

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Marketingový průzkum v železniční dopravě v oblasti vozového parku osobní
dopravy společnosti ČD, a.s.

Petr Fiala

Bakalářská práce

2009

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

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

Název tématu: **Marketingový průzkum v železniční dopravě v oblasti vozového parku osobní dopravy společnosti ČD, a.s.**

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

Úvod

1. Analýza výchozího postavení podniku
2. Charakteristika současného stavu vozového parku osobní dopravy
3. Návrhy a vylepšení zkoumané oblasti vozového parku osobní dopravy
4. Vyhodnocení návrhů a jejich přínosy

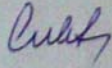
Závěr

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

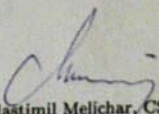
Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Rudolf Kampf st., CSc.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

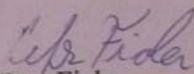
Prohlašuji:

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 25. 5. 2009


Petr Fiala

Poděkování

Zde bych chtěl poděkovat doc. Ing. Rudolfu Kampfovi, CSc. za cenné informace poskytnuté při vypracování bakalářské práce.

ANOTACE

V první kapitole představuji společnost ČD, a.s. a analyzuji její výchozí postavení. V druhé kapitole charakterizuji současnou skladbu vozového parku společnosti ČD, a.s. Ve třetí části na základě zjištěných údajů podávám návrhy na obnovu vozového parku. Ve čtvrté části pak vyhodnocuji návrhy a jejich přínosy.

KLÍČOVÁ SLOVA

ČD, a.s., vozový park, železniční doprava, veřejná doprava, analýza

TITLE

Marketing inquiry of railage in the wagon lines area of passenger traffic of company ČD,a.s.

ANNOTATION

In the first chapter I introduce company ČD, a.s and analyze starting position of the company. In the second chapter I characterize actual state of affairs fleet of company ČD, a.s. In the third chapter I created the fleet renovation concepts, in which retrived data were used. In the fourth chapter I evaluate concepts and their benefits.

KEYWORDS

ČD, a.s., fleet, railage, traffic, analyse

OBSAH

ÚVOD	9
1 Analýza výchozího postavení společnosti	10
1.1 Obecná charakteristika společnosti	10
1.1.1 Základní údaje	10
1.1.2 Poslání, vize a cíle společnosti	11
1.1.3 Očekávaný vývoj, cíle a záměry	11
1.2 Postavení společnosti z pohledu marketingové koncepce	11
1.2.1 Podstata marketingové koncepce v osobní dopravě	11
1.2.2 Podnikatelská koncepce	12
1.2.3 Současný stav	13
1.3 Celková analýza vnějších i vnitřních činitelů - analýza SWOT	13
1.3.1 Pozice železniční dopravy ve srovnání s dalšími druhy doprav	14
1.3.2 Vlastní analýza SWOT společnosti ČD, a.s.	28
1.4 Pozice ČD, a.s. na tuzemském trhu osobní dopravy	30
1.4.1 Tržní podíl	30
1.4.2 Stručná analýza spotřebitele	32
1.4.3 Stručná analýza konkurence	32
1.4.4 Shrnutí pozice ČD, a.s. na tuzemském trhu osobní přepravy	34
1.5 Celkové stručné shrnutí analýzy výchozího postavení společnosti	35
2 Charakteristika současného stavu vozového parku osobní dopravy	37
2.1 Charakteristika současného stavu hnacích kolejových vozidel	37
2.1.1 Současná sortimentní skladba hnacích kolejových vozidel	38
2.1.2 Srovnání vozidlového parku hnacích kolej. vozidel podle stáří	38
2.1.3 Srovnání vozidlového parku hnacích vozidel podle konstrukční rychlosti	39
2.1.4 Porovnání parku hnacích kolejových vozidel dle dalších parametrů	39
2.1.5 Srovnání dle parametru použitelnosti pro mezinárodní dopravu	40
2.2 Charakteristika současného stavu osobních vozů	40
2.2.1 Současná sortimentní skladba osobních vozů	41
2.2.2 Srovnání jednotlivých řad osobních vozů podle stáří	41
2.2.3 Porovnání parku osobních vozů podle konstrukční rychlosti	42
2.2.4 Porovnání parku osobních vozů dle dalších parametru- klimatizace prostoru pro cestující, úroveň interiéru	42
2.2.5 Porovnání z hlediska schválení pro mezinárodní provoz (RIC)	43
2.3 Shrnutí současného stavu vozového parku	43
3 Návrhy a vylepšení zkoumané oblasti vozového parku osobní dopravy	46
3.1 Způsoby obnovy provozovaného parku	46
3.2 Segmentace	46
3.3 Obnova parku vozidel pro segment dálkové dopravy	47
3.3.1 Stav a parametry	47
3.3.2 Návrh řešení obnovy	47
3.4 Obnova parku vozidel pro segment regionální dopravy	50
3.4.1 Stav a parametry	50
3.4.2 Návrh řešení obnovy vozidlového parku	51
3.5 Obnova parku vozidel příměstské dopravy	54
3.5.1 Stav a parametry	54
3.5.2 Návrh řešení obnovy vozidlového parku příměstské dopravy	54

