

**CENA DĚKANA FAKULTY DOPRAVNÍ
10. ROČNÍK SOUTĚŽE**

**Problematika liberalizace železniční dopravy a
konkurence komerčních dopravců**

Jakub Königsmark

jakubkonigsmark@centrum.cz

leden 2018

Obsah

1. Úvod
2. Konkurence v komerční dopravě
 - 2.1. Popsání problematiky
 - 2.2. Výhody a nevýhody konkurence pro stát
 - 2.3. Výhody a nevýhody konkurence pro cestující
3. Dotovaná doprava v závazku veřejné obslužnosti
 - 3.1. Popsání problematiky
 - 3.2. Výhody a nevýhody objednávané dopravy pro stát
 - 3.3. Výhody a nevýhody objednávané dopravy pro cestující
4. Nákladní doprava
 - 4.1. Popsání problematiky
5. Současný stav
 - 5.1. Otázka udržitelnosti
6. Řešení problematiky
 - 6.1. Úvod do problematiky
 - 6.2. Návrh partikulárního řešení pro dotovanou a komerční dopravu odděleně
 - 6.3. Návrh komplexního řešení pro veškerou osobní železniční dopravu
7. Závěr

1. Úvod

Železniční doprava v České republice je na vysoké úrovni v porovnání s ostatními státy světa, dokonce i v evropském měřítku, v současné době patří objem přepravy ke čtvrtému nejvyššímu v Evropě. Naše železniční síť provozovaná státem měří okolo 9 500 km, čímž se řadíme na 22. místo ve světovém žebříčku délky železniční sítě.

Naše železnice je ale vlivem příliš malých a neefektivních investic jak do infrastruktury, zabezpečení a výstavby nových vysokorychlostních tratí, tak i do vozidlového parku, příliš zastaralá a neinovativní a nevyužívá svůj potenciál, který rozhodně má. Evropa poslední dobou také bojuje s nadměrným objemem nákladní přepravy po silnici, proto je nutné se také věnovat způsobům, jak napomoci přesunu alespoň části nákladu ze silnice na železnici. S tím souvisí také již několik let nedostačující kapacita většiny důležitějších tratí, kde již nezbývá místo pro provozování osobní regionální, dálkové a nákladní dopravy zároveň.

Důležité je se také zeptat, jestli dnes již není pozdě takové problémy začít řešit, jestli je ještě možné situaci nějak zachránit, rozhodně by se ale mělo začít co nejdříve, aby se dokázala odstranit alespoň část věcí, která dnes stojí v cestě dalšímu rozvoji železniční dopravy v České republice.

V této práci bych chtěl podrobně rozepsat a analyzovat veškerou problematiku především z ekonomického hlediska a pokusit se najít způsob řešení a cestu efektivnějšího vynaložení finančních prostředků, které jsou doslova zbytečně a neefektivně utopeny především v rukou státního dopravce.

2. Konkurence v komerční dopravě

2.1. Popsání problematiky

K často probíraným tématům nejen v médiích, se v posledním desetiletí stala i konkurence v komerční dopravě dopravců jezdících na vlastní podnikatelské riziko, tedy bez státních dotací. Nikdo nevěřil, že by skutečně bylo možné, aby vznikl takový konkurent pro České dráhy. V roce 2011 to byl pro všechny šok, ale dnes, již po téměř sedmi letech, kdy je výběr dopravce dokonce na dvou nejdůležitějších trasách v republice samozřejmostí, by se mělo začít řešit, jak se se současnou situací vypořádat. Mělo by se také do budoucna ošetřit, aby na dalších tratích nenastala obdobná situace, kdy se ceny jízdének pohybují na dlouhodobě neudržitelné hladině a celkově konkurence tří dopravců přinesla komplikace v nákladní a regionální osobní dopravě. Mnozí by mohli odporovat, že je tržní prostředí na trati Praha – Ostrava to nejlepší, co může být, jistě však nebudeme hledat v paměti dlouho a najdeme mnoho skutečností, které by se ani v tržním prostředí neměli stávat, jako například dotační podpora služby, která je schopna fungovat ve stejném rozsahu a kvalitě v rukou soukromníka bez dotací.

