, které umožňují bezproblémový nástup a výstup všech skupin cestujících. Díky finanční podpoře investorů LE připravuje projekty na dalších trasách v České republice a okolních státech (především v Polsku a Slovensku). Cílem LE je vytvořit komplexní mezinárodní dopravní síť. Majitelem a zakladatelem společnosti je Leoš Novotný. (3)



Obrázek 4 Vlak LE společnosti LE

Zdroj: autor

Dopravce LE provozuje na trati Praha – Ostrava – Bohumín (jeden pár vlaků z/do Starého Města u Uherského Hradiště) vlaky kategorie dopravní kategorie IC (přepravní kategorie LE). Cesta z Prahy do Ostravy trvá podle JŘ 2013/2014 3 h 16 min, v opačném směru o sedm minut déle. LE nabízí stejně jako RJ tři třídy: economy – druhá třída, business – první třída, premium – první plus třída, služby má podobné soukromému dopravci RJ. Díky úvrati ve stanici Přerov sedí cestující v menší či větší části cesty v protisměru. LE se zaměřuje především na cestující z Moravy, z Prahy do Olomouce jede bez zastavení, na Moravě obsluhuje větší počet stanic. Oproti konkurenci nabízí zásuvky u všech míst, všechny sedačky jsou navíc polohovatelné, mají svůj sklopný stoleček, případně pevný stůl.

2 ANALÝZA DOPRAVCŮ

Všichni tři dopravci (ČD, RJ a LE) nabízí široké spektrum cen jízdného, nabízených služeb, stejně tak kvality provozovaných vozidel. Obecně platí zásada, že soukromí dopravci RJ a LE míří více na zákazníky (zákaznický servis) a snaží se jim za co nejnižší cenu, pokud možno, co nejlepší kvalitu služeb. U vlaků EC a IC ČD se to nedá říct, až na první třídu, kde se stará o cestující palubní personál (dříve vlakuška), po celém vlaku se však pohybují zaměstnanci Jídelních a lůžkových vozů (JLV) s nabídkou občerstvení z minibarového vozíku. Vlaky SCP se i ve druhé třídě blíží úrovni soukromých dopravců. Je však čistě na zákazníkovi (cestujícím), jestli preferuje cenu, služby či poměr služeb za určitou cenu, případně ostatní faktory jako provozovaná vozidla a jejich kvalita (topení + klimatizace, čistota atd.), zážitek z jízdy atd.

V následujících podkapitolách bude provedena základní analýza cen jízdného, nabízených služeb, provozovaných vozidel a tarifního zohledňování skupin cestujících dopravci.

2.1 České dráhy

Na této trati se vyskytují tři produkty – kategorie spojů – EC, IC a SCP. Je nutné si uvědomit, že jde o rozdílné vlaky s rozdílnými cenami a službami. Obecně se dá říct, že jízdenka platí jak do EC a IC, tak do SCP, jenže vlaky SCP jsou povinně místenkové. Systém místenek SCP pracuje na leteckém systému, tedy jako u rezervačního systému LE – záleží na obsazenosti, čase do odjezdu atd. – podle toho se pak odvíjí cena místenky (od 0 do 250 Kč pro druhou třídu, od 100 do 250 Kč pro první třídu). ČD vsází hlavně na akční ceny jízdenek – tzv. „Včasné jízdenky“. U těchto jízdenek jsou tři cenové úrovně, přičemž každá má jinou cenovou hodnotu. Zpravidla první cenová úroveň je nejlevnější a třetí nejdražší. Když se prodá první úroveň, prodává se druhá, to se samé platí pro třetí úroveň. Po jejím vyprodání má cestující možnost zvolit jiný druh jízdného. Pokud má cestující štěstí, hlavně pokud nakupuje jízdenku několik týdnů dopředu, může narazit na velmi zajímavé nabídky. U cestujících ČD je oblíbená zákaznická In karta, která přináší řadu výhod od 25% slevy přes 50 % až cestování „zdarma“. Soukromí dopravci zneužili tuto nabídku začátkem března roku 2013 ve svůj prospěch v tom smyslu, že na ní nabízeli svým cestujícím slevu kolem 20 – 30 % ze svého základního jízdného.

V následující tabulce je proveden přehled cen vybraných skupin cestujících (podle slevy, na kterou mají nárok). Pro přesné srovnání ČD, RJ, LE budou uvedeny stejné slevy. Určitě by stálo za pováženou uvést do tabulky u ČD In kartu a u LE Smile kartu. Ale RJ nemá svou zákaznickou slevu¹, proto by srovnání bylo nepřesné. Srovnání cen jízdného je provedeno v uvedených trasách, jako datum byla zvolena středa, 29. ledna 2014. V potaz se bere nejčastější cena v rezervačním systému v daný den ze všech spojů a ve druhé vozové třídě.

Tabulka 1 Srovnání cen spojů ČD na vybraných trasách

	dítě 6 - 15 let	žák 15 - 26 let	dospělý	senior 70< let
Praha – Ostrava	148 Kč	200 Kč	200 Kč	200 Kč
Praha – Olomouc	110 Kč	165 Kč	200 Kč	165 Kč
Olomouc – Ostrava	38 Kč	56 Kč	70 Kč	56 Kč

Zdroj: autor podle (4)

Z tabulky vyplývá, že část uvedených cen tvoří akční jízdenky, tzv. „Včasné jízdenky“, a to na základě stejných cen pro různé skupiny cestujících. Ceny jsou zjišťovány z e-shopu, který pracuje na principu zjišťování nejlevnější cenových variant. I když cestující vlastní žákovský průkaz, ještě to neznamená, že e-shop mu nabídne právě tuto slevu. V tomto případě například cesta z Prahy do Ostravy pro cestujícího se slevou „žák 15 – 26 let“ stojí podle rezervačního systému 284 Kč. Ale pokud není vyprodaná „Včasná jízdenka“, je mu nabídnuta právě tato levnější varianta. Uvedené ceny platí pro vlaky EC a IC, které nejsou povinně místenkové. Místenka zakoupená přes e-shop je však zdarma, oproti ceně 35 Kč na pokladně. Při využití vlaků SCP je potřeba ke dvěma trasám Praha – Ostrava a Praha – Olomouc přičíst min. 34 Kč za místenku (max. 250 Kč). V úseku Olomouc – Ostrava, stejně tak i Pardubice – Praha je místenka zdarma, ale takových místenek je omezené množství (vedení ČD toto množství tají). Z toho vyplývá, že na trase Olomouc – Ostrava a Pardubice – Praha se dá cestovat za stejnou cenu, jako vlakem EC, což je skvělý poměr kvality k ceně.

Co se týče poskytovaných služeb na vlacích EC a IC, patří tyto služby druhé třídy mezi ty horší. Už jen proto, že cestující nemají v ceně jízdenky denní tisk a občerstvení jako u spojů SCP. Mohou ale využít služeb restauračního vozu společnosti JLV nebo pojízdného

¹ Pouze tzv. „kreditovou jízdenku“ pro registrované cestující, rozdíl oproti klasické „Otevřené jízdence“ je pár korun (např. pro trasu Praha – Ostrava, je rozdíl 5 Kč ve třech třídách).

minibaru stejné firmy s bohatou nabídkou občerstvení. Wi-Fi připojení na těchto spojích v době psaní této práce zatím nefungovalo, i když se to plánuje. Cestující v první vozové třídě mají nárok na denní tisk a vodu či teplý nápoj. Navíc se o ně v průběhu cesty stará palubní personál (dříve vlakuška), podobně jako je tomu u soukromých dopravců RJ a LE. Nabízí občerstvení a denní tisk v nejbližším možném čase po vyjetí vlaku ze stanice.

Úroveň poskytovaných služeb ve vlacích SCP je o něco výše. Zde i cestující s jízdenkou a místenkou do druhé třídy má nárok na bezplatnou vodu a denní tisk. Cestující v první třídě mají navíc teplý nápoj a bagetu/sendvič/salát. Celý vlak je veden jako velkoprostorový s uspořádáním 2 + 1, což ocení hlavně cestující ve druhé třídě, protože na vlacích EC a IC se ve druhé třídě používá výhradně uspořádání 2 + 2. Rozdíl mezi první a druhou třídou je jen v barvách potahů, ostatní parametry zůstaly zachovány. Takže lepší poměr kvality k ceně nabízí spíše druhá třída. Mezi zvláštní přednosti vlaků SCP patří velmi kvalitní Wi-Fi připojení, zábavní portál (intranet) a naklápěcí skříně jednotlivých souprav.

Jak již bylo uvedeno výše, o občerstvení ve vlacích EC a SCP se stará společnost JLV. Velmi často nabízí různé akce, mezi něž často patří sezónní nabídky apod. V následující tabulce bude uveden základní přehled občerstvení.

Tabulka 2 Základní přehled palubního menu ve vlacích ČD – EC, IC a SCP

Jídla		Nápoje	
Svíčková na smetaně s h. knedlíkem	129 Kč	Káva	35 - 45 Kč
Zakarpatský boršč	49 Kč	Toma natura neperlivá 0,5 l	29 Kč
Snídaně	99 Kč	Pepsi 0,33 l	29 Kč
Povidlové vdolečky	45 Kč	Gambrinus 0,5 l	35 Kč
Omeleta se šunkou a sýrem	75 Kč	Víno 0,187 l	69 Kč

Zdroj: autor podle (5)

Co se týče řazení souprav, ČD nabízí opravdu široké spektrum vozového parku pro rychlost 160 km/h. Řazeny jsou vozy s oddíly (kupé), velkoprostorové, pro přepravu invalidů na vozíku a jízdních kol. Navíc ve vybraných kupé se nachází tiché oddíly (zákaz hlasité konverzace, poslouchání hlasité hudby, telefonování atd.), dámský oddíl, oddíl pro matky s dětmi do 10 let. Většinou jsou řazeny moderní zrekonstruované vozy. Častým nešvarem je řazení posilových vozů řady B (hlavně v pátky a neděle), které patří mezi

rychlíkovou kvalitou se stářím kolem 30 let. Lokomotivy řady 151 jsou podobně staré, avšak zmodernizované.