4	Vyhodnocení návrhů a jejich přínosy.....	55
4.1	Vyhodnocení dopadů a přínosů navržené obnovy vozidlového parku na kvalitu vozidlového parku.....	55
4.1.1	Dopady a přínosy obnovy vozidlového parku hnacích kolejových vozidel.....	55
4.1.2	Dopady a přínosy obnovy parku osobních vozů.....	59
4.1.3	Dopady a přínosy parku řídicích vozů.....	61
4.2	Finanční dopady.....	61
4.2.1	Odhad finančních prostředků potřebných pro realizaci obnovy vozidlového parku.....	61
4.2.2	Způsoby řešení financování obnovy vozidlového parku.....	62
4.3	Dopady a přínosy z hlediska analýzy SWOT.....	63
4.3.1	Dopady na slabé stránky společnosti.....	63
4.3.2	Dopady na hrozby.....	63
4.3.3	Dopady na rozvoj příležitostí.....	63
4.3.4	Dopad na silné stránky.....	64
4.4	Dopady a přínosy obnovy parku hnacích vozidel a osobních vozů z pohledu poskytované služby.....	64
	ZÁVĚR.....	66
	POUŽITÁ LITERATURA.....	67
	SEZNAM TABULEK.....	68
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	69
	SEZNAM ZKRATEK.....	70

ÚVOD

Jako téma pro svoji bakalářskou práci jsem si zvolil vozidlový park železniční dopravy osob společnosti ČD, a.s. Cílem této práce je poukázat na velice špatný stav vozového parku osobní dopravy společnosti ČD, a.s. a navrhnout vylepšení tohoto stavu.

Pro toto téma jsem se rozhodl, protože sám železniční dopravu a tím i služeb společnosti ČD, a.s. často využívám nejen při přepravě z místa svého bydliště do Pardubic a zpět, ale i při jiných cestách. Na základě praktických zkušeností jsem měl možnost seznámit se s negativy a pozitivy, které tento druh dopravy doprovázejí. Dle mého názoru a dle názoru i dalších cestujících mezi negativa jednoznačně patří stav vozidlového parku, který je používán pro železniční dopravu osob. Proto jsem se chtěl o stavu vozidlového parku společnosti ČD, a.s., jakožto největšího tuzemského provozovatele železniční dopravy osob, dozvědět více a zjistit jaká je skutečná situace.

V této práci se budu snažit analyzovat současný stav a tedy výchozí postavení společnosti ČD, a.s. V rámci této analýzy provedu na základě statistických údajů porovnání mezi jednotlivými druhy dopravy.

Následně identifikuji silné a slabé stránky společnosti včetně hrozeb, příležitostí a určení tržní pozice společnosti.