Když se podíváme na úplný začátek provozu obou soukromých dopravců na trati Praha – Ostrava a na reakci státního dopravce, zjistíme, že jeho agresivní snížení cen o 60 %, neboli dlouhodobé nabízení a prodej zboží za nepřiměřeně nízké ceny, které má nebo může mít za následek narušení hospodářské soutěže, je považováno podle zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže jako zneužití dominantního postavení.

2.2. Výhody a nevýhody konkurence pro stát

Jistě si každý spotřebitel uvědomuje, co právě jemu přináší konkurence v dopravě, ať už je to káva zdarma, nebo moderní nízkopodlažní klimatizovaná jednotka splňující náročné požadavky bezpečnosti 21. století, ale už jen málo kdo ví, že je též velmi důležité se dívat na výhody a nevýhody konkurence jak v komerční, tak v dotované dopravě pro státní rozpočet.

Podle informací z rozpočtu Ministerstva dopravy bylo vydáno na úhradu ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě 7 436 565 000 Kč, což je částka, kterou vůbec není složité o 30-40 % snížit právě soutěžením dopravců v regionální dopravě, a především úplným vyřazením tratí, které mají soukromí dopravci zájem provozovat bez dotací, z objednávky státu.

Tento krok s sebou ale nese mnohá rizika, kterým je třeba předejít, což je velmi důležitá role státu. Stát by se podle dosavadních zjištění a aktuální situace na železnici neměl podílet na samotném provozování železniční dopravy, ale především na nastavení rovných pravidel a zajistit tak sobě co nejefektivnější variantu v poměru funkčnosti a peněz vynaložených ze státního rozpočtu.

Je třeba si uvědomit, že na jedné straně stát vynakládá obrovské finanční prostředky na provoz regionální dopravy, ale zároveň v rukou soukromých dopravců končí obrovské sumy příjmů, které by bylo mnohem vhodnější a pro stát a daňového poplatníka efektivnější vrátit zpět do rozpočtu na zajištění dopravní obslužnosti. Na území většiny evropských států, a Česká republika není výjimkou, existují z ekonomického hlediska různé druhy požadavků ze strany zákazníka na zajištění přepravy z bodu A do bodu B, kde je povinností řádného hospodáře tyto požadavky analyzovat a porovnat se stávající infrastrukturou a zajistit efektivní vynaložení prostředků a kapitálu na dopravní infrastrukturu a službu přepravy osob.

Často je také slyšet ze strany dopravních nadšenců, že příchod komerčních dopravců je pro stát nevýhodný především kvůli stále se zvyšujícímu počtu přepravených cestujících alternativními dopravci a s tím spojenými kompenzacemi za jízdné sociálních skupin. Když se podíváme na skutečnou výši těchto kompenzací, zjistíme, že vytváří příjmy pouze v řádu jednotek procent. Dotace pro státního dopravce též na trase Praha – Ostrava před vyřazením linky Ex1 ze závazku veřejné obslužnosti vytvářely více jak 50 % podíl na příjmech, proto se dá aktuální stav považovat za ekonomické zlepšení oproti předchozímu stavu, avšak ani tato situace není zcela v pořádku. Jistě se většina ekonomů shodne, že každá forma dotací narušuje tržní prostředí. Dalo by se však polemizovat, jestli kompenzace za jízdné sociálních skupin je forma dotace, protože je státem nařizována, ale je jisté, že za určitou formu narušení tržního prostředí a neefektivity vynakládání finančních prostředků, ji považovat můžeme. K dosažení co nejvyrovnanějšího stavu by přispělo zrušení těchto náhrad za jízdné sociálních skupin komerčním dopravcům, každý dopravce by si tedy mohl rozhodnout, zda nějakou slevu a v jaké výši klientovi poskytne, ale stát by nic nedoplácel. Nejrozumnější přístup by asi byl, kdybychom se zamysleli, jestli není něco špatně na přístupu státu k sociální politice a kdybychom ji upravili tak, aby sociální skupiny neměli problém si zaplatit plné jízdné. Pro efektivní hospodaření státu je důležitá přímota cesty finančních prostředků tak, aby vznikali pouze minimální ztráty, se kterými je třeba počítat.

2.3. Výhody a nevýhody konkurence pro cestující

V první řadě je třeba zmínit, že každý cestující má ohledně přepravy, a další služby s ní spojené, jiné požadavky a očekávání. Proto jsou následující řádky subjektivní záležitostí, budu se však snažit výhody a nevýhody co nejobjektivněji shrnout.

