



VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní, Děčín, p.o.

Praha – Ostrava

Mohou zde vlaky vydělávat?

Petr Goč

OBSAH

ÚVOD.....	3
SOUČASNÝ STAV.....	4
PRINCIP.....	6
JÍZDNÍ ŘÁD.....	7
SOUPRAVY.....	8
CESTOVNÍ TŘÍDY.....	9
NÁKLADY.....	11
CENA JÍZDNÉHO.....	13
JAK NA TO.....	14
ZDROJE.....	15

ÚVOD

Mezi Prahou a Ostravou, dvěma největšími českými městy vzdálenými od sebe po železnici 356 km zuří jako na jediné české trati konkurenční boj a to rovnou mezi třemi dopravci s dohromady čtyřmi produkty. Problémem je, že ani jeden z dopravců nevydělává i když spoje některých z nich jsou plné, u některých spojů dokonce více než plné. Tato práce si neklade za cíl dokázat co dělají jednotliví dopravci špatně, k tomu bychom potřebovali přesné údaje od dopravců, kteří si je však střeží jako oko v hlavě, protože se jim nechce přiznávat, že prodělávají. Tato práce si naopak klade za cíl vytvořit koncepci vydělávajícího produktu na této trase. Produktu takového, který bude vyhovovat cestujícím napříč společenským spektrem.

SOUČASNÝ STAV

V současné době jezdí na této trase LEO Express, Regiojet a České Dráhy s produkty Pendolino a EC. Prvním problémem všech dopravců, který se však netýká vlaků EC je netaktovost. Kdo si má pamatovat zdali právě tento LEO Express staví v Přerově, nebo jestli toto Pendolino jede v x:35 nebo v x:39,...

Dalším problémem týkajícím se Regiojetu a produktu EC je nestejnorodost souprav. Cestující se nemůže spolehnout zda bude právě v tomto čase řazen jídelní vůz, nebo jestli bude mít první třída stejnou kvalitu,...

Již na začátku jsem uvedl, že zde nebudu rozebírat problémy jednotlivých dopravců, avšak tyto dva problémy jsem zde zmínit musel, protože ať jsem se ptal kohokoliv minimálně na jeden z nich přišlo. Ale jelikož ani jeden z dopravců není „perfektní“ vždy to dotazovaný ukončil tak, že se s tím buď musí smířit nebo jezdit autem, což však kvůli cenám jednotlivých dopravců je nevýhodné.

Tím jsme se dostali k cenám. Jediné spoje, kde si můžeme být za jakýchkoliv okolností jisti cenou jsou spoje EC, kde při zakoupení tzv. Akční jízdenky (mimoходом akce trvá už asi dva roky a trvat asi bude dokud bude konkurence) jedeme za 295,- Kč. Pokud chceme jet třídou první tak zaplatíme 440,-Kč, ale to jen v případě, že se vyznáme v tarifu a na pokladně si řekneme, že chceme Akční jízdenku a doplatek do 1. třídy, protože pokladní to sami takto vydat nesmí. Což je mimoходом „správný“ prozákaznický přístup. Pokud si totiž poručíme jízdenku do 1. třídy dostaneme ji za 627,- Kč. Nižších cen můžeme dosáhnout pokud si pořídíme In-kartu ČD. A pro pravidelné (2 a více krát do týdne) dojíždění se vyplatí zakoupit si produkt IN 100 za 19 990,- Kč do 2. třídy nebo za 24 980,- Kč do 1. třídy. U dalšího produktu ČD, kterým je Pendolino se k cenám dostaneme také relativně jednoduše. Zakoupíme si stejné jízdenky jako do vlaku EC, jen si k nim dokoupíme povinné rezervace SC Pendolino, které mají sice pohyblivou výši, ale většinou stojí do 2. třídy 35,-Kč a do třídy 1. 100,-.

Nyní se podíváme na dalšího z dopravců, kterým je Regiojet. Tento dopravce aplikuje pohyblivé ceny jízdneho, jejich nejvyšší hodnotu se však z tarifu nedozvíme, naopak nejnižší, na kterou dosáhneme při nákupu skoro měsíc dopředu, nalezneme jako správný marketingový tah všude. Nás však zajímají průměrné ceny. A ty jsou ve třídě Standard 295,- Kč, ve třídě Relax 354,-Kč a ve třídě Business 413,- Kč. Samozřejmě pokud je spoj téměř vyprodán ceny jsou vyšší, naopak pokud je

mizivě obsazený tak jsou nižší.

Posledním z dopravců je LEO Express, který také aplikuje pohyblivé ceny, kdy nejvyšší se opět nedozvíme. Stejně pro porovnání jsou lepší průměrné, které jsou ve třídě Economy 299,- Kč, ve třídě Business 589,- Kč a ve třídě Premium 899,- Kč.