Naproti tomu vlaky SCP nabízí jednotnou nabídku svého vozového parku. Řazený jsou moderní třísystemové jednotky řady 680 firmy ALSTOM Ferroviaria vyrobené v Itálii. Maximální rychlost je 230 km/h, na síti SŽDC však omezeno na 160 km/h. Velkou předností jsou naklápačící skříně, které tyto vlaky na trati z Prahy do Ostravy využijí zřídka. Jednotky nabízí možnost přepravy kola a vozíčkářů, avšak v omezeném množství, tichý oddíl. Stáří jednotek je již přes 10 let, na konci listopadu 2014 by mělo dojít ke kompletnímu splacení úvěru, což by se mohlo projevit na ceně místenek. (6)

2.2 RegioJet

Dopravce RJ funguje na principu low-cost společností, stejně jako dopravce LE. A od toho se odvíjí přístup společnosti. Snaží se za co nejmenší cenu nabídnout co nejlepší služby. Při zahájení provozu koncem září roku 2011 měl RJ stejné ceny pro celý vlak (všechny cestující). I když se dodnes nějak razantně nezměnilo řazení vozů – stále na svých vlcích vozí jak velkoprostorové (zde také patří vozy s označením „Internet café“), tak i oddílové vagony (tzv. kupé), případně kombinace či kupé se stoly (tzv. charter) a některá místa odpovídají standardům první třídy (ono to bývalé první třídy opravdu jsou), došlo k cenovému oddělení typů vozů. Takže zatímco na začátku provozu cestující mohli jet za stejnou cenu jak na nejlepším, tak i na nejhorším místě, později přece jen RJ mírně upravil svoji strategii. Nejdříve proběhlo rozdělení na dvě třídy, z nichž jedna tvořila tzv. „modrá kupé“ a ostatní (lepší) místa – bez zvláštního označení. Od září 2013 opět upravil svou strategii a stejně jako LE, nabízí tři vozové třídy. Ty se však názvy oproti LE liší. RJ má třídu standard, relax a business (řazeno od nejhorší po nejlepší). Standard jsou tzv. „modrá kupé“, příp. kožené sedačky (obojí po šesti místech), relax velkoprostorový oddíl v uspořádání 2 + 1 a business, což jsou kožená kupé s čtyřmi místy k sezení. Nejdříve si RJ vytvářel vlastní ceny, ale pak se vedení rozhodlo, že zkopíruje cenový systém od LE. Takže ať jede cestující s RJ nebo LE, mnohdy může nakoupit za stejnou cenu. Přitom zákazníci volí spíše RJ kvůli lepším službám, ale o tom více níže. Dalo by se to tedy označit za snížení konkurenceschopnosti LE vůči RJ. Oba dopravci nabízí v dopravních špičkách a sedlech podobné ceny, ale RJ má tu konkurenční výhodu, že prvnímu i poslednímu zákazníkovi dané třídy nabídne stejnou cenu. RJ je již podle názvu své mateřské společnosti SA zaměřen hlavně

na studenty, od čehož RJ v poslední době trochu upouští v tom smyslu, že se chce zaměřit i na ostatní skupiny cestujících.

V následující tabulce je uvedeno srovnání cen jízdného v jednotlivých trasách, ceny platí pro středu, 29. ledna 2014. V potaz se bere nejčastější cena v daný den ze všech spojů v třídě standard, kterou nabídl rezervační systém.

Tabulka 3 Srovnání cen spojů RJ na vybraných trasách

	dítě 6 - 15 let	žák 15 - 26 let	dospělý	senior 60< let
Praha – Ostrava	95 Kč	142 Kč	190 Kč	143 Kč
Praha – Olomouc	93 Kč	139 Kč	186 Kč	140 Kč
Olomouc – Ostrava	30 Kč	45 Kč	60 Kč	45 Kč

Zdroj: autor podle (7)

V daný den jelo celkem devět spojů, z nichž osm mělo ceny uvedené v tabulce. Jen první ranní spoj měl nižší cenu. Třeba u dospělého za 137 Kč, ostatní ceny také zhruba o 30 % nižší. To se týkalo tras Praha – Ostrava a Praha – Olomouc, trasy z Olomouce do Ostravy nikoliv.

Oproti ČD a LE se nabízené služby v jednotlivých třídách vlaků RJ výrazně neliší. Každý zákazník má v ceně jízdenky zahrnut výběr z denního tisku a časopisů, vodu, jablečný mošt, americkou a italskou kávu, mátový čaj a Wi-Fi připojení se zábavním portálem (intranetem). Na každý vůz připadá jeden stevard. Například v třídě business mají cestující přednostní odbavení, pomerančový džus, nápoje do porcelánů a sklenic (místo papírových kelímků), ekonomické noviny a časopisy. Obecně je občerstvení opravdu za symbolické ceny, základní přehled je uveden v následující tabulce.

Tabulka 4 Základní přehled palubního menu ve vlacích RJ

Jídla		Nápoje	
Plněný croissant 90 g	20 Kč	Rajec 0,75 l	12 Kč
Sushi 260 g	80 Kč	Kofola 0,5 l	15 Kč
Caesar salát 160 g	60 Kč	Ovocný čaj	15 Kč
Dort 83 - 104 g	9 Kč	Svijany 13° 0,5 l	20 Kč
Kakaová pěna 50 g	13 Kč	Víno 0,187 l	45 Kč

Zdroj: autor podle (8)

Cestující ve třídě standard mají nejnižší komfort, což však neplatí vždy. Většinou se sice jedná o kupé o šesti místech (z toho ve většině případů tzv. „modrá kupé“), ale jsou tu i kupé s koženými sedačkami a většími roztečemi mezi naproti sousedícími sedačkami. Jedná se o komfort první třídy, protože tyto části vozů opravdu bývalé první třídy jsou, v tarifu jsou vedeny jako nejlevnější. V kožených kupé je určitě nejlepší poměr ceny ke kvalitě. Třída relax je výhradně o velkoprostorových oddílech v uspořádání 2 + 1, opět bývalá první třída (kožené sedačky). Takže cestující, zvláště na samostatných místech, má vyšší komfort, ale za cenu dražší jízdenky. Třída business je logicky nejluxusnější ze všech. Tvoří ji kupé pouze po čtyřech místech s koženými sedačkami. Jedná se o bývalá rakouská business kupé, která jsou považovaná za lepší první třídu. Cestující mají více prostoru hlavně z důvodu chybějících sedaček vedle sebe (ve srovnání s kupé ve třídě standard – šest míst k sezení). Některá kupé jsou vedena jako tichý oddíl (zákaz hlasité konverzace, poslouchání hudby bez sluchátek, telefonování atd.), nebo také jako dětský oddíl pro cestující s dětmi do 8 let.

Na vlacích jsou řazeny moderní rekonstruované vozy, původem z Rakouska, Itálie a Švýcarska, jejichž stáří se pohybuje kolem 30 let. Podobné je to i s lokomotivami řady 162, původem z Itálie. I když soupravy (vagóny) mají maximální provozní rychlost 200 km/h, díky lokomotivám je rychlost omezena pouze na 140 km/h, což je oproti konkurenci celkem nevýhodné. I tak jsou jízdní doby spojů RJ (podle JŘ 2013/2014) velmi podobné spojům EC ČD. Lokomotivy na 160 km/h jsou však v plánu. Objektivně řečeno, jakákoliv plánovaná změna či vylepšení (např. oprava klimatizace, Wi-Fi připojení, nové vozy atd.), než dojde k splnění daných cílů, je to otázkou několika měsíců i let, i když by se to dalo zvládnout rychleji (záleží na každém případě zvláště). Vozy nejsou uzpůsobeny pro přepravu kol a vozíčkářů, i když dopravce vozí na vlacích plošiny pro nástup vozíčkářů do svých vozů. Co se týče kočárků, lze je umístit na první a poslední představek vlaku. Vybraná kupé jsou vedena jako tichý oddíl, příp. jako oddíl pro rodiče s dětmi. Nově dopravce disponuje železničními vozy s dětskými hernami o velikosti tří kupé, které nabízí televizi, hračky, stolní hry, knížky atd. Určeny jsou přednostně pro děti ve věku 2 – 6 let. Na vybraných vlacích (především EC RJ) se vyskytuje restaurační vůz (označen jako „pub“), jehož nabídka občerstvení se neliší od servisu ve zbytku vlaku.

2.3 LEO Express

Jak již bylo řečeno výše, LE je založený na principech švýcarské kvality a letecké přepravy. Hlavně v rezervačním systému je možné pozorovat některé prvky leteckého principu. Obecně platí několik zásad.

První se týká délky trasy. Čím delší trasa, tím levnější jízdenka, pokud se to vezme z pohledu poměru ceny k ujetým kilometrům. Tím pádem se vyplatí koupit jízdenku na delší trasu.

U druhé zásady platí, že s rostoucí obsazeností spoje roste cena jízdenky. Například první cestující pořídí jízdenku za 150 Kč, a ti poslední třeba i za 250 Kč. Z toho vyplývá, že se vyplatí plánovat cestu dopředu. Kdyby byla potřeba jízdenku zrušit, lze to bezplatně² i v poslední minutě před odjezdem vlaku z výchozí stanice cestujícího.

Třetí zásada se týká ceny jízdenky na základě zvoleného dne a času – dopravní špičce, příp. sedle. Platí tedy pravidlo, že čím je vyšší poptávka, tím vyšší je i cena. Mezi nejvytíženější vlaky obecně patří spoje v pátek a neděli odpoledne a večer. V ostatních dnech bývá cena nižší, záleží taktéž na jednotlivých časech. Tímto opatřením se snaží LE dostat cestující z přeplněných špičkových pátečních a nedělních spojů do méně vytížených spojů, pokud možno i v jiných dnech. Využívá k tomu i různé marketingové akce, jako např. dvojnásobek bodů do věrnostního programu „smile club“ atd.

Co se týče času, platí ještě jedna zásada. Cena se zvyšuje i se zbývajícím časem do odjezdu spoje – těsně před odjezdem spoje bude tedy cena nejvyšší.