Rozdílná přání zákazníků dali vzniknout různým konceptům provozování osobní železniční dopravy. Než se začneme věnovat přímo komerčním záležitostem, vzpomeňme také vliv na cestující v regionální dopravě. I když výhodám a nevýhodám v dotované dopravě se budu podrobněji věnovat v jedné z dalších kapitol, vzájemnou souvislost, mezi komerční a dotovanou dopravou z hlediska nevýhod také najdeme.

Zásadní nevýhoda konkurence v komerční dopravě je, že zájem mnoha dopravců o provozování svých spojů na určitých tratích způsobuje, že propustnost hlavních koridorů naráží na své limity. Právě zde můžeme vidět ovlivnění cestujícího v regionální dopravě především ve Středočeském kraji a v okolí Brna, kdy jen sebemenší zpoždění vlaku vyšší kategorie může mít vliv na plynulost a návaznost spojů v regionální dopravě. Řešení tohoto problému je hned několik. Z krátkodobého a střednědobého hlediska je ideální preferovat v dálkové dopravě kapacitnější vlaky ve větším taktu, aby bylo možné snižovat interval provozování regionálních linek. Z dlouhodobého hlediska je třeba myslet na zvětšení kapacity tratí zaprvé instalací modernějších zabezpečovacích systémů, které umožní kratší rozestupy mezi vlaky a zadruhé výstavbou třetí (čtvrté) koleje, což bývá často v aglomeracích velkých měst, kde je situace nejvážnější, dosti problematické, spíše nemožné.

Nevýhodou aktuálního stavu může být také vzájemné neuznávání jízdenek. Většina klientů preferuje jednoduchý nákup jedné jízdenky, s kterou může cestovat hned prvním vlakem, který v danou chvíli jede. Dnes je cestující vázán na konkrétního dopravce a někdy i na konkrétní spoj. Tato výhoda se ale může zvrhnout i v nevýhodu, kdy se zavedením společného uznávání jízdenek přijde jednotný tarif, který na nejvíce konkurenčních tratích bude podstatně vyšší než tarify, které jsou dnes aktuální. Dopravci však počítají s variantou, kdy budou zároveň zapojeni do centrálního systému uznávání jízdenek a k tomu nabízet vlastní akční jízdné, které by bylo shodné s aktuálním stavem cen. V tomto případě je však třeba počítat u českého zákazníka primárně zaměřeného na cenu s tím, že nakonec bude stejně využívat rozdělení jízdenky na akční tarif soukromého dopravce a jízdenku na regionální spoj.

Další nevýhodou soukromých dopravců pro mnoho cestujících je i fakt, že zakoupená jízdenka je i zároveň rezervací do konkrétního spoje. Mírným protiargumentem může být flexibilita v možnostech zákazníka z hlediska zrušení, či přerezervování jízdenky. Zákazník však tuto výhodu ztrácí v případě, že spoj, na který si chtěl svou jízdenku přerezervovat, je již vyprodaný. Omezená kapacita spoje může být však i výhodou, zákazníkovi se nemůže stát, že by si během cesty nesedl. Pokud by ale byli všechny spoje na dané trase s omezenou kapacitou rovné počtu sedaček, jistě by se ve špičkové dny stávalo, že by mnoho cestujících nebylo přepraveno vůbec. Proto považujeme za velkou výhodu, že si zatím zákazník může podle jeho požadavků vybírat.

Výhod konkurence pro cestujícího v komerční dopravě je mnoho. Logickými důsledky příchodu nových bojovníků o cestující bylo především snížení cen a motivace dopravce investovat do vozového parku, ale také do dalšího nehmotného kapitálu a technologií, jako jsou například webové stránky, mobilní aplikace a internetové připojení. Velkou výhodou je i lákadlo na služby a občerstvení v ceně jízdenky. Dopravci také naučili cestující se ve vlaku stravovat, kdy se služba, o které se dříve nikomu ani nesnilo, stává vyžadovanou.

