

Václav Cempírek¹, Eva Zákorová²

Kvalita osobní železniční přepravy a liberalizace přepravního trhu v České republice

Klíčová slova: *kvalita osobní dopravy, liberalizace osobní dopravy, regionální osobní doprava, tarif, jízdní doklad*

Úvod

První opatření pro zvýšení kvality v osobní přepravě byla přijata již v šedesátých letech minulého století. Cílem bylo zlepšovat organizaci a strukturu osobní dopravy, zvyšovat cestovní rychlost a pohodlí cestujících, čistotu osobních vozů a souprav, zlepšovat technické funkce vozidlového parku jako jsou údržba osvětlení, zásobování vodou, vytápění apod., tak jak umožňovala tehdejší konstrukce osobních vozů. Z jízdních řádů lze zjistit, že v tomto období dosahovaly expresní vlaky průměrnou cestovní rychlost necelých 50 km/h, o deset let později došlo k jejímu zvýšení na 67 km/h a v současnosti se blíží 84 km/h. Na některých mimo koridorových tratích jsou tyto rychlosti nižší a přibližují se průměrné rychlosti ze sedmdesátých let.

1. Kvalita osobní dopravy

Názory na kvalitu v osobní přepravě může mít a většinou i má každý cestující jiné, ale za dostatečnou kvalitu každý jednotlivec považuje cestovní rychlost odpovídající požadavkům dnešní doby a přesnost vlakových spojů. Ostatní parametry kvality nejsou pro cestujícího až tak rozhodující, ale za samozřejmost se považuje funkční vytápění v zimě, klimatizace v létě, WC, čistota sociálních zařízení a vnitřního interiéru.

Vzorem kvality v osobní přepravě se staly od konce padesátých let mezinárodní expresy, jako např. Vindobona spojující Berlín, Prahu a Vídeň, Hungaria spojující Berlín, Prahu a Budapešť a Západní expres spojující Prahu s Paříží, který byl sestaven z vozů francouzských a německých železnic, pouze jídelní vůz byl český. V sedmdesátých letech byly zaváděny rychlé vnitrostátní spoje propojující Prahu s významnými hospodářskými a lázeňskými centry, většinou jako povinně

¹ prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. (1954), Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel.: 607 935 278, mail: vaclav.cempirek@upce.cz; president České logistické asociace, Pod výtopnou 367/2, Praha, Karlín

² Ing. Eva Zákorová, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel.: 733 275 981, mail: eva.zakorova@upce.cz.

místenkové a nabízející vyšší úroveň kvality. Jízdní doklad měl platnost ve vazbě na danou místenku a při nástupu do jiného vlaku byl neplatný.

Po roce 1985 byly do provozu zařazeny vysoce moderní osobní vozy z vagónky Bautzen. Jednalo se o vozy řady BRcm v provedení kombinace lehátkový a bufetový vůz, vozy 2. třídy řady Bmee a vozy 1. třídy řady Amee, které byly vybaveny řadou nových konstrukčních prvků, např. podvozky typu GP 200 S (pro max. rychlost 200 km h⁻¹ pro vozy Amee a 140 km h⁻¹ pro vozy BRcm a Bmee) s kotoučovými brzdami, předsuvnými dveřmi a klimatizací u vozů 1. třídy. Sedadla měla ocelovou kostru, pružinovou vložku, polštářování z pěnové pryže a látkový potah. V 1. třídě byly v oddíle 3 samostatná sedadla 2 + 1 vedle sebe a každé z nich mělo po obou stranách sklopné opěrky pro ruce, ve 2. třídě byly vedle sebe 4 samostatná sedadla a mezi nimi byla umístěna jedna sklopná opěrka. V 1. i 2. vozové třídě bylo možné nastavit polohu sedáku a současně i sklon opěradla.

Podíváme-li se na vývoj osobní dopravy z pohledu statistiky, pak největší počet cestujících 634 mil. byl přepraven v roce 1965, ale to bylo ještě Československo. V samostatné České republice se po roce 1993 přeprava cestujících vyvíjela následovně: v roce 1995 227,1 mil., v roce 2000 184,7 mil., v roce 2010 164,8 mil. a v roce 2014 170,145 mil. Pokles v porovnání s přelomem století byl způsoben rostoucí individuální automobilovou dopravou. Poslední údaj z roku 2015 o počtu registrovaných osobních vozidel v České republice je na úrovni více než 5,5 mil.