PRINCIP

Základem úspěchu je nabídnout cestujícím co chtějí. „Všichni“ chtějí taktový jízdní řád, nejlépe s dobře zapamatovatelnými časy. Co se týče služeb ve vlaku, zde už je to různé. Někteří chtějí jet co nejlevněji, jiní naopak all-inclusive. A nejlepší, ale zároveň nejsložitější je uspokojit všechny skupiny. Z mého pohledu i z pohledu dotazovaných cestujících se toto nedaří.

Tvorba jízdního řádu je pro dopravce s pouze jednou linkou „jednoduchá“ a z nejdůležitějších stanic může nastavit (pokud mu to SŽDC schválí) co nejlépe zapamatovatelné časy. A to nejlépe vždy v celou z Prahy/Ostravy.

Další otázkou jsou cestovní třídy a rozdíl mezi nimi. Právě pro uspokojení všech je vhodné vytvořit čtyři cestovní třídy. A to:

- 3. třída – za nejnižší cenu, zde pojedou cestující naprosto bez služeb, občerstvení jim nebude donášeno na místo, personál se jim bude věnovat jen při prodeji jízdenek (velkoprostorový vůz)
- 2. třída – zde již dostanou vodu a denní tisk v ceně jízdenky avšak pro občerstvení si také budou muset dojít (vůz s oddíly)
- 1. třída – cestující dostane zdarma kávu, jednoduché občerstvení (bagetu, salát, dezert) a vodu i denní tisk, v případě doobjednání dalšího občerstvení mu bude doneseno na místo. (na výběr velkoprostorový vůz nebo vůz s oddíly 1. třídy)
- 1.+ třída – cestující bude mít možnost neomezené konzumace nápojů a také výběr snídaně nebo menu z jídelního lístku s obsluhou na místě (malé oddíly – po 2 nebo 4)

Z této nabídky cestovních tříd si již vybere každý.

JÍZDNÍ ŘÁD

Spoje budou odjíždět z Prahy a Ostravy hl.n. ve snadno zapamatovatelné časy, vždy v x:00. V Ostravě zastaví ještě na nádraží Ostrava – Svinov, odkud odjede do Prahy v x:10.

Po cestě zastaví v Hranicích na Moravě, Olomouci, Pardubicích a Kolíně a do Prahy (Ostravy) dojede po přibližně 3 hodinách a 20 minutách.

Spoje budou v přepravních špičkách ve směru špičky (odjezdy Ostrava 3:00-8:00, Praha 13:00-18:00) jinak každé dvě hodiny. O víkendech každé dvě hodiny celodenně. První spoj z Ostravy bude v 3:00 (4:00 o víkendu) a poslední v 0:00. Z Prahy pojede první spoj v 4:00 a poslední v 0:00. Poslední tři spoje a spoje ve směru špičky budou navíc zastavovat v Ústí nad Orlicí, Zábřehu na Moravě, Suchdole nad Odrou a ve Studénce.

SOUPRAVY

Pro začínajícího dopravce je nejjednodušší začít jezdit s ojetými vozy, které jsou v současné době přebytečné v Rakousku, kde stále ještě budou prodávat, kvůli proměně vozového parku za Railjety. A teprve v budoucnu si nechat vyrobit nové jednotky.

Jediné nové co bychom si museli pořídit by byly lokomotivy a to s maximální rychlostí 160 km/h.

Celkově by bylo potřeba 7 souprav + 1 záložní, celkem tedy 8.

Složení vozů by bylo 1+(po čtyřech)/1(kupé) + 1+(po dvou)/1(velkopr.) +jídelní+2+2+2+3+3+3.

Celkem bychom tedy potřebovali :

- 16 vozů 1.+/1. třídy
- 24 vozů 2. třídy
- 24 vozů 3. třídy
- 8 jídelních vozů

Což při uvažované ceně 15 mil. Kč za vůz a 10 mil Kč za rekonstrukce činí 25 mil. Kč za vůz, dohromady 1 800 mil. Kč, k tomu 1 200 mil. Kč za lokomotivy. Takže náklady na vozový park činí 3 mld. Kč. Tuto sumu budeme dále potřebovat při výpočtu ceny jízdného.