Důkazem, že příchod soukromých dopravců je velký přínos, je i fakt, že cestujících na hlavních koridorech stále přibývá. Je třeba zdůraznit, že je to právě možnost volby

a tím i pravděpodobnější přiblížení k požadavkům a očekávání cestujících je to, co tvoří z konkurence fenomén. Téma „Praha – Ostrava“ vyvolává zájem novinářů a neodborné veřejnosti, což vede k rozšíření zájmu o železnici a kladnému efektu ve snaze přesouvat cestující z individuální do hromadné dopravy.

3. Dotovaná doprava v závazku veřejné obslužnosti

3.1. Popsání problematiky

Již ne tolik sledovaným tématem je průběh liberalizace regionální dopravy, kdy na jedné straně stojí objednatel (stát, nebo kraj) a na druhé straně dopravci, kteří soutěží, kdo při zajištění podmínek stanovených smlouvou nabídne nejnižší cenu, přičemž obě strany se snaží pro sebe získat co nejvýhodnější podmínky.

Základní problém leží v zákonech, kdy je umožněno objednateli zadat zakázku přímo bez výběrového řízení, což je bez pochyby netransparentní a nenaplňuje cíle, kvůli kterým se soutěže konají. Pokud zakázku zadáme přímo konkrétnímu zájemci a neumožníme vstup konkurence do soutěže, jediný, kdo ze situace profituje, je dopravce, který zakázku dostal. Objednatel se tím vzdává možnosti ušetřit peníze daňových poplatníků a využít je efektivněji na jiných místech a cestující přichází o možné zkvalitnění služeb, jako je moderní jednotka, klimatizace, nízkopodlažnost atd. Zákazník zpravidla zde s příchodem nového dopravce nezískává nižší cenu, protože zde cena jednosměrné jízdenky není předmětem boje o zákazníka. Pro regionální spoje je největší konkurence automobilová doprava na cestách do zaměstnání, za vzděláním a za službami. Důležitá je zde integrace do systému veřejné dopravy a profesionální přístup regionálního organizátora dopravy, který dokáže pro cestujícího udělat cestu jednoduchou, rychlou a pohodlnou.

S objednatelem se uzavírají 2 hlavní druhy smluv. První tzv. „netto“ počítá s tím, že dopravce vysoutěží určitou výši dotace za konkrétní rozsah provozu a další rizika s tržbami za jízdné si nese dopravce sám. Tato smlouva má vekou výhodu v tom, že motivuje dopravce zlepšovat služby, aby přilákal nové cestující. Druhý typ smlouvy je tzv. „brutto“, kdy vyhrává dopravce, který nabídne provoz s nižšími náklady. Objednatel automaticky dopravci vydává dotaci na bázi prokazatelné ztráty a dodotuje dopravce do mírného zisku. Riziko výnosů je přeneseno na objednatele.

Dosavadní zkušenosti ze soutěží regionálních linek ukazují, že nejdůležitější je jasné stanovení požadavků, ke kterým se dopravci zavazují podepsáním smlouvy s objednatelem dopravní obslužnosti. Je nutné, aby veškeré podmínky, včetně předpokladů vývoje okolností provozu na určité období, byly jasně stanoveny a aby nedocházelo ke změnám v parametrech, díky kterým daný dopravce soutěž vyhrál. Je nepřípustné, aby během plnění smlouvy nastala okolnost (neočekávané zvýšení poptávky ze strany zákazníka, inflace, náhlá změna nákladů na provoz železniční dopravy), která není jasně popsána ve smlouvě a není stanoven transparentní postup, práva a povinnosti obou stran, jak dojít k adekvátnímu řešení dané situace. Právě kvůli

podobným nedostatkům, či záměrně pro objednatele nevýhodně stanoveným podmínkám v již uzavřených smlouvách, se později ukázalo, že příchod nového dopravce nemusí být pro stát tak výhodný, jako se prezentovalo v médiích a v počátcích provozu nové linky. Proto zde opět zdůrazňuji nutnou roli státu, jako regulátora a instituci, která nastaví podmínky tak, aby byli ekonomicky výhodné především pro stát, ale také tak, aby dopravci neztratili motivaci do železnice investovat a stát tak neohrozil tendenci investorů přinášet na železnici soukromý kapitál.