Tabulka 1 - Přeprava cestujících v železniční dopravě

	2005	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Přeprava cestujících celkem (tis.)</i>	180 266,2	164 801,7	167 932,4	172 800,6	174 486,3	176 050,5
<i>podle typu přepravy</i>						
vnitrostátní přeprava	178 543,0	162 413,7	165 384,4	169 770,6	170 789,8	172 255,1
z toho: v rámci IDS	32 845,0	49 866,1	52 393,3	56 076,9	59 106,4	60 630,3
mezinárodní přeprava	1 723,2	2 388,0	2 548,0	3 030,1	3 696,5	3 795,4
<i>podle vozových tříd</i>						
1. třída	562,8	2 004,0	2 223,0	2 135,0	2 927,6	1 929,3
2. třída	179 703,4	162 797,7	165 709,4	170 665,7	171 558,7	174 121,2

Zdroj: Ročenka dopravy 2014

Porovnáme-li některé ukazatele jako např. počet přepravných osob a průměrnou přepravní vzdálenost jednoho cestujícího s ostatními železničními dopravci, kteří provozují veřejnou osobní železniční přepravu na srovnatelném území (km²) anebo se srovnatelným počtem obyvatel na km², pak výsledky se výrazně neodlišují. V Rakousku bylo přepraveno v roce 2014 235 mil. cestujících na průměrnou přepravní vzdálenost 45 km, v České republice 170 mil. cestujících/41 km, v Maďarsku 111 mil. cestujících/49 km, v Dánsku 163 mil. cestujících/35 km, v Portugalsku 110 mil. cestujících/39 km a v Irsku 38 mil. cestujících/45 km.

2. České dráhy a liberalizace trhu

České dráhy postupně modernizují vozidlový park a do letní sezóny 2015 vstoupily s 978 klimatizovanými osobními vozy, které byly dodány ve standardním provedení anebo řazené v elektrických a motorových jednotkách. V průběhu let 2014 a 2015

bylo dodáno do provozu přibližně 200 vozů s klimatizací. Další klimatizované vozy jsou vypravovány na vybraných dálkových i regionálních spojích v kooperaci se zahraničními partnery. V brzké době budou dodány další modernizované vozy s klimatizací v počtu 100 kusů. Vrátime-li se do historie, pak prvním klimatizovaným vlakem na našem území byl spoj InterExpress Progress na konci 80. let, který patřil tehdejší východoněmeckým železnicím DR (Deutsche Reichsbahn).

Důležitost udržení role národního dopravce ve veřejné osobní dopravě je oprávněná z několika důvodů, mezi které patří:

- a) zajištění osobní přepravy i na tratích s nízkou poptávkou;
- b) nezastupitelná role při mimořádných událostech (např. povodně);
- c) profesionalita zaměstnanců podpořená kariérním růstem a pravidelným vzděláváním;
- d) podpora vědy, výzkumu a technického rozvoje ve firmách železničního odvětví, což má přímý vliv na exportní politiku.

Od roku 2001, kdy byl přijat první železniční balíček, probíhají snahy na úrovni Evropské unie o liberalizaci veřejné železniční osobní dopravy. V roce 2007 následovalo přijetí třetího železničního balíčku a od roku 2013 je v projednávání čtvrtý železniční balíček, oba se dotýkají osobní přepravy. Nyní se diskutuje její forma a načasování, měl by být nastaven harmonogram pro plnou liberalizaci.

V našich podmínkách na základě liberalizačních opatření vstoupil ve druhé polovině roku 2011 do osobní dopravy první soukromý dopravce RegioJet, a.s. na linku z Prahy do Ostravy. Podnikatelský záměr zněl jednoznačně, bez dotací provozovat osobní vlaky kategorie InterCity přizpůsobené požadavkům pro všechny kategorie cestujících za velmi nízké jízdné s dokonalým servisem a službami. Od roku 2014 tato společnost provozuje přímou linku z Prahy do Košic. Pro osobní přepravu využívá standardní vlakové soupravy složené z hnacího vozidla a osobních vozů. Původně proklamovaná čistota a dobrý technický stav osobních vozů nejsou v každodenním provozu dodržovány na standardní úrovni. Dle dostupných informací společnost zaměstnává přibližně 260 pracovníků.