Jednotlivé zásady cenotvorby jízdenek se pochopitelně kombinují. Ceny jízdenek patří do skupiny zlevněného jízdného (jako u RJ, příp. ČD). Jedná se o obyčejné jízdné, které je sníženo o část ceny podle potřeby dopravce. V následující tabulce je uvedeno srovnání cen jízdného v jednotlivých trasách, ceny platí pro středu, 29. ledna 2014. V potaz se bere nejčastější cena v daný den ze všech spojů, v třídě economy, podle rezervačního systému dopravce.

² U jízdenky do třídy premium se nevrací rezervační poplatek.

Tabulka 5 Srovnání cen spojů LE na vybraných trasách

	dítě 6 - 15 let	žák 15 - 26 let	dospělý	senior 60< let
Praha – Ostrava	124 Kč	186 Kč	249 Kč	186 Kč
Praha – Olomouc	99 Kč	149 Kč	199 Kč	149 Kč
Olomouc – Ostrava	34 Kč	51 Kč	69 Kč	51 Kč

Zdroj: autor podle (9)

Nabízené služby záleží na vozové třídě. Vstup do celé soupravy je zcela bezbariérový, nacházejí se zde místa pro osoby na vozíku či matky s kočárky. Základem služeb je Wi-Fi připojení, zábavní portál (intranet), zásuvky pro všechny cestující. Ve třídě economy má cestující zdarma denní tisk a časopisy, ale v omezeném množství. Tím výběr položek zdarma končí. Pár měsíců po zahájení provozu byla voda zdarma v ceně jízdenky, jak je tomu ve vlacích RJ a SCP. Co se týče zbytku občerstvení, cestující může vybírat z palubního menu – alkoholické či nealkoholické nápoje, malá či velká jídla, příp. dezerty a ostatní pochutiny. Základní přehled je uveden občerstvení v následující tabulce.

Tabulka 6 Základní přehled palubního menu ve vlacích LE

Jídla		Nápoje	
Sandwich 190 - 202 g	49 - 59 Kč	Rajec 0,33 l	10 Kč
Bageta 201 g	39 Kč	Kofola 0,25 l	15 Kč
Caesar salát 175 g	59 Kč	Káva	19 - 39 Kč
Croissant 55 g	15 Kč	Radegast 10° 0,5 l	20 Kč
Tiramisu 60 g	35 Kč	Víno 0,187 l	39 - 49 Kč

Zdroj: autor podle (10)

V třídě business má cestující v ceně jízdenky vodu, denní tisk a noviny, studený a teplý nápoj, bagetu nebo dezert zdarma. Cestující sedí v sedačkách s koženým potahem a mají více místa, než ve třídě economy. Dá se říct, že třída business nabízí nejlepší poměr ceny/kvality z celého vlaku, protože pokud odečteme cenu benefitů v rámci jízdenky a cenu jízdenky do třídy economy, může cestujícímu zbývat třeba jen pár korun navíc nebo také může pár korun ušetřit.³

V třídě premium má cestující v rámci jízdenky ještě více benefitů, než v třídě business: vodu, denní tisk a časopisy, velké jídlo a dezert, dva alkoholické nápoje,

³ Economy Praha – Ostrava pro dospělého stojí 249 Kč, business 350 Kč. Občerstvení lze objednat v maximální výši kolem 100 Kč – záleží na výběru cestujícího.

neomezenou konzumaci nealkoholických nápojů zdarma. Nachází se zde velmi pohodlné a elektricky polohovatelné sedačky s opěrkou noh, stolečkem a lampičkou. Tato třída je určena především k odpočinku. Sedačka se dá totiž přestavit do spací polohy. Poměr ceny/kvality zde není tak dobrý, což způsobuje nevratný rezervační poplatek. Pro větší pohodlí cestujících je tato třída vedena jako tichý oddíl (zákaz hluku – hlasité konverzace, poslech hlasité hudby, telefonování apod.).

Co se týče provozovaných vozidel, LE k tomu využívá zcela nových prototypů elektrických jednotek Stadler Flirt, vyrobených ve Švýcarsku a sestavených v Polsku (častá mýlka, že se jedná o ryze polské jednotky). Jejimi přednostmi je nízkopodlažnost (v dálkové dopravě se většinou neuplatňuje) a rychlost až 190 km/h (na síti SŽDC maximálně 160 km/h). Přeprava jízdních kol je zde vyloučena. Nabízí vyhrazená místa pro přepravu invalidů a matek s kočárky, stejně tak tichý oddíl v třídě premium. Svým vzhledem připomíná regionální elektrickou jednotku, je však upravena pro dálkovou dopravu. Má kratší skříně a jednotka je usazena na tzv. „Jacobsových podvozcích“, s dvojkolím, jehož průměr je oproti klasickým dvojkolím menší.

2.4 Tarifní zohledňování skupin cestujících

I když se to nezdá, každý dopravce je jiný, každý nabízí cestujícím různé ceny jízdenek, sortiment nabízených služeb, provozovaných vozidel atd. V této podkapitole bude analýza zaměřena právě na tarifní zohledňování skupin cestujících. Vycházet se bude z výše uvedených analýz cen jízdného. Cílem této části analýzy je určit, pro které tarifní skupiny je který dopravce nejvýhodnější po cenové stránce.

O národu Čechů se často říká, že většina z nich jde po nejnižší ceně, či po produktech zadarmo. Jsou však cestující, kteří preferují nejlepší poměr ceny ke kvalitě, příp. jiné faktory (doba přepravy, počet přestupů, rychlost, spolehlivost, zážitek z jízdy atd.). Proto se bude zaměření následující analýzy týkat cen jízdného, z nichž nejnižší bude stanovena jako nejvýhodnější.

Přehled cen jízdenek všech dopravců na jednotlivých trasách (pro jednotlivé tarifní skupiny cestujících) je zobrazen následující tabulkou.

Tabulka 7 Srovnání tarifních skupin dopravců podle cen

	ČD	RJ	LE	
Praha – Ostrava	148 Kč	95 Kč	124 Kč	dítě 6 – 15 let
Praha – Olomouc	110 Kč	93 Kč	99 Kč	
Olomouc – Ostrava	38 Kč	30 Kč	34 Kč	
Praha – Ostrava	200 Kč	142 Kč	186 Kč	žák 15 – 26 let
Praha – Olomouc	165 Kč	139 Kč	149 Kč	
Olomouc – Ostrava	56 Kč	45 Kč	51 Kč	
Praha – Ostrava	200 Kč	190 Kč	249 Kč	dospělý
Praha – Olomouc	200 Kč	186 Kč	199 Kč	
Olomouc – Ostrava	70 Kč	60 Kč	69 Kč	
Praha – Ostrava	200 Kč	143 Kč	186 Kč	senior 60 < let
Praha – Olomouc	165 Kč	140 Kč	149 Kč	
Olomouc – Ostrava	56 Kč	45 Kč	51 Kč	

Zdroj: autor podle tabulek 1, 3 a 5

Z uvedené tabulky vyplývá, že z hlediska všech tarifních skupin cestujících je po stránce ceny jízdenky nejvýhodnější dopravce RJ. Možná to vypadá jako náhoda, ale vyplývá z toho známá filozofie dopravce RJ, který chce být za každou cenu co nejlevnější a přilákat tak co nejvíce cestujících. Co se týče obsazenosti spojů RJ, ta se pohybuje kolem 90 %, ale finanční stránka služby se nezlepšuje, naopak zhoršuje. Dopravce kromě nákupu nových vozů (aktuálně celkově vlastní lehce pod 100 kusů) začal v březnu 2014 zvyšovat ceny svých jízdenek. Výše uvedených cen v této kapitole, stejně tak ceny uvedené v ostatních podkapitolách, jsou určeny k datu 29. leden 2014 (středa), aktuálně některé z nich nemusí být platné. Co se týče dopravců ČD a LE, z tabulky 7 vyplývá, že dopravce LE si svou druhou pozici drží skoro ve všech skupinách, až na trasu Praha – Ostrava v tarifu dospělý, zde je dopravce ČD levnější o 49 Kč.

S horšími výsledky dopravce ČD souvisí následující fakt. Stejně, jak není do analýzy cen započítána věrnostní sleva dopravce LE (Smile karta) a dopravce RJ (kreditová jízdenka), není zde započítána ani zákaznická karta dopravce ČD – In karta. Mezi důvody patří například to, že zatímco Smile karta LE a kreditová jízdenka RJ nabízí slevy přesně/kolem (LE/RJ) 20 % prakticky zcela zdarma, kdybychom brali v potaz In kartu ČD s aplikací IN 25, její tříroční pořizovací cena pro dospělého od 26 let stojí 990 Kč. Z tohoto pohledu by bylo srovnání cen se započítáním slevy značně neobjektivní. Navíc cestujícím, kteří jezdí

dopravcem ČD pravidelně (např. každý pracovní den), se jednotlivými jízdami pořizovací cena aplikace celkem rychle vrátí oproti využívání dražšího (základního/zlevněného) jízdného. Z tohoto tvrzení se dá vydedukovat, že zatímco národní dopravce je s těmito slevami spíše pro pravidelné cesty, soukromí dopravci se zaměřují více na příležitostné cestující. Pro srovnání, vykoná-li cestující na trati Praha – Ostrava s dopravcem RJ a LE za rok například 200 jízd, cestující v tarifu dospělý by zaplatil u dopravce RJ 38 000 Kč, u dopravce LE 49 800 Kč. Cestující národního dopravce by si mohl pořídit In kartu s aplikací IN 100 na rok, za kterou by zaplatil „pouze“ 19 990 Kč. Tuto slevu by navíc mohl využívat na celé síti SŽDC ve vlacích ČD bez omezení ve 2. vozové třídě.

Z tabulky 7 se dá vyvodit ještě několik závěrů. Například ceny jízdenek dopravce ČD jsou u některých tarifních skupin stejné (např. Praha – Ostrava pro žáka 15 – 26 let, dospělého a seniora 60 < let za 200 Kč). Důvod je ten, že e-shop ČD nabízí cestujícímu tu nejvýhodnější nabídku, zde se jedná o tzv. akční jízdenky. V případě, že by byly vyprodané (tyto jízdenky jsou nabízeny v omezeném množství), cestující by zaplatil jízdné, na které má nárok podle své slevy.