3.2. Výhody a nevýhody objednávané dopravy pro stát

Dotovaná část železniční dopravy je sama o sobě velká finanční zátěž pro stát. Musíme však brát v potaz, že zde existuje zákon o dopravní obslužnosti a také potřeba občanů cestovat za vzděláním, do zaměstnání a za jinými službami. Je nutné také zmínit, že kvalitní a rozvinutá regionální doprava zvyšuje atraktivitu dané oblasti. Na jedné straně stojí snaha kraje v zájmu občanů kvalitu dopravní obslužnosti zlepšovat a na druhé straně zájem vynaložit co nejnižší prostředky ze státního rozpočtu. Otázka však zní, kde je rozumná míra vyváženosti těchto dvou faktorů působících proti sobě.

Dálková doprava pokrývá svými tržbami okolo 50 % nákladů na provoz, regionální doprava okolo 30 %. To znamená, že za předpokladu udržení stejného počtu cestujících by po dvojnásobném zdražení dálkové a trojnásobném zdražení regionální dopravy stát nemusel vynaložit ani korunu na dotace za dopravní obslužnost. Kdyby ovšem došlo k takovému zdražení, ubylo by cestujících, kteří jsou ochotni takovou sumu zaplatit, proto by se příjem z jízdenek snížil a bylo by třeba cenu jízdného opět zvyšovat. Navíc nám do tarifu jednosměrné jízdenky zasahují předplacené jízdenky na delší období nezávislé na počtu jízd. Proto je taková varianta nerealizovatelná. Z dosavadních zkušeností si ale můžeme dovolit tvrdit, že po příchodu nového dopravce a s tím i zvýšené kvality služeb, se počet cestujících zvýší. Pokud bychom předpokládali zvýšení počtu cestujících v průměru o 50 %, tak by stačilo jízdné zvýšit v případě dálkové dopravy na jedenapůlnásobek a v případě regionální dopravy na dvojnásobek, což je v zájmu ušetření více jak sedmi miliard únosná varianta, ale efekt snížení počtu cestujících jako reakci na bez státní podpory dlouhodobě udržitelnou cenu jízdenky by i tak byl nezanedbatelný, byť si dovoluji tvrdit, že výrazně menšího rozsahu, než v případě zdražení jako reakci na první popisovaný příklad. Takový předpoklad násobku dnešní ceny však není tím finálním potřebným k vyrovnanému rozpočtu provozování regionální dopravy. S příchodem nových dopravců přijdou na železnici i nová vozidla s nižšími náklady a celkově inovativní přístup pečlivějšího hospodáře a s tím související snížení nákladů na kilometr. Pokud bychom počítali i s možností započtením finančních prostředků ze zisku efektivně regulovaných komerčně provozovaných tras, zmíněný násobek by se ještě více snížil. Proto je přinejmenším pravděpodobné, že pro vyrovnaný rozpočet ministerstva dopravy na

provoz železniční dopravy by stačilo opravdu jen mírné a pro většinu občanů únosné zdražení. Avšak na komplexním výsledku vyrovnaného rozpočtu sektoru osobní železniční dopravy závisí mnoho dalších již popsaných faktorů, nelze tedy praktikovat pouze jeden krok a očekávat výsledky hodné celkové optimalizace dnešní podoby systému financování osobní železniční dopravy.

Otázce zanesení předplatných jízdenek do této kalkulace v rámci integrovaných systémů se budu podrobněji věnovat v kapitole 6. Řešení problematiky.

3.3. Výhody a nevýhody objednávané dopravy pro cestující

Pokud je nějaká služba zákazníkovi poskytována s dotační podporou, nese s sebou pro něj jak výhody, tak nevýhody.

Základní výhoda je, že cestující vlivem dotace neplatí plnou cenu jízdného potřebnou pro ekonomickou rovnováhu provozu, ale jen její část. Tato dotace na první pohled klientovi zlevňuje jízdu vlakem. Záměr dotace je přilákat do veřejné dopravy více cestujících a vytvořit ji pro všechny sociální skupiny dostupnou. Cílem je také zajistit dopravní obslužnost i tam, kde je po přepravě minimální poptávka a neexistuje adekvátní komerční nabídka k uspokojení potřeb občanů.