CESTOVNÍ TŘÍDY

- **3. třída**

- Vozy: ÖBB Bmz (vůz s oddíly pro 6 osob)
- Vybavení: klimatizace, dvě zásuvky v kupé, nastavitelná poloha podhlavníků
- Služby: žádné
- Občerstvení: možnost zakoupení v jídelním voze



- **2. třída**

- Vozy: ÖBB Bmpz (velkoprostorový vůz)
- Vybavení: klimatizace, stoleček u každého sedadla, zásuvky
- Služby: voda a denní tisk v ceně jízdenky
- Občerstvení: možnost zakoupení v jídelním voze



- **1. třída**

- Vozy: ÖBB Amz (vůz s oddíly pro šest osob), ÖBB Ampz (velkoprostorový vůz)
- Vybavení: klimatizace, zásuvky, polohovatelná sedadla (jen velkoprostorový vůz), stoleček u každého sedadla (jen velkoprostorový vůz)
- Služby: voda a denní tisk v ceně jízdenky, v každém voze jeden steward
- Občerstvení: neomezená konzumace kávy a jednoduché občerstvení (bageta, salát, dezert) v ceně jízdenky, možnost zakoupení dalšího občerstvení s obsluhou na místě (jen velkoprostorový vůz)



1 Obrázek: <http://www.vagonweb.cz/fotogalerie/foto/200901/DSC07392.jpg>

2 Obrázek: http://www.vagonweb.cz/fotogalerie/foto/201401/IMG_2863.jpg

3 Obrázek: <http://www.vagonweb.cz/fotogalerie/foto/200802/IMG4244.jpg>

4 Obrázek: <http://www.vagonweb.cz/fotogalerie/foto/201103/Ampz-7.jpg>

- **1.+ třída**

- Vozy: ÖBB Amz (oddíly po čtyřech), ÖBB Ampz (oddíly po dvou)
- Vybavení: klimatizace, pro každé sedadlo jedna zásuvka, stoleček u každého sedadla, polohovatelná sedadla
- Služby: voda a denní tisk v ceně jízdenky, na každý vůz jeden steward
- Občerstvení: neomezená konzumace nealkoholických nápojů, snídaně nebo libovolně poskládané menu (polévka nebo předkrm + hlavní jídlo + dezert) v ceně jízdenky



5 Obrázek: <http://www.vagonweb.cz/fotogalerie/foto/200802/IMG4248.jpg>

NÁKLADY

- **Náklady na vlakový personál**

V každém voze 1+/1. třídy bude přítomen jeden steward, kontrolu jízdenek ve vozech 2. a 3. třídy bude mít na starosti vlakvedoucí. V jídelním voze bude přítomen vždy jeden kuchař a jeden číšník. Kuchař a číšník budou mít 130,- hrubého / hodina
Stewardi budou mít 145,- hrubého / hodina
Vlakvedoucí a strojvedoucí budou mít 160,- hrubého / hodina

Dobu jízdy vlaku včetně přípravných akcí stanovíme na 4,5 hodiny. Náklady na vlakový personál tedy jsou 3 915,- hrubého/spoj což však v superhrubém vychází 5250,- /spoj + dovolené, nemocenské a zaměstnanecké benefity = 6 000,- /spoj

- **Náklady na úklid**

V Ostravě provede rychlý úklid vozu četa, v Praze bude k dispozici úklidová četa čítající tři osoby s platem 110,- hrubého / hodina
V práci budou celodenně, celotýdenně, z toho vyplývají denní náklady 7 920,- hrubého, v superhrubém 10 610,- + dovolená, nemocenská, zam. benefity = 12 000,-/den. V průměru pojede za den 22 spojů, takže náklady na spoj činí 550,-

- **Náklady na údržbu**

V Ostravě i v Praze bude k dispozici vozmistr kvůli otáčení souprav za 125,- hrubého/hodinu, zaměstnanci na lehkou údržbu budou dva s osmi hodinovou prac. dobou za 110,- hrubého/hodinu, na větší opravy se vozy budou posílat na to musíme počítat 2 000,-/spoj
Platy tedy jsou 7 760,- hrubého/den, v superhrubém 10 400,-/den + dovolená, nemocenská, benefity = 11 500,-/den , na spoj 520,- + spoření na opravy, celkem 2 500,-/spoj

- **Náklady na vedení společnosti**

Na ředitelství bude zaměstnáno 20 osob (ředitel, vedoucí, účetní,...) s osmi-hodinovou prac. dobou a průměrným platem cca. 250,- hrubého / hodina.
Celkem tedy cca. 35 000,- hrubého /den, v superhrubém 47 000,-/den + dovolená, nemocenská, benefity = 55 000,-/den, 2 500,-/spoj

- **Náklady na kuchyni**

Jídla v jídelním voze se budou jen dodělavat. Hlavní práci udělá 6 kuchařů a řidič, který dozbíjí vlak jídlem a pití všichni za 130,- hrubého/hodina, řidič nonstop, kuchaři 8-hodinová prac. doba.
Platy činí 9 000,- hrubého/den, v superhrubém 12 000,-/den + dovolená, nemocenská, benefity = 14 000,-/den, 650,-/spoj

- **Poplatky za vlakovou cestu**

Při již dříve specifikované soupravě vlaku a trase délky 356 km činí 12 500,-/spoj