Potom provedu rozbor současného stavu vozového parku osobní dopravy, kterým ČD, a.s. disponuje podle kritérií, která mají u cestujících vysokou váhu a mají zároveň velký vliv na kvalitu poskytované dopravní služby.

Na základě výsledků rozboru současného stavu vozového parku osobní dopravy společnosti ČD, a.s. navrhu vylepšení a inovace stávajícího vozidlového parku tak, aby cestujícím mohla být poskytnuta kvalitní přepravní služba a aby zároveň společnost měla možnost obstát v konkurenčním boji o zákazníka.

Nakonec provedu vyhodnocení přínosů a dopadů navrženého vylepšení vozidlového parku společnosti nejen z pozice vylepšení ukazatelů kvality dopravních prostředků, ale i dopadů na odstranění slabých stránek společnosti a dopadů na kvalitu poskytované služby.

1 Analýza výchozího postavení společnosti

1.1 Obecná charakteristika společnosti

1.1.1 Základní údaje

„České dráhy, a.s. byly založeny dne 10.7.2002 usnesením vlády ČR č.773/2002 a vznikly podle zákona 77/2002 sb. ke dni 1.1.2003 jako nástupnická společnost Českých drah, státní organizace . České dráhy, a.s. (ČD) jsou největším českým železničním dopravcem s dlouholetou tradicí.“ [1, s.6]

Po strukturální stránce jsou České dráhy, a.s mateřskou společností dalších firem patřících do skupiny České dráhy. [1] „Sídlem mateřské společnosti je Praha 1, nábřeží L. Svobody 1 222/12. Mateřská společnost má základní kapitál ve výši 20 000 000 000 Kč.“ [1, s.77]

„Jediným akcionářem mateřské společnosti je Česká republika.“ [1, s.77]

„Hlavním předmětem činností mateřské společnosti českých drah, a.s (dále jen ČD, a.s.) bylo do 30.11.2007 provozování železniční nákladní a osobní dopravy. Od 1.12.2007 je hlavním předmětem podnikání této společnosti provozování osobní dopravy. Činnosti, které souvisely se zajištěním nákladní dopravy a přepravy, byly vyčleněny do dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s.“ [1, s.77]

Mimo výše uvedenou dceřinou společnost ovládá mateřská společnost řadu dalších společností, ve kterých je držitelem vlastnického podílu. Spektrum ovládaných společností i společností pod podstatným vlivem ČD, a.s. je velice široké a často nesouvisí s hlavní činností. Mezi hlavní podnikatelské činnosti těchto společností patří např. reklamní činnost, cestovní ruch, prodej nemovitostí, vzdělávání atd.

„Orgány mateřské společnosti ČD, a.s. jsou valná hromada, představenstvo, dozorčí rada.“ [1, s.77]

„Valná hromada je nejvyšším orgánem mateřské společnosti. Jediným akcionářem mateřské společnosti ČD, a.s je stát (Česká republika).“ [1, s.77]

K datu 31.12.2007 měla společnost ČD, a.s. 53 549 zaměstnanců. V témž roce přepravila 181,92 mil. osob a docílila tržeb z osobní dopravy ve výši 6268 mil. Kč. [1]

V průběhu roku 2008 pokračoval proces restrukturalizace společnosti s cílem vytvořit holdingovou strukturu. ČD, a.s., jejímž předmětem podnikání bude pouze přeprava osob se v rámci tohoto procesu stane dceřinou společností. [1]

1.1.2 Poslání, vize a cíle společnosti

„Společnost oficiálně deklaruje následující definici poslání, vize a cíle:

České dráhy a.s (ČD, a.s.), jsou národním železničním podnikem, který zajišťuje dopravní potřeby státu a dopravní obslužnost území krajů a uspokojuje přepravní potřeby svých obchodních partnerů. Podnikání ČD, a.s. přispívá k naplňování cílů dopravní politiky ČR v oblasti snižování vlivu dopravy na životní prostředí v zájmu trvale udržitelného rozvoje. Jednotný vnitřní trh Evropské unie a otevírání trhu mezinárodní železniční dopravy je pro ČD, a.s. předmětem pro hledání nových podnikatelských příležitostí.“ [1, s.5]

1.1.3 Očekávaný vývoj, cíle a záměry

„ČD, a.s. chce pokračovat v nastartovaném procesu restrukturalizace společnosti s cílem vytvoření holdingové struktury.