Nevýhodou dotované dopravy jsou právě dotace, které narušují tržní prostředí a nepůsobí motivačně na dopravce. Cestující sice ušetří, ale například u „brutto“ smlouvy dopravci nezáleží na počtu přepravených cestujících, protože ztráta mu bude plně hrazena objednatelem. Téměř bychom mohli tvrdit, že pro dopravce je naopak výhodnější vozit cestujících co nejméně, protože s každým cestujícím se zvyšují marginální náklady, které jsou sice hrazeny státem, ale i náklady další, které vyčíslit nejde. Tato úvaha nás proto dostává do situace, kdy v dotacích vidíme pro cestujícího spíše nevýhodu. Zároveň je toto tvrzení dokladem, že dotace narušují tržní prostředí.

4. Nákladní doprava

4.1. Popsání problematiky

Velmi významnou částí železniční dopravy, která také nemálo ovlivňuje ekonomiku státu, je doprava nákladní. Tento sektor je často opomíjen a omezován kvůli osobní, převážně pak komerční části železniční dopravy. V současné době, kdy na hlavních koridorech nezbývá ani mnoho místa pro osobní dopravu, asi těžko najdeme nějaké místo pro rozvoj nákladní dopravy.

Řešeních je hned několik. Nejhorší realizovatelné řešení je přidání třetí, nebo čtvrté koleje na nejvíce zatížené úseky osobní dopravou. Lze také počítat s odlehčením hlavních koridorů a odlivem cestujících vlivem výstavby vysokorychlostních tratí, ale toto řešení je příliš dlouhodobé a jistě je třeba se připravit na rozvoj železniční dopravy ještě před dokončením výstavby vysokorychlostních tratí. Nejvhodnější řešení v krátkodobém a střednědobém horizontu je snaha tvořit co nejdelší možné soupravy

a tím snižovat množství potřebných spojů, snaha provozovat většinu výkonu nákladní dopravy mimo špičku v osobní dopravě, tzn. převážně v nočních hodinách a v období sedla mezi ranní a odpolední špičkou. Pokud je potřeba zboží dopravit v co nejkratším čase, nabízí se pak poslední varianta – poslat náklad přes jinou, méně zatíženou železnici, což však má i své nevýhody, jako prodloužení času i délky cesty.

Regulace komerčního trhu železniční dopravy by tak přispěla i ke zlepšení situace v nákladní dopravě. Tématem dnešní doby je snaha o přesunutí co největšího množství objemu nákladní dopravy na železnici. Je však třeba myslet na to, že pokud nákladní železniční doprava nebude mít v budoucnu kam růst, předpokládaný celkový růst nákladní dopravy se projeví především na silnici, a to je výrazný krok zpět a cesta proti trendům současnosti.

5. Současný stav

5.1. Otázka udržitelnosti

Současný stav na české železnici v oblasti osobní dopravy lze přirovnat ke snaze naplnit děravou nádobu vodou. Tekoucí vodu do nádoby symbolizují finanční prostředky, které končí v oblasti komerčně spíše vůbec neprovozovatelných linek. Díru v nádobě pak soukromý komerční sektor na českých kolejích, který odvádí potenciál zisku do svých rukou. Jediné správné řešení je díru ucpat regulovaným prostředím. Mnoho ekonomů však tvrdí, že otevřený trh je to jediné správné, což však platí pouze v sektorech, kde existuje pouze výdělečná část trhu. Sektor doprava rozhodně není komplexně výdělečný, a proto je třeba nádobu vodou naplnit a nastavit taková pravidla, aby už nebylo třeba vodu dál dolévat a zabránit dalšímu vzniku děr.

Dnešní situace je tedy dlouhodobě neudržitelná. V postupu řešení je důležitá součinnost mnoha orgánů a institucí. Je třeba vytvořit nová pravidla a zákony, stát musí zaujmout především pozici regulátora a kontrolora. Pokud v roli provozovatele zůstane i stát samotný, je nezbytně nutné zlepšit jeho hospodaření.

6. Řešení problematiky

6.1. Úvod do problematiky

Na závěr této práce si dovoluji představit dle mého názoru dva nejefektivnější návrhy, jak vyřešit tuto problematiku. Tyto dva návrhy nejsou jediným řešením této situace, bylo by také možné se pouze snažit minimalizovat dotace na objednanou dopravu soutěžími a otázku problematiky komerčního trhu neřešit. To však s sebou nese mnohá rizika, která jsem již popal v předchozích kapitolách. Proto soudím, že cesta regulované komerční dopravy a dotování transparentně vysoutěžených regionálních linek ziskem z komerční dopravy je jedna z těch správných variant jak pro stát, tak občany.