Dále například pro seniory starší 60 let již dopravci nemusí podle zákona poskytovat 50% slevu – zbývající část jízdného již stát nedotuje. Proto je čistě na dopravci, zda bude tuto tarifní skupinu slevově nějak zvýhodňovat, či nikoliv. U všech tří dopravců je výše slevy pro seniory nad 60 let totožná s tarifem žák 15 – 26 let (sleva 25 %).

Stejně jak nabízí dopravce ČD kombinaci In karty (25% sleva) a žákovské průkazky (45% sleva), nabízí tuto možnost i dopravce LE kombinací Smile karty a žákovské průkazky (dohromady 40% sleva), dopravce RJ tuto kombinaci nenabízí.

Nutno podotknout, že zatímco národní dopravce ČD má síťový charakter, soukromí dopravci RJ a LE nesou nálepku low-cost společností. Cílem takových společností, jak známe například z letecké dopravy, je co nejvíce snížit náklady (např. na provoz pokladen, provoz vozidel atd.), aby se cestujícím mohla nabídnout co nejnižší cena jízdenky. Výhodné je k tomu přinést služby na lepší úrovni, než nejbližší/nejvyšší konkurent, čehož se snaží dosáhnout oba soukromí dopravci.

2.5 Shrnutí analýzy

Vypadá to, že se čím dál více zapomíná na hlavní princip přepravy – přepravit cestujícího z bodu A do bodu B včas, bezpečně a spolehlivě. Cestující více slyší na nízkou cenu jízdenky a nabízené služby (benefity) a pak se dostávají do konfliktu s dopravcem ohledně nefunkční techniky (např. klimatizace + topení), přitom kdyby zvolili dražšího, ale spolehlivějšího dopravce, neměli by třeba takový rozsah služeb, ale zase by byl splněn hlavní princip přepravy. Podle názoru autora práce by se měli dopravci více zaměřovat právě na tuto oblast.

Z výše uvedených podkapitol vyplývá, že cestující mají na výběr ze širokého spektra dopravců, resp. jejich cen jízdného, nabízených služeb, provozovaných vozidel a ostatních faktorů. Dopravce ČD má dlouholetou tradici, poskytuje své služby téměř na celé síti SŽDC, tedy České republiky. Zaměřuje se na všechny skupiny cestujících, snaží se snižovat ceny jízdenek, nabízet čím dál lepší služby a vyhovět co největšímu počtu cestujících (např. v počtu zastávek). Cílem dopravce RJ je při co nejlevnější ceně jízdenky nabídnout co nejvíce množství služeb. Dopravce LE má podobný koncept jako dopravce RJ, avšak cílí na minimalizaci vlastních nákladů.

V konkurenčním prostředí se však stále nachází několik problémů, které nejsou vyřešeny a které by měly přispět ke zvýšení kvality konkurenčního prostředí jak z pohledu cestujících, tak i dopravců. Mezi problémy patří následující body, které budou řešeny v následující části práce, patří:

- společné neuznávání jízdenek,
- nečekání na přípojné vlaky různých dopravců,
- neexistence nezávislého regulátora.

Stávající koncept dopravy na trati Praha – Ostrava má následující stránky:

Silné stránky:

- velké množství cestujících,
- pozitivní vnímání příchodu konkurence,
- snížení ceny + zvýšení služeb,
- zákaznická komunikace.

Slabé stránky:

- omezování nákladní dopravy na koridorech,
- zvyšování ztráty dopravců,
- přelévání cestujících mezi dopravci,
- ekonomické uvažování cestujících.

Příležitosti:

- společné uznávání jízdenek,
- čekání na přípojný vlak jiného dopravce,
- zavedení nezávislého regulátora,
- jednotná cena jízdenky.

Hrozby:

- cenová válka – nekalá konkurence,
- spojení dvou dopravců proti jednomu,
- konec jednoho, příp. dvou dopravců → monopol,
- dopady mimořádných událostí.

3 NAVRHOVANÁ ZLEPŠENÍ KONKURENČNÍHO PROSTŘEDÍ

Každá služba, produkt nebo systém byť má spoustu výhod, vždy se v ní naleznou i nějaké nevýhody (a naopak). Konkurence obecně je pro trh velmi důležitá. Hlavně to znamená, že monopolní firma už nebude monopolní, a to by mělo zákazníkovi přinést větší užitek v podobě snížení cenové hladiny a zvýšení kvality služeb. Pro bývalé monopolní firmy je to také dobrá odezva, v čem mají mezery, jak mají produkt či službu zlepšit ke spokojenosti nejen svých zákazníků. Říká se, že hlavní cíl podnikání je zisk, ale bez spokojeného zákazníka by to rozhodně nešlo. Proto budou v následujících podkapitolách uvedeny návrhy na zlepšení konkurenčního prostředí na trati Praha – Ostrava.

3.1 Uznávání jízdenek

Jednou z těch větších nevýhod je nemožnost uznávání jízdenek více dopravci v rámci tratě Praha – Ostrava. Dopravci ČD, RJ a LE jezdí sice na trati Praha – Ostrava a zpět, to ještě ale neznamená, že všichni cestující bydlí v městech, kde tyto vlaky zastavují, naopak mnoho z nich musí přestupovat, a to třeba i několikrát. Z toho pramení jeden problém, který se nemusí tvářit jako negativní, přesto je. Cestující, kteří přestupují z nebo na hlavní trať (Praha – Ostrava), si musí kupovat dvě jízdenky (v extrémních případech i více), pokud chtějí využít jiného dopravce než ČD. Například pro cestu Praha – Ostrava – Opava při volbě soukromého dopravce RJ nebo LE musí cestující kupovat dvě jízdenky. Pokud by cestoval například v trase Plzeň – Praha – Ostrava – Frýdek-Místek s využitím soukromého dopravce, musel by mít rovnou tři jízdenky.

Z toho nastává jedno možné řešení: ČD je síťový dopravce, proto si cestující koupí jednu jízdenku z Prahy do Opavy nebo z Plzně do Frýdku-Místku. Jenže toto řešení není pro mnoho cestujících optimální, záleží jim na ceně a službách více než na efektivitě jízdy (kolik budou mít jízdenek, kolik času ve vlaku stráví atd.).

Jednáních národního dopravce ČD o uznávání jízdenek s dopravci RJ a LE proběhlo již několik, žádné z nich však nepřineslo kýžený výsledek. Aktuální situace vypadá tak, že uznávání jízdenek, stejně tak větší otevírání železničního trhu konkurenci, nebude probíhat, a to především z důvodů nevyřešených záležitostí (prodej budov dopravce ČD

správci infrastruktury SŽDC atd.), přitom soukromí dopravci o vzájemné uznávání jízdenek mají zájem, nejvíce majitel společnosti LE Leoš Novotný.

To, že brání otevírání trhu a také vzájemnému uznávání jízdenek nejen výše uvedené nevyřešené záležitost, není zdaleka tak nepřekonatelný problém. I když by to mohlo vypadat, že ČD brzdí tento rozvoj úmyslně, hlavní problém je obecně v tom, že zatímco vlaky EC a IC ČD nejsou povinně místenkové, ostatní vlaky, tedy SCP, IC a EC RJ, LE povinně místenkové jsou. A to je problém systémového hlediska: Když bude zákazníkovi prodána jízdenka z Prahy do Opavy přes Ostravu, jak mu zaručit, aby mohl sedět? Kolik by vůbec měla taková jízdenka stát?

Prvním možným řešením je převést nepovinně místenkové vlaky (EC a IC ČD) na povinně místenkové. Tyto vlaky tvoří z tohoto hlediska menšinu, proto by se přizpůsobily ostatním spojům jezdícím na této trati. V praxi by to na jednu stranu znamenalo o starost méně pro cestující z pohledu počtu rezervací jízdenek, ale více starostí pro ty, kteří dříve kupovali jízdenku a spoj si zvolili dle libosti (platí pro EC a IC ČD), ti by se naopak museli rozhodnout pro konkrétní vlak a místo. Systém by pracoval na principu, na jakém dnes pracuje systém rezervace spojů podnikatele Jančury – při kombinaci vlaku RJ a autobusu SA lze zakoupit jízdenku a rezervovat obě místa najednou v rámci jedné cesty cestujícího. Pro příklad, pokud cestující cestuje z Pardubic do Frýdku-Místku s přestupem v Olomouci při využití dopravce RJ a SA, rezervační systém mu nabídne jednotnou rezervaci jízdenky a místenky pro oba spoje najednou. V rámci jedné webové stránky rezervačního systému si cestující zvolí najednou místo jak do vlaku RJ, tak i do autobusu SA. Vznikla by tak jízdenka s globální cenou platná pro trať Praha – Ostrava, která by znevýhodnila přestupující cestující. Pokud by cestující cestoval z/na jinou trať, obdržel by sice dva doklady, ale s možností zakoupit je najednou. Samozřejmostí tohoto systému by byla možnost bezplatné přerezervace a zrušení jízdenky s místenkou do času odjezdu spoje cestujícího. Toto řešení by bylo pro dopravce spíše jednodušší a méně nákladné, než jiné složitější možnosti, pro cestující by to bylo spíše negativní řešení (hlavně pro ty, kteří nejsou zvyklí plánovat dopředu své cesty).

Druhým možným řešením je nechat vlaky EC a IC ČD v současném stavu rezervací jízdenek (místenek), učinit však opatření pro ostatní kategorie spojů: SCP, IC a EC RJ, LE, tedy v povinně místenkových vlacích. V praxi by to mohlo vypadat tak, že by se část kapacity míst k sezení s povinnou rezervací převedla do stavu bez povinné rezervace (například jeden

vůz v soupravě). Znamenalo by to, že cestující pouze s jízdenkou (tedy bez místenky) by mohl volně cestovat vlaky různých dopravců. Má to však problém v tom, že kapacita těchto „volných“ vozů by mohla být vyčerpána a cestující by mohli stát v chodbičkách. Proto by třeba jízdenka s globální cenou stála o 30 % více, aby cestující brali tuto možnost jako nouzovou a naučili se plánovat dopředu. Jinak by zůstal zachován systém možnosti koupi jedné jízdenky s nutností zvolení místa k sezení, jak to dodnes funguje např. při spojení vlak RJ – autobus SA. Uvedená 30% přírážka by byla spíše dočasným opatřením, dokud by byl podíl cestujících, kteří jedou „na poslední chvíli“ co nejmenší, pak by se tento systém mohl zrušit a tyto volné vozy by bylo možné převést do režimu povinné rezervace místa bez možnosti stání v uličkách. Pro znázornění rozdílu mezi klasickou jízdenkou (včetně místenky) a jízdenkou s 30% přírážkou (bez místenky) by jízdenka z Prahy do Ostravy v tarifu dospělý stála například 200 Kč, s 30% přírážkou bez nutnosti rezervace místenky 260 Kč. V jízdence za 200 Kč by byla místenka zdarma. Výše přírážky by byla sjednána na základě domluvy dopravců, pravděpodobně by byla o něco nižší. U tohoto řešení by zůstala jako v prvním případě možnost přerezervace jízdenky a místenky zdarma, to samé by platilo pro storno podmínky do času odjezdu vlakového spoje cestujícího.