V roce 2012 na trh osobní přepravy vstoupil druhý soukromý dopravce LeoExpress, který provozuje vlaky InterCity na lince Praha – Košice a Praha - Staré Město u Uherského Hradiště a připravuje se na provozování osobní dopravy na dalších relacích. Provoz společnost zajišťuje nízkopodlažními plně klimatizovanými elektrickými jednotkami od firmy Stadler. Cestujícím jsou poskytovány služby, jako např. online nákup jízdenek, zdarma WiFi, denní tisk, databáze filmů a her, občerstvení s obsluhou až na místo. Společnost zaměstnává 160 pracovníků.

Výsledkem liberalizace v České republice je skutečnost, že mezi Prahou a Ostravou provozují veřejnou osobní dopravu nedotovanými vlaky tři dopravci. Jedná se o zvláštní druh konkurence, kdy vlaky odjíždí z Prahy nebo Ostravy s minimálním časovým odstupem. Např. z Prahy odjíždí vlaky ČD vyšší kvality v liché hodiny každou 43 minutu, ve 46 minutě odjíždí RegioJet a následující hodinu v 11 minutě LeoExpress. Z Ostravy je pak pořadí odjezdů vlaků každou sudou hodinu LeoExpress ve 4 minutě, 14 minutě ČD, 31 minutě RegioJet. Negativem jízdního řádu v sudém směru je, že např. od České Třebové se při zpoždění vlaků RegioJet

o 10 minut dostávají tyto vlaky do trasy vlaků ČD InterCity ze směru od Brna, které nemohou využít povolenou traťovou rychlost, zastavují v traťových úsecích a tím dochází k jejich zpoždování. Při rozjezdech spotřebovávají další elektrickou energii, což výrazně zvyšuje provozní náklady národního dopravce.

Stanovení úhrady tarifního závazku tzv. kompenzace slev z jízdného za rok 2014 je diskutabilní a naskytá se otázka, zda je vyčíslena správně. Za rok 2014 největší úhradu obdržel dopravce RegioJet 41,5 mil. Kč, ČD 29,4 mil. Kč a LeoExpress 17,9 mil. Kč. Ostatní dopravci RegioJet, LeoExpress a další, kteří mají podíl na celkovém počtu přepravených cestujících pouze 3 %, dostávají vyšší úhradu tarifního závazku než ČD, které zajišťují celoplošnou obsluhu.

2.1 Problémy související s liberalizací trhu osobní dopravy

Praxe odhalila a ukazuje na řadu nevýhod, které tento systém přinesl. Tyto nevýhody lze kategorizovat následujícím způsobem:

- a) častějšími spoji dochází k vyčerpání kapacity infrastruktury;
- b) tarifní nekoordinovanost a povinné místenky zhoršují dostupnost veřejné dopravy;
- c) dopravci ne vždy nabízejí komplexní celodenní pravidelnou obsluhu dané linky, čímž dochází k omezování spojů v okrajových časech dne, tedy před šestou ranní a po šesté večerní a zhoršuje se tak využitelnost veřejné dopravy;
- d) dalším hrozícím jevem je vedení jednoho nebo jen několika párů spojů denně na dané lince nebo v přesahu na linky dotované. Toto způsobuje problém, kdy otevřený přístup dopravce nenabídne celodenní obsluhu, ale vybírá si jen spoje v nejlukrativnějších časech.

Plošná celodenní obsluha tak musí být nadále podporována z veřejných peněz a v takovém modelu dopravci vyvádějí část zisků mimo systém. Pokud bychom umožnili skutečně neomezený přístup, mohlo by dojít k situaci, v níž je dopravce, který linku řádně vysoutěžil, ohrožen snížením tržeb otevřeným vstupem nového dopravce. Toto snížení tržeb pak nese dopravce nebo objednatel dle smluvního rozdělení rizik, což vede k navýšení vyplácených kompenzací v případě brutto smluv. V případě netto smluv lze počítat s navýšením rizikové přírážky dopravce při navrhování smluvní ceny. Principiálně hrozí, že z veřejných peněz budou dotovány pouze ztrátové linky či spoje, zatímco zisky budou vyvedeny ze systému veřejné dopravy do soukromého sektoru.