Popisují zde dva návrhy řešení, partikulárního a komplexního charakteru. Jeden počítá s existencí jednoho státního, nebo soukromého dopravce, který by komplexně zabezpečil veškerou dopravní obslužnost a linky s komerčním charakterem tak, aby jeho rozpočet byl vyrovnaný. Druhý návrh počítá s důkladnou regulací státu tak, aby příslušný orgán zajistil tok peněz ze zisku komerční dopravy na dopravní obslužnost a dohlédl na to, aby žádný z komerčních dopravců neměl nepřiměřený zisk, ale zároveň aby cena jízdenky na komerční spoj byla taková, aby byl maximálně využit potenciál zisku.

Dále je třeba stanovit předpoklady k realizaci těchto návrhů. Jde především o absolutní transparentnost, kterou s největší pravděpodobností nikdy dosáhnout nemůžeme, avšak je nutná maximální snaha příslušných státních orgánů na její dohled. S tím souvisí i nutnost všechny linky řádně vysoutěžit (v případě komplexního řešení za využití státního dopravce zajistit, aby stát transparentně vložil kapitál do vozového parku) všechny regionální i komerční linky. V neposlední řadě by měla být nutností i dohoda o zapojení tohoto systému do městské hromadné dopravy, kdy by záleželo na dohodě státu, města a organizátora dopravy, jak rozdělit tržby z jízdného. Je jisté, že MHD většiny měst je ztrátová, například náklady na provoz pražské MHD jsou okolo 15 mld. a tržby z jízdného okolo 4 mld. Proto by měla být i snaha měst zvyšovat tržby v MHD tak, abychom zároveň neodradili pravidelné cestující a maximálně využili potenciál turistického ruchu a ve srovnání s evropskými městy poměrně nízkou cenu jízdného za jednosměrnou cestu zvýšili tak, abychom pokryli tržbami z jízdného více, než jen něco okolo 30 % nákladů. Pokud by nám záleželo především na vyrovnaném rozpočtu železniční osobní dopravy, přepravili bychom tak cestující s jízdenkou nevydanou primárně na železniční spojení bez nároku na část tržeb od prodejce jízdenky, kterého by představoval dopravce zapojený v integrovaném systému daného kraje, či města. Tento příjem by pro celkový rozpočet železničního sektoru nebyl klíčový, ale představoval by poměrně významnou část tržeb pro daný integrovaný systém.

6.2. Návrh partikulárního řešení pro dotovanou a komerční dopravu odděleně

Návrh partikulárního řešení počítá s variantou, že systému bude mít zájem se účastnit více než jeden dopravce, což je velmi pravděpodobné. Je velmi důležité zmínit, že veškeré cíle snahy dnešních nejvýznamnějších dopravců v osobní železniční dopravě nejsou provozovat pouze komerční dopravu, ale dostat se pod dotační deštník dopravní obslužnosti. Dopravci si tak v současnosti pouze získávají renomé před širokou veřejností, ale i před objednateli dopravy, protože právě know-how by mohlo být klíčové pro získání státních zakázek. Pro dopravce je podnikání s dotační podporou zajímavé právě kvůli jistotě zisku. Pokud dopravci v závazku veřejné obslužnosti mají ekonomiku provozu nastavenou tak, aby skončili v mírném zisku, pak pro ně vstup do systému partikulárního řešení, kde je opět nutnost vyrovnaného

rozpočtu, není příliš velkou změnou z hlediska možných výsledků hospodaření. Proto je pravděpodobné, že by zájem o zapojení do systému partikulárního řešení byl vysoký. Právě kvůli myšlence vyrovnaného rozpočtu, by dopravce měl stejnou jistotu mírného zisku.

Výdělečná část železniční osobní dopravy by v tomto případě byla regulována tak, aby byla provozována maximálně efektivně za účelem maximalizace zisku, kterým je třeba financovat regionální dopravu. Po navýšení kapacity vlaků, snížení taktu souběžných linek a pouze přidáním návazných spojů v úsecích, kde již linka není vedena v souběhu s jinou linkou a v souvislosti s exkluzivitou dopravce na dané lince a tím souvisejícím zvýšením cen, by se zisk podstatně zvýšil oproti dnešním hodnotám a bylo by ho možné použít na dorovnání ztráty regionálních linek. To znamená, že v takovém případě by zisk neputoval do rukou soukromníka, ale zpět do železniční dopravy a dopravce na komerční lince by pouze skončil s mírně ziskovým hospodařením.