Obě řešení by se dala kombinovat, případně vylepšovat, např. aby došlo k maximální eliminaci stojících cestujících. Toho by se mohlo dosáhnout například v případě, pokud by vlakové spoje byly z větší části povinně místenkové a ve zbylé části volné, cestující by si předem zakoupil jednotnou jízdenku s globální cenou (pokud by nevěděl, kdy přesně pojede), místenku by však musel dokoupit nejpozději ve vlaku u vlakové čety, avšak s určitou přírážkou (např. 30 % z ceny jízdenky). V konečném důsledku by tedy každý cestující měl jízdenku s místenkou. Vlaková četa by mohla sledovat obsazenost volných vozů a případně nepustit do vlaku cestujícího, který by musel stát. Tuto problematiku by také mohl řešit nezávislý regulátor (viz kapitola 3.3).

Jakékoliv řešení by pro dopravce mělo přinést výhody například v tom, že by mohli vhodně upravovat kapacitu nabízených spojů, aby například co nejméně cestujících stálo na chodbičkách, případně aby naopak dopravce optimalizoval kapacitu souprav s připuštěním určitého procenta stojících cestujících. Obecně však platí větší problém přepravních špiček. Zatímco vlak jedoucí v pátek odpoledne z Prahy do Ostravy může mít zcela vyčerpanou kapacitu míst k sezení (například deset vozů), při cestě zpět z Ostravy ve večerních hodinách může být situace opačná, a to není pro dopravce efektivní. Pak by stalo za otázku, zda by nebylo vhodné třeba část vozů ponechat ve výchozí stanici vlaku směřujícího zpátky

do Prahy apod. Tento problém je dobře vyřešený dopravcem ČD, který například veze vlak z Prahy do Žiliny v pátek odpoledne, včetně posilových vozů, které se dobře využijí. V Žilině odvěsí tyto posilové vozy a zpět jede kratší souprava, posilové vozy se připojí k vlakům v neděli odpoledne na trase ze Žiliny do Prahy, které se taktéž dobře využijí pro zvýšenou frekvenci cestujících. Soukromí dopravci ponechávají své vozy a jednotky také mimo svá depa (RJ – Praha-Smíchov, LE – Bohumín), většinou celé soupravy pro dané vlaky ve výchozích stanicích. Určitě by jim pomohlo, kdyby mohli odstavit své vozy kdekoliv bez omezení. Omezení spočívá v tom, že dopravci mohou odstavit soupravy kdekoliv, avšak za tato odstavení ve stanicích se platí. Navíc dopravce LE provozuje provozně nerozpojitelné jednotky, nemůže tedy vložit vůz navíc, může jediné spojit dvě a více jednotek, ovšem to může způsobit velký přebytek nabízených míst oproti poptávce cestujících a z toho plynoucí vyšší náklady na sedačku pro dopravce.

Každopádně ať bude systém jakýkoliv (méně či více systémově a technologicky vyspělý), vyvstává z toho jedna důležitá otázka: Za kolik? Určení společné ceny by bylo také velice obtížné. Kdyby se měly brát ceny z podkapitoly 2.4 a společná jízdenka by měla být průměrná částka všech tří dopravců, tak například pro tarif dospělý a trasu Praha – Ostrava, by průměrná jízdenka stála 213 Kč. To by však znamenalo, že dopravce ČD a RJ by dostali více, než by pravděpodobně potřebovali, naopak dopravce LE méně. Toto tvrzení by platilo, pokud by dané ceny jízdenek byly pro dopravce optimální, tzn. takové ceny, za kterou chtějí prodávat a skutečně prodávají a cestující nakupují. Jelikož však hospodářské výsledky dopravců nenasvědčují tomu, že by byly ceny optimální a jsou tedy spíše pod určitou hranicí (bodem zvratu, neboli podnákladové), muselo by proběhnout jednání dopravců, ve kterém by se určila společná optimální cena. Taková cena by podle názoru autora práce mohla přesáhnout částku 300 Kč bez místenky (pokud by nebyla zdarma), pokud se hovoří o trase Praha – Ostrava tarifu dospělý. Důvod je ten, že před výjezdem první konkurence pro dopravce ČD (RJ, září 2011) začínala cena včasné jízdenky v tarifu dospělý na ceně 310 Kč. Po vstupu konkurence se snížila na 230 Kč, následně až na 200 Kč. (11) Tuto cenu lze u některých spojů zakoupit dodnes, i když s velkým předstihem (kolem jednoho měsíce). Jelikož se ztráta dopravců neustále zvyšuje (doprovce ČD neuvádí konkrétní čísla pro trať Praha – Ostrava, ale pro celou síť), je nutné zvýšit cenovou hladinu pro snížení ztráty dopravců. Zatímco doteď nejvíce na konkurenčním boji těží zákazníci a dopravci spíše prodělávají, v takovém případě by se situace obrátila – cestující by platili více a dopravci by měli vyšší výnosy. Otázka, zda by to nepřivedlo jak pravidelné, tak příležitostné cestující

k přemýšlení o volbě jiného dopravního prostředku. Nejhorší varianta by byla přechod z vlaku na individuální automobilovou dopravu, protože cílem železničních dopravců (a obecně veřejné dopravy) je dostat lidi ze silnic (kromě veřejné dopravy) na železnici.

Jak již bylo krátce zmíněno v podkapitole 2.1, že soukromí dopravci RJ a LE zneužili obchodní nabídku dopravce ČD, známou In kartu, ve svůj prospěch v tom smyslu, že na ní nabízeli slevu kolem 20 – 30 % ze základního jízdného. Stalo se tak v březnu 2013. Jako první s tím přišel dopravce LE, dopravce RJ na to velmi rychle zareagoval a tuto nabídku zkopíroval, aniž by správně pochopil její podstatu. Bohužel to nebylo myšleno tak, jak bylo většinou v médiích prezentováno, že došlo ke zneužití konkurenční nabídky, ale naopak, dopravce LE, respektive jeho majitel Leoš Novotný tím chtěl naznačit, že by bylo vhodné, aby cestující měli jednu slevu (průkazku), kterou by mohli využívat u všech dopravců. Dopravce ČD podal na základě jednání soukromých dopravců žalobu k soudu, který rozhodl, že dopravce LE nesmí poskytovat slevu na In kartu ČD (dopravce RJ stáhl svou nabídku před vynesením rozsudku). Po vynesení rozsudku soud dopravce LE využil možnosti odvolání a situaci vyřešil tak, že nějakou dobu nabízel slevu na mezinárodně uznávanou slevu Rail Plus, kterou mj. obsahují In karty (ne však všechny). Marketingový boj zuřil v té době velmi silně (a probíhá dodnes). Například dopravce ČD nabízel na nástupištích ve stanicích (mj. před vlaky dopravců RJ a LE) poukázky na místenku zdarma do svých spojů SCP. (12)

Důležitou otázkou také je, který dopravce by jízdenky prodával, jestli by to zajišťoval národní dopravce ČD, někdo ze soukromých dopravců (RJ nebo LE), případně by to zajišťovala jiná externí firma. Optimální řešení je určitě takové, kdyby všichni dopravci mohli prodávat jízdenky na všechny dopravce na svých pokladnách a rezervačních systémech na internetu. Vytvořil by se speciální software, který by tuto možnost umožňoval. Hlavní předností tohoto softwaru by měla být vzájemná propojenost rezervačních systémů jednotlivých dopravců. V případě koupě jízdenky cestujícím například u jízdenky z Ostravy do Plzně, přičemž z Ostravy do Prahy soukromým dopravcem RJ nebo LE a z Prahy do Plzně národním dopravcem ČD, by za část Ostrava – Praha danému dopravci připadala daná (společná) výše jízdného a zbytek za část Praha – Plzeň podle tarifu by připadl ČD, přičemž cena jízdenky by byla zvýšena o 5% přírůžku (autor práce vychází z 5% přiměřeného zisku, jenž kraj hradí dopravci u spojů v závazku veřejné služby), jejíž část by získal dopravce za vyřízení rezervace. Otázka, kdyby cena jízdenky z Prahy do Ostravy v budoucnosti stála v tarifu dospělý 300 Kč, jestli by cestující platil navíc 15 Kč, které by zůstaly dopravci

prodávajícímu (pokud by se jednalo o jízdenku na spoj jiného dopravce) a 300 Kč by připadalo dopravci jízdenky v daném úseku, nebo kdyby cestující zaplatil 300 Kč a dopravce by předal tržbu dopravci daného spoje ve výši 285 Kč s tím, že 15 Kč navíc by si ponechal pro sebe. Jednou z možností je, že tržby z jízdného by šly na jeden účet a za určité období by se peníze z tržeb přerozdělily mezi všechny dopravce, avšak zvlášť pro trať Praha – Ostrava a zvlášť pro ostatní tratě, včetně přičtení 5% přírážek (její výše by byla také na domluvě dopravců). Tento systém přerozdělování tržeb funguje u integrovaných dopravních systémů v jednotlivých krajích, kde jsou zřízeny. Účet by mohl spravovat nezávislý regulátor (viz kapitola 3.3).