Spolu s tímto procesem budou realizovány základní cíle vyjádřené v podnikatelském plánu ČD, a.s. a to:

- stabilizace současného postavení železniční osobní dopravy s cílem reálného růstu,
- minimalizace nákladů prostřednictvím řady racionalizačních opatření,
- úspěšné podnikání na postupně otvíraném evropském trhu a příprava na vstup zahraničních dopravců,
- prohlubování spolupráce s kraji,
- aktivní lobbying směřovaný na orgány státní správy ve věci harmonizace podmínek podnikání v jednotlivých druzích dopravy,
- podpora podnikatelských aktivit souvisejících s hlavní činností drah,
- průběžné zhodnocování majetku společnosti.“ [1, s.61]

1.2 Postavení společnosti z pohledu marketingové koncepce

„Moderní marketing je důležitým prvkem řízení podniku nebo organizace s orientací na trh. Účinný marketing přináší prospěch nejen firmě, ale i zákazníkovi, protože mu pomáhá nalézt potřebný produkt ve vhodném čase a v místě příhodném pro spotřebitele.“ [2, st.5]

Obecně je marketing společenský a řídicí proces, ve kterém jednotlivci nebo skupiny získávají prostřednictvím tvorby a výměny produktů a hodnot to, co potřebují a chtějí. [2]

1.2.1 Podstata marketingové koncepce v osobní dopravě

Lidská potřeba - je potřeba přemístit se z různých důvodů na určité místo.

Přání – je dostat se na požadované místo rychle, pohodlně, bezpečně, spolehlivě, levně.

Poptávka – poptávka na přepravu se liší podle délky požadované přepravy, i podle kupní síly přepravovaných osob, podle věku přepravovaných osob i podle zaměstnání přepravovaných osob i podle důvodu potřeby přepravy osob.

Produkt – hlavními produkty v oblasti přepravy cestujících jsou automobilová přeprava, autobusová přeprava, letecká přeprava, železniční přeprava. Společnost ČD, a.s. nabízí jako produkt železniční přepravu osob a to v široké nabídkové škále.

„Výměna – výměna je základním prvkem marketingu.“ [2, s.5]

Při procesu výměny dostává za přepravní službu společnost provozující přepravu peněžitou úhradu.

„Transakce : (výměna hodnot mezi dvěma účastníky)“ [2, s.5]

- a) Přepravované osoby si před přepravou zakoupí a uhradí jízdenku. Na základě této zakoupené jízdenky (dokladu) jsou přepraveny na požadované místo.
- b) Objednatelem určitých přepravních spojů jsou kraje nebo stát. V tomto případě je peněžní úhrada provedena v souladu s uzavřenými smlouvami.

Trh – trh v současné době tvoří jednak orgány státní správy, tj. kraje a ministerstva dopravy, kteří objednají konkrétní trasové spoje a vlastní cestující, kteří se potřebují přepravit na potřebné místo.