6.3. Návrh komplexního řešení pro veškerou osobní železniční dopravu

Varianta komplexního řešení počítá s tím, že by kompletně zmizela konkurence z trhu osobní železniční dopravy a celého provozu by se ujal jeden dopravce, který by se zavázal provozovat dopravu tak, aby nebyl ve ztrátě, nebo by bylo jeho riziko, jestli ve ztrátě skončí, či nikoli. V předešlých řádcích jsme si dokázali, že s trochou snahy zúčastněných orgánů lze výrazně změnit přístup k železniční dopravě a obrátit ji ve službu pro občany, za kterou již stát nebude muset doplácet miliardové položky, aby zajistil dopravní obslužnost. Proto by dopravce, který by získal jistou exkluzivitu na českém trhu osobní železniční dopravy měl vysokou šanci, že posune tento trh ve vyrovnaný.

Podmínkou by však byla státem transparentně nastavená pravidla, která by v tomto monopolu nahradila konkurenční prostředí. Cílem těchto pravidel by bylo především zajistit, aby dopravce nezneužil výhradního postavení na trhu. Aby zůstala vysoká kvalita služeb, stanovený takt regionální dopravy v zájmu dopravní obslužnosti a přijatelná cena jízdenek na linkách komerčního charakteru.

Tato varianta by však šla jen těžko zrealizovat. Dnes již na železnici působí příliš mnoho různých dopravců, kteří do svého startu a rozvoje již investovali mnoho kapitálu a nebylo by možné je zákonnými prostředky doslova vymazat z tohoto trhu. Tento návrh by byl realizovatelný nejspíše pouze do doby, než na tento trh vstoupili dnes již druzí dva nejvýznamnější dopravci v osobní dopravě, proto nemá příliš smysl dál návrh komplexního řešení rozebírat.

7. Závěr

V závěru bych rád uvedl to, že za cíl této práce považuji především rozšíření povědomí o tom, že i v oblasti osobní železniční dopravy se chová stát velmi nezodpovědně. Považuji za nutnost, aby se každý občan zajímal o to, jak stát nakládá s jeho penězi a touto prací bych chtěl případným zájemcům zjednodušit cestu k podstatným informacím, které povedou k přiblížení této problematiky. Nepředpokládám, že by v budoucnu došlo k razantnímu snížení dotací na osobní železniční dopravu, nebo k celkovému pokroku v této oblasti. Tato práce tedy může posloužit alespoň jako výkladový materiál, či popis, nebo návrh ideálního stavu na tomto trhu.

Na druhou stranu je ale také potřeba říci, že drobný posun za poslední léta vidět je. Státní dopravce si uvědomil, že doslova během okamžiku přišel o monopolní postavení a stejně tak rychle by mohl přijít i o dominantní postavení. K tomu už konec konců došlo, konkrétně na trati Praha – Ostrava. V tento moment mám na mysli podíl celého trhu osobní železniční dopravy v České republice. Vznik konkurenčního prostředí sice má mnoho výhod pro cestující, které jsem již rozebral v kapitole 3.3., ale především vzbudil myšlenku, že žádný státní dopravce zde nemusí působit, pokud nebude k přepravě osob přistupovat efektivně a zároveň se snahou zajistit nejlepší podmínky pro cestující a stát.

Zdroje:

<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>

https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDlezn%C4%8Dn%C3%AD_doprava_v_%C4%8Cesku

http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=dopravni_infrastruktura_ve_sвете&site=do_prava

<https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/nizke-ceny-ceskych-drah-v-boji-s-konkurenty-vysetruje-evrops/r~998c86d8a73611e6a222002590604f2e/?redirected=1515428362>

<https://business.center.cz/business/pravo/zakony/ohs/cast1h3.aspx>

<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Ministerstvo/Hospodareni-resortu/Rozpocety-MD>

JANOŠ, Vít, Ing., Ph.D., Ústav řízení dopravních procesů a logistiky, FD ČVUT, Financování veřejné dopravy