3.2 Čekání na přípojný vlaky

Doprovci ČD, RJ a LE se snaží nalákat cestující hlavně na akční ceny jízdenek a nabízené služby, přičemž se často zapomíná na základní principy přepravy, tedy přepravit cestujícího z jeho výchozí stanice do stanice cílové včas, spolehlivě a bezpečně. V této podkapitole půjde o včasnost přepravy. Nelze považovat za včasný příjezd cestujícího do stanice cílové případ, kdy poslední spoj cestujícího doveze do jeho cílové stanice včas, ovšem třeba o půl až dvě hodiny později, než původně plánoval, neboť spoj předcházející poslednímu měl zpoždění. Tyto případy nastávají při kombinaci vlakových spojů více dopravců, přičemž některý z nich má zpoždění, což může neblaze ovlivnit celý průběh cestování. U dopravce ČD bývá dobrým zvykem, že na své přípojný vlaky čeká, ale najdou se i výjimky, záleží na každé stanici (situaci) zvlášť. V souvislosti s cestováním se soukromými dopravci na trati Praha – Ostrava nastává problém, pokud cestující přestupují z nebo na vlak soukromého dopravce, na nebo od národního dopravce ČD. Jednoduše řečeno, vlaky ČD nečekají na potencionální přípojný vlaky soukromých dopravců RJ a LE a naopak (RJ a LE nečeká na ČD). Na jednu stranu je to logické, jedná se o výsledek konkurenčního boje, ale v této oblasti by měly nastat změny, protože i když se to nemusí zdát, cestujícímu nejde hlavně o to dostat kávu zdarma, i když to může tvrdit, ale především se chce hlavně dostat domů, do práce, školy atd., jinak by ani necestoval, pokud se nejedná o výlet, kde cestujícímu tolik nezáleží na čase a přípojích, ovšem záleží na každém cestujícím zvlášť.

Požadovat po dopravcích ČD, RJ a LE, aby všichni čekali na všechny a všechno je přehnané, ale určitě by se mohla zavést určitá pravidla ke zvýšení spokojenosti cestujících při cestování vlakem.

Jedno z pravidel by mělo zajistit, že cestující, který cestuje vlakem bez ohledu na dopravce, by měl zajištěn alespoň poslední přípojný vlak z hlavní tratě, pokud o to požádá palubní posádka, která předá žádost strojvedoucímu, jenž se telefonicky domluví s dispečerem provozu. Předělo by se tak situacím, které nastávají i přes den, ale nejsou tak kritické vzhledem k tomu, že se nejedná o poslední přípoje, kdy přijede zpožděný vlak jednoho dopravce do stanice, přičemž přípojný vlak cestujícího odjel třeba před minutou. Jak dlouho by měly přípojné vlaky čekat, to by bylo na posouzení jednotlivých situací, podle autora práce by to nemělo přesáhnout dobu 30 minut. V případě, že by poslední přípojný vlak nepočkal (ať by byl důvod jakýkoliv, zpoždění by například přesáhlo hranici 30 minut), tak by společnost, jež by objektivně způsobila zpoždění, musela pro cestujícího zajistit na vlastní náklady dopravu domů, např. taxi službou, pokud by neexistovalo jiné spojení veřejné dopravy (autobus, městská hromadná doprava atd.). V případě zpoždění způsobených dlouhodobě plánovanými výlukami by měl náhradní dopravu cestujícímu zajistit správce infrastruktury SŽDC. V případě zásahu vyšší moci (nepříznivé počasí, sebevrah) by byl kdokoli zproštěn odpovědnosti, bylo by však na případné dobré vůli dopravce cestujícího, zda mu jeho náhradní dopravu zajistit nebo ne. Podobný model již funguje u dopravce ČD.

Tuto problematiku by si také mohl vzít na starost nezávislý regulátor, o kterém je psáno v následující kapitole 3.3. Regulátor by určoval, které vlaky by čekaly na které vlaky ve stanicích, jaká by byla maximální čekací doba, operativně by řešil nastalé situace atd.

3.3 Nezávislý regulátor

Zavedení nezávislého (objektivního) regulátora je dalším z prvků zvýšení kvality systému dopravy a přepravy obecně. Jeho hlavním úkolem by bylo řešit spory mezi dopravci, kterých by se našlo již nespočet a také regulovat dopravu: stanovovat, který dopravce by měl přednost v jakých časech a které spoje by musely být redukovány. Podle Jaroslava Pejši, předsedy Odborového svazu železničářů, kdo přijde na české koleje, ten tzv. jede. Pro srovnání v sousedním Německu je tato záležitost více omezována. Neregulovaný trh u nás způsobuje to, že se dává přednost především dálkové dopravě, regionální je omezována a pro nákladní dopravu není v grafikonu vlakové dopravy místo (hlavně přes den – přepravní špičky). Když se k tomu přidá výluka v úseku, který je už tak velmi přetížen (aktuálně například mezi Běchovicemi a Úvaly), situace se může o to více

zdramatizovat, v případě zmíněné výluky docházelo k odklánění vlakových spojů na jinou trať (přes stanici Lysá nad Labem). (13)

V minulém JŘ 2012/2013 nastalo několik kuriózních situací díky tomu, že trh není jakkoliv regulován. Například kolem 16. hodiny jely z Prahy hl.n. během 20 minut všechny čtyři kategorie spojů všech dopravců. Konkrétně v 16:09 odjížděl dopravce LE, v 16:12 dopravce RJ, v 16:16 dopravce ČD s expresem a v 16:29 stejný dopravce, ale s produktem SCP. V opačném směru, z Ostravy hl.n., bylo kolem 6. hodiny ranní podobné uspořádání, avšak rozdíl činil 34 minut. V 5:57 odjížděl dopravce RJ, v 6:01 expres dopravce ČD, v 6:27 SCP dopravce ČD a v 6:31 spoj dopravce LE. (14)

V současném JŘ (2013/2014) nedošlo k velkému zlepšení situace, v některých časech odjíždí všechny kategorie spojů všech dopravců v rozestupu kolem 40 minut. Pro přehlednost je níže uvedena následující zjednodušená tabulka JŘ.

Tabulka 8 Přehled části JŘ z Prahy hl.n. do Ostravy hl.n.

		LE 1361 LE	EC 153 ČD	SC 513 ČD	IC 1013 RJ
Praha hl. n.	odj.	16:06	16:11	16:36	16:44
Praha-Libeň	odj.		16:18		
Kolín	odj.		16:55		
Pardubice hl. n.	odj.		17:17	17:34	17:46
Česká Třebová	odj.		17:55		18:23
Zábřeh n.M.	odj.		18:17		18:45
Olomouc hl.n.	odj.	18:21	18:43	18:49	19:11
Přerov	odj.	18:39	-	-	-
Hranice n.M.	odj.		19:16		19:40
Suchdol n.O.	odj.				
Studénka	odj.	19:13			
Ostrava-Svinov	odj.	19:24	19:44	19:45	20:07
Ostrava hl.n.	přij.	19:31	19:51	19:52	20:14

Zdroj: autor podle (15)

V tomto případě odjíždějí všechny vlaky dopravců v časovém rozestupu 38 minut. Do tohoto výběru není zařazen vlak LE 1363 dopravce LE, který odjíždí z Prahy hl.n. v 16:28, avšak jede do stanice Staré Město u Uherského Hradiště, kde ostatní vlaky z výběru nezajíždí ani v jiných časech, byť je pravda, že po větší části trasy jedou uvedené vlakové spoje společně.

Tabulka 9 Přehled části JŘ z Ostravy hl.n. do Prahy hl.n.

		IC 540 ČD	SC 514 ČD	LE 1352 LE	IC 1004 RJ
Ostrava hl.n.	odj.	6:06	6:19	6:25	6:45
Ostrava-Svinov	odj.	6:14	6:28	6:33	6:53
Studénka	odj.	6:25		6:43	
Suchdol n.O.	odj.	6:33			
Hranice n.M.	odj.	6:47			7:19
Přerov	odj.	-	-	7:21	-
Olomouc hl.n.	odj.	7:19	7:15	7:37	7:49
Zábřeh n.M.	odj.	7:43			8:14
Česká Třebová	odj.	8:05			8:36
Pardubice hl.n.	odj.	8:45	8:28		9:14
Kolín	odj.	9:07			
Praha-Libeň	odj.	9:47			
Praha hl.n.	příj.	9:53	9:27	9:56	10:16

Zdroj: autor podle (15)

V opačném směru odjíždějí vlaky v časovém rozestupu 39 minut. Opět se jedná o všechny kategorie spojů všech dopravců.

Jak již bylo zmíněno výše, jelikož spoje dopravců na této trati nejsou regulovány, brání to především v přepravních špičkách nejen osobní regionální dopravě, ale hlavně té nákladní. Vlak zabírá trať – prostorový oddíl – bez ohledu na to, jestli dopravce veze tři vozy nebo deset. A právě nezávislý regulátor by určil, které spoje by dostaly přednost a jaké by měly mít technické a technologické parametry.

Jedním z možných řešení je pro tyto špičkové časy povolit maximálně dvě kategorie spojů. První spoj by obsloužil pouze krajská města a vlaky by musely dosahovat rychlosti minimálně 160 km/h. Tyto podmínky se podobají konceptu spojení SCP dopravce ČD. Druhý spoj by obsluhoval více významných železničních stanic v rámci kraje. Regulátor by mohl stanovit, že vlaky těchto spojů by musely dosahovat rychlosti 160 km/h. Tento koncept se podobá spojům EC ČD. Dopravce RJ obsluhuje větší množství stanic, avšak o dvě až čtyři stanice méně, než EC ČD. Rychlost jeho vlaků je však omezena pouze na rychlost 140 km/h. Dopravce LE se zaměřuje na klienty z Moravy, proto jede z Prahy do Olomouce bez zastavení a na Moravě obsluhuje větší počet stanic. Pokud by regulátor určil, které spoje mají přednost v JŘ a případně pokud by došlo k neplnění např. rychlostního standardu ze strany dopravce

(např. nasazení posilového vozu řady B pro maximální rychlost 140 km/h), mohl by být dotyčný dopravce pokutován. Pokud by s tím byl dlouhodobý problém, regulátor by mohl dát přednost jinému dopravci, avšak k pravidelným změnám JŘ, ne v jeho průběhu. Zrušením některých spojů by ty upřednostňované musely být kapacitně posíleny.