1.2.2 Podnikatelská koncepce

„V praxi rozeznáváme 5 hlavních druhů podnikatelské koncepce:

- a) Výrobní koncepce – spotřebitelé budou mít v oblibě produkty, které jsou široce dostupné a za nízkou cenu (Příklad poptávka převyšuje nabídku)
- b) Výrobová koncepce – spotřebitel si oblíbí ty produkty, které nabízejí vyšší kvalitu nebo výkon – vyrábění dobrých produktů a jejich postupné zlepšování.
- c) Prodejní koncepce – firma nejprve produkt vytváří a pak různými metodami přesvědčuje zákazníka ke koupi - uplatňování agresivního a propagačního úsilí.
- d) Marketingová koncepce – firma nejprve zjišťuje, jaké má zákazník potřeby, a potom se zaměří na vytvoření produktu, který těmto požadavkům vyhovuje a přináší přiměřený zisk. Hlavní pilíře této koncepce jsou soustředění se na trh, orientace na zákazníka, výnosnost.“ [2, s.6]
- e) „Koncepce společenského marketingu

Úkolem organizace je určovat potřeby, požadavky a zájmy cílových trhů a uspokojovat je účinněji a efektivněji než konkurenti způsobem, který však zohledňuje nejen dlouhodobé zájmy spotřebitelů, ale i dlouhodobé zájmy společnosti.“ [2, s.7]

1.2.3 Současný stav

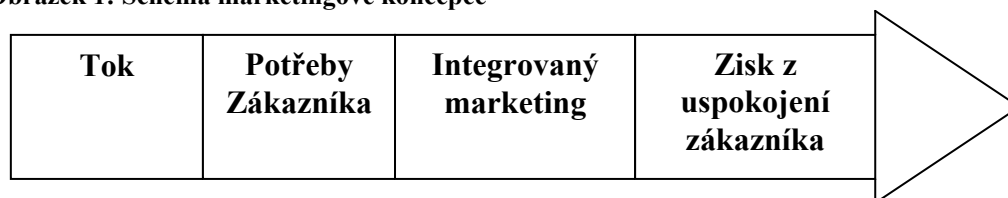
Na základě definice poslání, vize a cílů společnosti lze konstatovat, že společnost ČD, a.s. používá jako podnikatelskou koncepci - koncepci společenského marketingu.

Konkrétně např. zabezpečuje dopravní potřeby státu a krajů, naplňuje cíle dopravní politiky ČR v oblasti snižování vlivu dopravy na životní prostředí, uspokojuje přepravní potřeby konkrétních cestujících a zabezpečuje dostupnost přepravy na úkor zisku.

Z pohledu na skutečnou činnost firmy lze vysledovat, že z různých důvodů podnikatelská koncepce vykazuje znaky, jak koncepce společenského marketingu, tak i prodejní koncepce. Produkt, který je nabízený zákazníkovi, tvoří portfolio přepravních služeb. Vlivem nedostatku kvalitních prostředků pro přepravu jsou zákazníkovi nabízeny služby ve kvalitě, kterou je společnost v dané chvíli schopna zabezpečit a ne v požadavcích dle potřeb zákazníka.

Není tak naplněno základní schéma marketingové koncepce uvedené v následujícím schématu.

Obrázek 1: Schéma marketingové koncepce



Zdroj: Základy marketingu

Pro rozvoj firmy je nutno zvýšit soustředění orientace firmy na trh a na zákazníka.

Jako nejvýhodnější podnikatelskou koncepcí pro pozitivní vývoj firmy se jeví koncepce společenského marketingu s určitými prvky klasické marketingové koncepce tak, aby společnost ve finální části vytvořila přiměřený zisk, měla spokojené zákazníky a zároveň její činnost vytvářela dobré předpoklady pro dlouhodobý pozitivní vývoj celé společnosti.

1.3 Celková analýza vnějších i vnitřních činitelů - analýza SWOT

Cílem analýzy je mapování podnikatelského prostoru a definice silných stránek, slabých stránek, příležitostí a ohrožení.[2] „Jejím účelem je posoudit vnitřní předpoklady firmy k uskutečnění podnikatelského záměru a současně podrobit rozboru i vnější příležitosti a omezení diktovaná trhem.“ [2, s.13]

Analýza vnějších a vnitřních činitelů je dělena na dvě části:

Cílem první části je posoudit předpoklady konkurenceschopnosti a rozvoje železniční dopravy ve srovnání s jinými druhy dopravy. Vzhledem k tomu, že železniční osobní doprava je hlavním předmětem činnosti společnosti ČD, a.s., jsou výsledky této analýzy důležité pro vlastní analýzu SWOT společnosti ČD, a.s.