- **CELKOVÉ NÁKLADY NA SPOJ**

24 700,- + DALŠÍ NÁKLADY = 30 000,- + SPLÁTKY VOZ. PARKU 20 000,-

50 000,- Kč
= 6 250 ,-Kč/vůz

CENA JÍZDNÉHO

Uvažuji obsazenost ze 65%

- **3. třída**

- Kapacita vozu: 66 míst
- Náklady na 1 místo: 145,-
- Cena jízdenky: 170,-

- **2. třída**

- Kapacita vozu: 74 míst
- Náklady na 1 místo: 130,- + voda a noviny 15,- = 145,-
- Cena jízdenky: 200,-

- **1. třída**

- Kapacita vozu: 63 míst
- Náklady na 1 místo: 150,- + voda a noviny 15,- + neomezená káva 25,- + snack 25,- = 215,-
- Cena jízdenky : 280,-

- **1.+ třída**

- Kapacita vozu: 32 míst
- Náklady na 1 místo: 290,- + voda a noviny 15,- + neomezené nápoje 50,- + menu 85,- = 440,-
- Cena jízdenky: 500,-

JAK NA TO

Jak vyplývá z provedených výpočtů provozování linky z Prahy do Ostravy může být ziskové, ale za podmínek, které v současné době nejsou splněny.

Na této trase se dokáží uživit dva, maximálně tři produkty, avšak v dnešní době jsou provozovány čtyři a ani jeden nevydělává, určitě se ptáte proč. Tak nyní se vrhneme na vysvětlení.

Začneme u ČD, když opomeneme jaký je to kolos, kolik vedoucích a jiných pozic, které neovlivňují provoz, takže vlastně nevydělávají má. Tak se dostaneme také k pokladnám, které moje fiktivní společnost nepotřebuje, jízdenky se prodávají online nebo ve vlaku. Často je až zbytečný počet personál ve vlaku, pokud mám na pět vozů a vůz jídelní jednoho vlakvedoucího, jednoho průvodčího a jednu stewardku tak je to trochu moc. Já mám v plánu stejný počet zaměstnanců, ale na osm vozů. A dalším problémem ČD je, že i jejich vlajková loď Pendolino nabízí za více peněz než konkurence méně muziky.

Přesuneme se k LEO Expressu, ten má určitě také moc personálu, 3 lidi na pět vozů je trochu moc, k tomu si na sebe vzal moc velké sousto v podobě nových jednotek a toto vše se projevuje na jeho cenách, za stejnou sumu toho nabízí méně než Regiojet, který všem cestujícím dává vodu, noviny a neomezenou konzumaci kávy. A koho si cestující zvolí, no přeci toho, kdo mu dá něco navíc, což je právě Regiojet.

A proč i on nevydělává?

Způsob získání vozů zvolil stejný jako uvažují já, koupit ojeté, soupravy má už také dost dlouhé, ale v každém voze je steward, což je dost peněz na výplatách, dává kávu zdarma, další suma, no a ač se to nezdá, každá koruna dobrá a pokud prodá 50 jízdenek za pouhých 137 Kč a dalších sto za 200 Kč a poté se teprve dostane na standartní cenu, tak ani těch příjmů z jízdenek nemá tolik.

Problémem společným pro oba dva naše soukromníky je, že mají pokladny i ve stanicích jako jsou Pardubice a Olomouc, kde si na některé spoje ani nikdo jízdenku nekupuje, tudíž náklady navíc.

Toto si však musí uvědomit majitelé.

A dalším, dá se říci i hlavním problémem je omezený počet cestujících, kdy pokud se nepodařilo přilákat soukromníkům na trať z Prahy do Ostravy více cestujících, tak nemají koho vozit. Budete mi jistě oponovat, že počty cestujících se zvýšily. Ano to máte, pravdu, ale zvýšily se o 500 cestujících za hodinu v sedle. Odpověď je jasná, ne. A tady se nachází jádro problému. Není koho vozit, ti cestující co jsou si najdou toho nejlepšího, zkrátka toho co za sumu 300 Kč, za kterou všichni v nejnižší třídě jezdí, nabídne nejvíc. To je v dnešní době Regiojet. A právě proto se podle mě dostane brzy do zisku a ostatní nebudou mít koho vozit, takže zůstanou jen EC, která zastavují i v jiných stanicích a zabezpečují i jiná spojení.

ZDROJE

- PŘÍLOHA C PROHLÁŠENÍ O DRÁZE 2015; SŽDC s.o.; dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2015/priloha-c-2015.pdf>
- WEBOVÉ STRÁNKY DOPRAVCŮ
 - České Dráhy
 - Regiojet
 - [Leo Express](#)
- Dotazování cestujících