Konkurenční boj si vybral svou daň i bez zásahu regulátora, který u nás zatím neexistuje. K první změně JŘ 2013/2014 dne 15. června 2014 dojde k několika změnám. Dopravce ČD ruší legendární vlak „Ostravan“, který s menšími přestávkami jezdil od 50. let minulého století. Nedojde však k úplnému zrušení, bude jezdit v úseku Praha hl.n. – Olomouc hl.n. (a zpět) a přejmenuje se na „Moravan“. Dopravce RJ ruší večerní spoje s odjezdem před devátou hodinou večerní jak z Prahy, tak i z Ostravy. U dopravce LE dojde ke dvěma změnám: posunutí posledního večerního spoje z Prahy (s odjezdem ve 21:36) o hodinu zpět, dále přidání zastavování všech vlaků LE ve stanici Suchdol n.O. Důvodem rušení, omezování či přesouvání spojů je především jejich nízká obsazenost a z toho plynoucí ztráta pro dopravce. (16) Od JŘ 2014/2015 bude dopravce RJ provozovat vnitrostátní linku Bratislava – Košice, dopravce LE vyzkouší poprvé slovenské tratě na lince Praha – Ostrava – Žilina – Košice. Oba soukromí dopravci zde chtějí provozovat drážní dopravu proto, že zde není tak deformovaný trh jako na trati Praha – Ostrava. RJ hodlá provozovat čtyři páry spojů denně, LE o polovinu méně. Provoz současných spojů na lince Bratislava – Košice národním dopravcem Železničná spoločnosť Slovensko je ztrátový. (17)

Při omezování obslužnosti stanic rušením spojů by regulátor určoval, které vlaky zastaví v určitých stanicích a částečně tak nahradí zrušené spoje, což je případ nácestných stanic z Prahy hl.n. do Olomouce hl.n., kde RJ stál ve většině větších stanic (viz tabulka 8 a 9), ale dopravce LE všechny tyto stanice projíždí.

3.4 Koncept ideálního spojení

Cestující volí pro své cesty vlakem ve většině případů dopravce, kteří jejich potřebám vyhovují nejvíce, pokud se nejedná o typy cestujících, kteří jedou vlakem bez ohledu na jakýkoliv požadavek či parametr. Pro některé je rozhodující třeba jen jediný parametr (nejnižší cena), jiným kromě ceny záleží i na službách, v jiném případě to může být spojení mnoha požadavků, kromě zmíněné ceny jízdenky a nabízených služeb to může být rychlost, pohodlí, návaznost na přestupní spoje, zážitek z jízdy atd. Cílem tedy této kapitoly je provést

návrh ideálního spojení mezi Prahou a Ostravou bez ohledu na dopravce, který by toto spojení provozoval.

Co se týče samotného vozidla, určitě by mělo jít o novou a moderní (technicky a technologicky) elektrickou stejnosměrnou jednotku, jelikož trať Praha – Ostrava je elektrifikována pro tuto proudovou soustavu. Jednotka proto, že tímto z pohledu technologie odpadá nutnost objíždění souprav lokomotivami v koncových stanicích a také se nabízí možnost stáhnout vyšší zpoždění o značnou část, jelikož obrat klasické soupravy (lokomotiva + železniční vozy) trvá až dvakrát déle, taktéž při přechodu na jiný vlak. Záleželo by však na konstrukci JŘ, zda by JŘ obsahoval dostatečnou časovou zálohu. Jednotka by byla konstruována pro rychlost minimálně 160 km/h a nebyla by vybavena systémem naklápěcích skříní, protože na trati Praha – Ostrava vlaky SCP využijí tuto výhodu minimálně. Jízdní doba by záležela na počtu zastávek, v případě zastavování v krajských městech by se jízdní doba mezi Prahou a Ostravou pohybovala těsně kolem 3 hodin, u klasických souprav kolem 3,5 hodin (taktéž v závislosti na zvolených zastávkách). Skřín jednotky by byla vytvořena z hliníkového materiálu, který by odlehčil celou soupravu, což by pro dopravce znamenalo kromě snížení hmotnosti i nižší poplatky za použití dopravní cesty. Z pohledu interiéru vozidla by jednotka obsahovala uspořádání sedaček typu 2 + 2 pro druhou vozovou třídu a 2 + 1 pro první vozovou třídu. Většinou by se jednalo o letecké uspořádání, některá místa by byla naproti sobě s pevnými stoly. Jednotka by obsahovala další, v dnešní době standardní, oddíly jako bistrovůz, oddíl pro matky s dětmi (příp. dětský koutek), tichý oddíl, místa pro přepravy invalidů, kočárků a cyklistických kol. Každé místo by bylo vybaveno zásuvkou na 230 V, sklopným stolkem v sedačce a odpadkovým košem zabudovaným taktéž v sedačce (v její dolní části). Každá sedačka, u které by to bylo technicky možné, by byla polohovatelná a celkově tvarově ergonomická. Sedačky ve druhé třídě by byly potaženy plyšovým materiálem, v první třídě koženým. Těmto charakteristikám se pravděpodobně nejvíce blíží jednotky railjet, které vyrábí firma Siemens.

V oblasti nabízených služeb by cestujícím ve druhé třídě byla nabídnuta zdarma perlivá či neperlivá voda (max. 500 ml) a denní tisk dle výběru, avšak v omezeném množství. Cestujícím v první třídě by byla nabídnuta zdarma voda (perlivá/neperlivá), denní tisk a časopisy širokého výběru, teplý nápoj a jídlo (ne hlavní jídlo, max. tedy jídlo velikosti bagety či sendviče). Samozřejmostí nabízených služeb by bylo Wi-Fi připojení v celém vlaku

(pro obě vozové třídy) s možností připojení na informačně-zábavní palubní portál (tzv. intranet).

Stanovení ceny jízdenky by určitě byla složitá otázka, ovšem měla by vycházet z konceptu společného uznávání jízdenek. Obecně by měla platit zásada, že cena jízdenky by neměla být silně podnákladová, stejně tak ani s velkou marží dopravce, ale jednoduše aby cestující zaplatili jízdné, jehož výše by se dala objektivně posoudit jako „dobrý poměr kvality a ceny“. Pro zlevněné jízdné by cestující mohli využívat slevové karty, která by byla platná pro všechny dopravce najednou a ve stejné výši slevy (20 – 30 %). Také by určitě stálo za zmínku, zda jít cestou špičkových a mimošpičkových cen, což by bezpochyby pomohlo odlehčit špičkové spoje a dostat více cestujících mimo přepravní špičku, zvláště ty, kterým nezáleží na čase přepravy či zvoleném dni. Ovšem nešlo by o tzv. „zahradu cen“ (v tomto systému nejsou ceny jízdenek jednotné, nýbrž různorodé, jejich výše záleží na několika faktorech, které jsou popsány v kapitole 2.3 u dopravce LE, který tento systém využívá), ale stanovení pevných cen, které by se lišily v závislosti na přepravních špičkách/sedlech (ve špičkách dražší, v sedlech levnější). Koncept uznávání jízdenek je uveden v kapitole 3.1 této práce.

4 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ

V této kapitole budou vyhodnoceny návrhy z kapitoly 3.

Jednou z nejvýznamnějších příležitostí z pohledu zvýšení atraktivity spojení je společné uznávání jízdenek. V návrhové části je uvedeno několik návrhů, jak by se mohla tato problematika řešit. Hlavní by však bylo, že cestující by mohl zakoupit na jednom prodejním místě jízdní doklady pro více dopravců. Nezávislý regulátor by s dopravci stanovil jednotnou globální cenu, která by mohla znamenat zvýšení tržeb dopravců, vybrané jízdné by bylo do přerozdělení odesíláno na účet regulátora, který by na základě jasných pravidel cenu rozúčtoval (viz kapitola 3.1). Jednotná cena by také znamenala konec cenové války mezi dopravci. Pro cestující by navíc mohla být zavedena nová jednotná slevová karta.

Další z významných příležitostí z pohledu zvýšení atraktivity spojení je zachování přípojných vazeb mezi vlaky různých dopravců. V návrhové části je uvedena doporučená doba čekání na poslední přípojný spoj maximálně 30 minut, o konkrétních čekacích dobách v jednotlivých stanicích by rozhodoval nezávislý regulátor. Tyto přípojné vazby by mohly být zavedeny i na první ranní vlaky, např. z důvodu pracovních cest manažerů do hlavního města.

Nezávislý regulátor by byl klíčovým prvkem v oblasti konkurenčního prostředí na trati Praha – Ostrava. Spolupracoval by s odborníky z oboru, řešil nejen spory mezi dopravci, ale také jednotlivé problematiky uvedené v návrhové části práce. V kompetenci nezávislého regulátora by bylo:

- uznávání jízdného – stanovení jednotné ceny,
- vytvoření jednotné slevové karty platné pro všechny dopravce,
- zajišťování přípojných vazeb mezi spoji jiných dopravců,
- určování předností obsluhy stanic vlakovými spoji dopravců,
- optimalizace nabízené přepravní kapacity na základě přepravních proudů,
- řešení opatření k mimořádným událostem, plánovaným výlukám na tratích,
- korigování nákladní dopravy ve vztahu k osobní dopravě,
- korigování osobní dopravy ve vztahu ke zbytku sítě SŽDC.

V případě konceptu spojení by nezávislý regulátor rozhodoval, které spoje mají přednost v určených časech, jaké by měly mít parametry (počet vozů, jejich minimální

provozní rychlost) atd. Mohl by také určovat, které stanice bude muset dopravce obsloužit v případě, pokud by jiný dopravce zrušil svůj spoj a vybraná stanice by zůstala bez obsluhy.

Na základě tabulky 8 a 9 bude v následujících tabulkách provedeno vyhodnocení návrhu v oblasti JŘ vlakových spojů na trati Praha – Ostrava (a zpět).

Tabulka 10 Vyhodnocení návrhu části JŘ na trase Praha hl.n. – Ostrava hl.n.