Druhá část obsahuje vlastní analýzu SWOT firmy ČD, a.s

1.3.1 Pozice železniční dopravy ve srovnání s dalšími druhy doprav

Charakteristika a klasifikace dopravy

„Hlavním předmětem činnosti společnosti ČD, a.s je provozování železniční osobní dopravy. Dopravu osobní však lze realizovat i jinými druhy dopravy. Obecně je doprava svým charakterem službou, která uspokojuje rozsáhlé potřeby v přemísťování. Z ekonomického hlediska lze osobní dopravy charakterizovat jako specifickou lidskou činnost, kterou se provádí cílevědomé přemísťování osob, které se svými (nehmotnými) efekty projevuje v sociologicko-ekonomickém systému společnosti. Většinou se přemístění uskutečňuje pomocí dopravního prostředku po dopravní cestě. Z hlediska technologie přemístění má kvalita a vhodnost dopravních prostředků a dopravní cesty jeden ze stěžejních významů.“ [3, s.4]

„Dopravu lze klasifikovat a členit podle různých hledisek a to např. dle prostředí, dle dopravních cest, dle pravidelnosti, dle intenzity dopravy, dle územního rozdělení, dle uspokojování přepravních potřeb, dle dopravních prostředků.“ [3, s.4]

„Kvalitu přemísťování určují tři základní ukazatele - rychlost přemísťování, pravidelnost a přesnost služby, bezpečnost přemístění.“ [3, s.4]

Kvalitu technologie přemístění určují technické prostředky (mezi technické prostředky patří vlastní dopravní prostředky a dopravní cesta) a organizace a řízení dopravních proudů. [3]

Legislativní vlivy - Dopravní politika Evropského společenství a České republiky

Směry deklarované v dopravní politice EU a specifické cíle a priority dopravní politiky ČR ovlivňují vývoj jednotlivých druhů doprav. Zároveň tak ovlivňují i podmínky pro rozvoj dopravců působících na trhu dopravních služeb. [3]

Dopravní politika EU

„EU vydala v roce 2001 Bílou knihu – Evropská dopravní politika pro rok 2010, kde se zabývá obecnými zásadami dopravní politiky se zaměřením na změnu disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy a eliminací přetížených míst.“ [3, s.4]

„Mezi zásady dopravní politiky EU patří revitalizace železnic, budování transevropské dopravní sítě, zlepšení bezpečnosti silniční dopravy, přijetí politiky zaměřené na efektivní výběr poplatků za dopravu, vývoj konkurenceschopných alternativ k silniční dopravě.“ [3, s.14]

Zásady uvedené v tzv. „Bílé knize“ se dále zabývají zejména změnou disproporce mezi jednotlivými druhy dopravy a vzájemným propojením jednotlivých druhů doprav. [3]

Dopravní politika České republiky 2005 – 2013

„Dokument Dopravní politika pro 2005-2013 je základním koncepčním dokumentem, který stanovuje základní směry vývoje sektoru dopravy. Účelem dopravní politiky je spoluvytvářet vyšší životní styl a standard, zdravější životní prostředí a podstatné zvýšení kvality přepravního procesu a nových přepravních služeb.“ [3, s.15]

Cílem je rovněž položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. [3]

„Priority dopravní politiky ČR

- a) Dosažení vhodné dělby práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu,
- b) Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury,
- c) Zajištění financování v sektoru dopravy,
- d) Zvýšení bezpečnosti dopravy,
- e) Podpora rozvoje dopravy v regionech.“ [3, s.20]

„Nástroje pro realizaci Dopravní politiky ČR jsou právní, ekonomické a informační.“ [3, s.15]