Dalším aspektem, který sehrává při otevírání trhu negativní roli, jsou tendry na vozidla, které si ministerstvo či kraje přejí. Na samotných požadavcích není nic zvláštního a je legitimním právem objednatele stanovit si parametry vozidla. Problém nastává až v okamžiku vypsání takového tendru. Soukromá firma si podle podmínek výběrového řízení nastaví parametry vozidla, které si u libovolného dodavatele objedná. Proti tomu pak národní dopravce ČD, a.s. má dvě možnosti. Buď nalezne vhodné vozidlo ve svém vozidlovém parku, nebo ho získá v řádně vypsáném výběrovém řízení. Tzn., že státem vlastněný dopravce musí vypsát a provést výběrové řízení v souladu s platnou legislativou na dodavatele požadovaného vozidla. Zde se tak dostává do konkurenční nevýhody, protože existuje reálné riziko,

keré se už v minulosti stalo skutečností, že se nebude moci přihlásit do výběrového řízení, protože nebude mít k dispozici vysoutěžené vozidlo.

2.2 Výběrová řízení na dopravní obslužnost

Z výše uvedeného vyplývá, že důležitým tématem budou otázky tržního prostředí ve veřejné dopravě. Otevírání trhu bude probíhat zejména vyhlášením výběrových řízení na provozování celých linek ve veřejné dopravě (soutěž o trh). Volný trh v železniční dopravě (soutěž na trhu) musí být naproti tomu zaváděn uvážlivě, a to s ohledem na kapacitu železničních tratí. Dosud se projevuje jako velmi problematické provozování v časových špičkách více vlaků dálkové dopravy ve stejné relaci s malou kapacitou, přičemž kapacita dopravní cesty pro ostatní vlaky chybí (vlaky regionální nebo nákladní dopravy).

Určité nebezpečí pro rozsah dopravní obslužnosti území lze očekávat v případech, kdy MD ČR bude trvat na vyhlášení výběrových řízení tak, jak signalizuje, resp. jak to už v několika případech provedlo. Z uvedeného by neměla vyzníat averze vůči výběrovým řízením, pouze způsob jejich provedení je zvláštní a naznačuje nějakou vlastní cestu, kterou se představitelé MD ČR za každou cenu snaží vymyslet a nejsou ochotni se zabývat zkušenostmi ostatních zemí (např. SRN, Švýcarsko, apod.). Pro vyhlášení veřejných soutěží je přednostně nutné zajistit soulad tarifní politiky, včetně uznatelnosti přepravních (jízdních) dokladů. Vzájemné uznávání přepravních dokladů je podmíněno existencí tarifní politiky, kterou jsou povinni respektovat všichni dopravci. K dosažení takového stavu má společenské a politické mínění v ČR poměrně ještě hodně daleko.

Představa je taková, že se bude soutěžit zajišťování osobní dopravy na určitém traťovém úseku. MD z hlediska současné legislativy je odpovědné za dálkovou a meziregionální dopravu. Dopravce, který tuto soutěž vyhraje, pokryje všechny požadované spoje (tedy včetně meziregionální dopravy), ale zůstanou nepokryty potřeby regionální dopravy kolem této tratě. To je sice povinnost krajského úřadu, a tak lze předpokládat, že i ony budou hledat dopravce soutěží. Opět existuje nebezpečí, že dopravci se soustředí pouze na atraktivní dálkovou a meziregionální dopravu, neboť ta přináší větší přepravní tržby a je tedy z komerčního hlediska zajímavější. I jejich nákladovost je ve vztahu k tržbám relativně nižší a o to více komerčně atraktivnější. Následně může nastat situace, že po regionální dopravě v neatraktivním prostředí nebude ani ve vyhlášené soutěži žádný zájemce. Pak pravděpodobně zasáhne „moc úřední“ a dopravní obslužnost bude zajišťovat dosavadní dopravce, tedy ČD, a.s. Ty ovšem předcházejícími soutěžemi ztratí část „levnějších a ziskovějších“ přepravních výkonů na hlavních tratích, což sebou samozřejmě přinese vyšší nároky na úhradu krajem objednaných výkonů. Krajské úřady nebudou mít (a zcela oprávněně) žádný zájem tyto vyšší finanční nároky hradit. Lze očekávat, že nastane patová situace, kdy krajský úřad nebude ochoten hradit vyšší náklady a ČD, a.s. jako státem vlastněná organizace si nedovolí tyto výkony nezajišťovat. Taková situace zapříčiní růst ztrátovosti společnosti ČD, a.s. a obtížnější postavení v konkurenčním prostředí. Tento scénář připomíná reálnou situaci v železniční nákladní dopravě, proto lze předpokládat, že není nepravdivý.