		EC 153 ČD	SC 513 ČD	IC 1013 RJ	LE 1361 LE
Praha hl. n.	odj.	16:11	16:41	17:11	17:41
Praha-Libeň	odj.	16:18			
Kolín	odj.	16:55			
Pardubice hl. n.	odj.	17:17	17:39	18:13	
Česká Třebová	odj.	17:55		18:50	
Zábřeh n.M.	odj.	18:17		19:12	
Olomouc hl.n.	odj.	18:43	18:54	19:38	19:56
Přerov	odj.	-	-	-	20:14
Hranice n.M.	odj.	19:16		20:07	
Suchdol n.O.	odj.				
Studénka	odj.				20:48
Ostrava-Svinov	odj.	19:44	19:50	20:34	20:59
Ostrava hl.n.	přij.	19:51	19:57	20:41	21:06

Zdroj: autor podle tabulky 8

Výše uvedená tabulka zaznamenává ve formě JŘ odjezdy vlaků všech tří dopravců v časovém rozmezí 16:00 – 17:59 (během přepravní špičky). Původně tyto spoje odjížděly ze stanice Praha hl.n. v rozmezí 38 minut, v tomto případě by odjížděly v rozmezí 90 minut (takt 30 minut). V uvedeném rozmezí aktuálně odjíždějí spoje z Prahy hl.n. v časech 16:06 (LE), 16:11 (EC ČD), 16:36 (SCP), 16:44 (RJ) a 17:36 (SCP). Tím, že v navrhovaném JŘ dojde k úbytku vlakových spojů (zrušení SCP s odjezdem v 17:36), bude potřeba kapacitu míst k sezení zrušeného vlaku rovnoměrně převést na ostatní spoje vedené klasickou soupravou, tedy EC ČD (odjezd v 16:11) a IC RJ (odjezd v 17:11).

Tabulka 11 Vyhodnocení návrhu části JŘ na trase Ostrava hl.n. – Praha hl.n.

		IC 540 ČD	SC 514 ČD	IC 1004 RJ	LE 1352 LE
Ostrava hl.n.	odj.	6:06	6:36	7:06	7:36
Ostrava-Svinov	odj.	6:14	6:45	7:14	7:44
Studénka	odj.	6:25			7:54
Suchdol n.O.	odj.	6:33			
Hranice n.M.	odj.	6:47		7:40	
Přerov	odj.	-	-	-	8:32
Olomouc hl.n.	odj.	7:19	7:32	8:10	8:48
Zábřeh n.M.	odj.	7:43		8:35	
Česká Třebová	odj.	8:05		8:57	
Pardubice hl.n.	odj.	8:47	8:45	9:35	
Kolín	odj.	9:09			
Praha-Libeň	odj.	9:49			
Praha hl.n.	příj.	9:55	9:44	10:37	11:07

Zdroj: autor podle tabulky 9

Výše uvedená tabulka zaznamenává ve formě JŘ odjezdy vlaků všech tří dopravců v časovém rozmezí 6:00 – 7:59 (během přepravní špičky). Původně tyto spoje odjížděly ze stanice Ostrava hl.n. v rozmezí 39 minut, v tomto případě by odjížděly stejně jako v opačném směru v rozmezí 90 minut (takt 30 minut). V uvedeném rozmezí aktuálně odjíždějí spoje z Ostravy hl.n. v časech 6:06 (IC ČD), 6:19 (SCP), 6:25 (LE), 6:45 (RJ), 7:19 (SC) a 7:25 (LE). Tím, že v navrhovaném JŘ dojde k úbytku vlakových spojů (zrušení SCP s odjezdem v 7:19 a LE s odjezdem v 7:25), bude potřeba kapacitu míst k sezení zrušených vlaků rovnoměrně převést na ostatní spoje vedené klasickou soupravou, tedy IC ČD (odjezd v 6:06) a IC RJ (odjezd v 7:06).

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo provést na základě analýzy možností konkurenčního prostředí na trati Praha – Ostrava návrh konceptu spojení a úpravu technicko-technologických podmínek provozu, kde provozují drážní dopravu dopravci České dráhy, RegioJet a LEO Express.

První část bakalářské práce se věnuje obecnému představení dopravců, a to z různých hledisek: historie vzniku společností, obecné informace o kategoriích vlaků (spojení) – jízdní doby, řazení vlaků a jeho uspořádání (vozové třídy atd.), příp. jiné doplňující informace.

Druhá část bakalářské práce se věnuje podrobné analýze jednotlivých dopravců. V potaz se berou čtyři hlavní body: ceny jízdného, nabízené služby, provozovaná vozidla, tarifní zvýhodňování skupin cestujících. U cen jízdného bylo provedeno srovnání různých skupin cestujících (na základě jejich slev, pokud se nejednalo o dospělého) vzhledem k určitým trasám. V případě analýzy služeb byl proveden přehled všeho, na co má cestující nárok v rámci jízdenky, přehled občerstvení a ostatních služeb. V analýze provozovaných vozidel byla provedena základní analýza technického popisu a vybavení souprav. V části tarifního zvýhodňování skupin cestujících bylo cílem určit, pro které skupiny je který dopravce především cenově nejvýhodnější, a který dopravce koho a jak zvýhodňuje nabízenými slevami. V shrnutí analýzy jsou mj. uvedeny stránky (silné, slabé, příležitosti, hrozby) konceptu dopravy na trati Praha – Ostrava.

Třetí část bakalářské práce se zabývá návrhy konceptu spojení v relaci Praha – Ostrava. Nejdříve je proveden návrh možností řešení vzájemného uznávání jízdenek všemi dopravci, následně řešena problematika čekání na přípojné vlaky, dále možnost stanovení nezávislého regulátora, který by nejenže řešil oba předchozí body, ale také spory mezi dopravci. V poslední části této práce je proveden návrh ideálního spojení na této trati, ovšem bez ohledu na dopravce, který by měl toto spojení provozovat.

Čtvrtá část bakalářské práce se zabývá vyhodnocením návrhů v oblastech společného uznávání jízdného a zachování přípojných vazeb mezi vlaky více dopravců. Dále je uvedeno, co by bylo v kompetenci nezávislého regulátor a je provedeno vyhodnocení návrhu části JŘ na trati Praha – Ostrava a zpět.

Z uvedené práce vyplývá, že cestující přepravující se na této trati, má celkem široké spektrum výběru dopravců a z toho plynoucích cen jízdného, nabízených služeb i provozovaných vozidel, přičemž třetí prvek není pro cestující tak důležitý, jako oba předchozí, proto se mu v práci nevěnuje tak velká pozornost. Nelze objektivně stanovit, který dopravce je nejlepší. Záleží na každém cestujícím zvlášť – na jeho věku, jeho slevovém průkazu (pokud má), na jeho prioritách (jestli mu záleží na ceně, službách, čase, spolehlivosti či něčem jiném). Až po stanovení dílčích podmínek lze stanovit „nejlepšího“ dopravce pro daného cestujícího nebo skupinu cestujících.

Z návrhových částí vyplývá, že konkurenční prostředí má stále plno trhlín a nevyřešených záležitostí, které je potřeba řešit nejen za cílem zvýšení spokojenosti cestujících (atraktivita spojení), ale také dopravců. V době psaní práce nedošlo k žádnému výraznému posunu v této problematice.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- (1) Historie. In: *České dráhy, a.s.* [online]. [cit. 2013-11-10]. Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>
- (2) Příběh, který inspiruje. In: *RegioJet* [online]. [cit. 2013-11-10]. Dostupné z: <<http://regiojet.cz/cs/o-nas>>
- (3) O nás. In: *LEO Express, a.s.* [online]. [cit. 2013-11-10]. Dostupné z: <<http://le.cz/cms/71-o-nas.html>>
- (4) Rezervace jízdenky. In: *České dráhy, a.s.* [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <<http://cd.cz/>>
- (5) Jídelní lístek JLV. In: *Jídelní a lůžkové vozy* [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://www.jidelnivozy.cz/jidelni-listky/ng-2013-14-1/CDR_JL_HUTNIK-PERNER_web.pdf>
- (6) Pendolina ČD jsou ze tří čtvrtin splacena. In: *ŽelPage* [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/8700>>
- (7) Rezervace jízdenky. In: *RegioJet, a.s.* [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <<http://regiojet.cz/>>
- (8) Průvodce žlutým servisem. In: *RegioJet, a.s.* [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <http://regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/cs/sluzby/RJ_pruvodce.pdf>
- (9) Rezervace jízdenky. In: *LEO Express, a.s.* [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <<http://le.cz/>>
- (10) Občerstvení. In: *LEO Express, a.s.* [online]. [cit. 2013-12-13]. Dostupné z: <<http://le.cz/cms/112-obcerstveni.html>>
- (11) JANDOVÁ, M. a REDERER, V. *Milníky vývoje na dopravním rameni Praha – Ostrava* [online]. 2013 [cit. 2014-05-03]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/econ/sborniky/2013/Telc/2013_sbornik_Telc76-92.pdf>
- (12) Soud zakázal Leo Expressu používat karty ČD. In: *E15.cz* [online]. 2013 [cit. 2014-05-03]. Dostupné z: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soud-zakazal-leo-expressu-pouzivat-karty-cd-992384>>
- (13) Jaroslav Pejša: Na železnici nefunguje regulace. Kdo přijde, ten jezdí. In: *Názory a komentáře - E15.cz* [online]. 2013 [cit. 2014-05-04]. Dostupné z: <<http://nazory.euro.e15.cz/rozhovory/jaroslav-pejsa-na-zeleznici-nefunguje-regulace-kdo-prijde-ten-jezdi-996973>>

- (14) Knižní jízdní řády [online]. 2012 [cit. 2014-05-04]. Dostupné z: <<http://www.iwan.eu07.pl/jw/2013/data/kjr.html>>
- (15) Knižní jízdní řády (platné od 15. 12. 2013) [online]. 2013 [cit. 2014-05-04]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady.html>>
- (16) Vlaků mezi Prahou a Ostravou ubude. RegioJet a ČD ruší některé spoje. In: *Ekonomika iDnes.cz* [online]. 2013 [cit. 2014-05-04]. Dostupné z: <http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-a-cd-rusi-nektere-spoje-do-ostravy-fk3-/ekonomika.aspx?c=A140418_102925_ekonomika_spi>
- (17) Po RegioJetu míří na Slovensko i Leo Express. In: *E15.cz* [online]. 2013 [cit. 2014-05-28]. Dostupné z: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/po-regiojetu-miri-na-slovensko-i-leo-express-1078035>>