Konkretizace a deklarace priorit a cílů dopravní politiky je velice důležitá pro jednotlivé subjekty jejichž hlavní náplní je provozování dopravy. Na základě cílů a priorit dopravní politiky jednotlivé společnosti přijímají a realizují opatření tak, aby splňovaly podmínky a cíle dopravní politiky a uspěly na trhu dopravy. [3]

Porovnání jednotlivých druhů přeprav

V základním rozdělení se doprava osob dělí na:

- a) Veřejnou dopravu

„Tato doprava je charakterizována tím, že dopravce (vykonavatel dopravy) a přepravce (zákazník) jsou různé právnické nebo fyzické osoby. Veřejná hromadná doprava osob je často realizována na základě principu veřejné služby. Závazkem veřejné služby se rozumí závazky přepravní a tarifní ve veřejné dopravě ve veřejném zájmu za účelem zajištění dopravní obslužnosti daného území. Závazek veřejné služby vzniká na základě písemné smlouvy uzavřené mezi dopravním úřadem obcí, krajů nebo jedná-li se o dálkovou nebo mezinárodní dopravu, Ministerstvem dopravy ČR a dopravcem.“ [3, s. 34]

Pro další porovnání je možno veřejnou dopravu členit na železniční dopravu, veřejnou autobusovou dopravu, leteckou dopravu, vodní dopravu, městskou hromadnou dopravu.

b) Individuální doprava

„Tato doprava je charakterizována tím, že dopravce a přepravce jsou též právnická nebo fyzická osoba.“ Pro osobní dopravu je nejvýznamnější individuální automobilová doprava. [3, s.34]

Vývoj objemu trhu osobní dopravy v ČR z pohledu ukazatelů výkonů a vývoj podílů jednotlivých druhů dopravy

„Pro kvantifikaci trhu v osobní přepravě jsou použity následující ukazatele:

- objem přepravy cestujících (v osobách), který vyjadřuje počet přepravených cestujících,
- přepravní výkon (v osobových kilometrech) je součinitelem objemu přepravy a vzdálenosti na kterou byla jízdenka vystavena,
- přepravní vzdálenost – která udává vzdálenost přemístění jedné osoby a také ji lze vypočítat z předchozích dvou ukazatelů jako průměrnou hodnotu.“ [3, s.32]

Velikost a vývoj trhu osobní dopravy

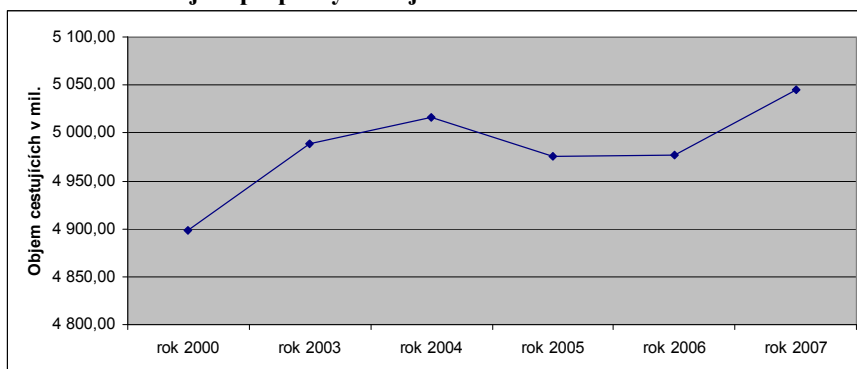
a) Vývoj objemu přepravy cestujících v letech 2000 – 2007

Tabulka č.1: Objem přepravy cestujících v letech 2000 - 2007

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Doprava cestujících (mil.)	4 897,6	4 989,1	5 016,0	4 974,9	4 976,6	5 045,5

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Obrázek č.2: Objem přepravy cestujících v letech 2000 - 2007



Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Na základě výše uvedených údajů lze konstatovat, že objem přepravy cestujících mírně narůstá. Nárůst objemu cestujících v roce 2007 proti 2000 činí cca 3 %.