Závěr

Závěrem lze konstatovat, že konkurence může být přínosná za předpokladu, že přepravní trh se otevírá za jasných pravidel, jako je například uznávání dokladů všemi dopravci, jednotný tarif, organizace provozu (jízdni řád, parametry vlakové soupravy), apod. Při dodržování ekonomických a právních zákonitostí by měl platit v osobní veřejné dopravě takový model, který nabídne dalším dopravcům tratě splňující určité parametry při zajištění, že příchod konkurence neznevýhodní současného dopravce, ať je jím státní či soukromá firma.

Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že v zemích EU neprobíhá liberalizace osobní dálkové dopravy, ale hlavně v regionální dopravě. Příklad z Německa uvádí, že zde již více než 20 let probíhá konkurence v osobní veřejné regionální železniční dopravě. V kontextu privatizace regionální železniční dopravy předala spolková vláda v roce 1996 odpovědnost za tuto dopravu spolkovým zemím a dala jim k dispozici finanční prostředky, aby u železničních dopravců objednaly a nakoupily výkony v regionální železniční dopravě.

Podle "Zákona o regionalizaci veřejné dopravy", musí uhradit spolková vláda jednotlivým zemím přibližně 7 mld. EUR na regionální železniční dopravu. V závazku země plánují a objednávají jako tak zvaní objednatelé regionální železniční dopravu pro dané území spolkové země. V závislosti na vnitrostátních právních předpisech jsou tito objednatelé součástí organizačních struktur dopravních sdružení, účelových svazů, územních korporací nebo oddělení dané zemské správy.

Přesné stanovení regionální osobní dopravy, jaké vlaky na které trati budou provozovány, s jakou sedadlovou kapacitou, zda budou s doprovodným vlakovým personálem, tak tyto parametry neurčují dopravní společnosti, jako jsou Deutsche Bahn (DB) a jejich konkurenti, ale jsou stanoveny objednateli, tedy zemskými vládami. Dopravní smlouvy často regulují jednotlivé minutové detaily odjezdů, ve vztahu ke konstrukci jízdničních řádů, technice a interiéru jednotlivých vlaků (výstup/nástup cestujících) a k rozsahu zákaznické péče nebo marketingu. Celkově lze konstatovat, že konkurence přispěla ke zlepšení regionální železniční dopravy. Plánovaná nabídka regionální dopravy byla v jízdničním řádu od roku 1996 zvýšena o 20 %. DB Regio AG, dceřiná společnost DB s tržním podílem 70 % je stále největším dopravcem, ale jak bylo uvedeno ne pouze jediným dopravcem v regionální dopravě v Německu. Konkurence jednotlivých zemí v Německu v minulých desetiletích velmi změnila veřejnou regionální osobní železniční dopravu.

Je důležité poznamenat, že koncern DB nevyhrané výkony v regionální dopravě se snaží pokrýt aktivním nástupem v zahraničí, jako např. ARRIVA ČR (člen koncernu DB) provozující železniční, silniční linkovou a městskou hromadnou dopravu v ČR a jiných členských státech EU. Naproti tomu ČD, a.s., v okamžiku zájmu expanze na infrastrukturu DB Netz, nedostaly od provozovatele dráhy přidělenou kapacitu s odkazem na její vyčerpání.

Literatura:

- (1) Kandřák, M. a kol. Pod měděnou pavučinou ČSD. NADAS 1968. OD 31-008-68
- (2) https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2014/rocenka/htm_cz/cz14_512000.html
- (3) Evropská komise: KOM 144 BÍLÁ KNIHA. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Brusel 2011.
- (4) Usnesení Evropského parlamentu 2011/C 236 E/21 ze dne 17. června 2010 o provádění směrnic týkajících se prvního železničního balíčku.
- (5) Zelená kniha – Koncepce veřejné dopravy. MDČR 2014

Praha, únor 2016

Lektorovali: doc. Dr. Ing. Roman Štěřba
Fakulta dopravní ČVUT

doc. Ing. Rudolf Kampf, Ph.D.
VŠTE