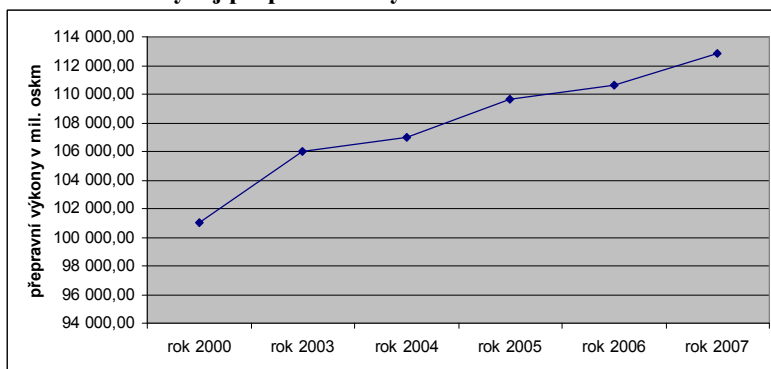
b) Vývoj přepravních výkonů v letech 2000 - 2007

Tabulka č.2: Vývoj přepravních výkonů v letech 2000 - 2007

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	101 004,7	105 983,8	106 939,9	109 602,8	110 611,6	112 805,7

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Obrázek č.3: Vývoj přepravních výkonů v letech 2000 - 2007



Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Na základě výše uvedených údajů lze konstatovat, že objem přepravních výkonů stabilně roste. Nárůst přepravních výkonů v r.2007 a proti přepravním výkonům v roce 2000 činí více než 10 %.

Z údajů vývoje objemu cestujících a vývoje přepravních výkonů vyplývá, že se při mírném nárůstu (nebo stagnaci) počtu cestujících zvyšuje průměrná přepravní vzdálenost.

To dokládá i následující tabulka.

Tabulka č.3: Průměrná přepravní vzdálenost

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	20,6	21,2	21,3	21,8	22,2	22,4

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

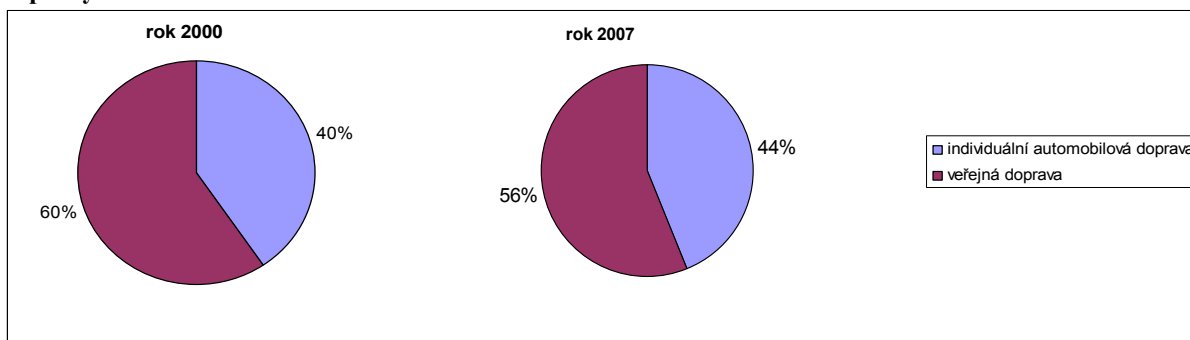
Srovnání a vývoj ukazatelů veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy

a) Porovnání a vývoj objemu přepravy cestujících

Tabulka č.4: Vývoj objemu přepravy cestujících veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Veřejná doprava celkem (mil.)	2 917,6	2 899,1	2 916,0	2 844,9	2 816,6	2 825,5
Individuální automobilová doprava celkem(mil.)	1 980,0	2 090,0	2 100,0	2 130,0	2 160,0	2 220,0

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Obrázek č.4: Grafické znázornění procentuálního podílu objemu přepravy veřejné dopravy a individuální dopravy v roce 2000 a 2007

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

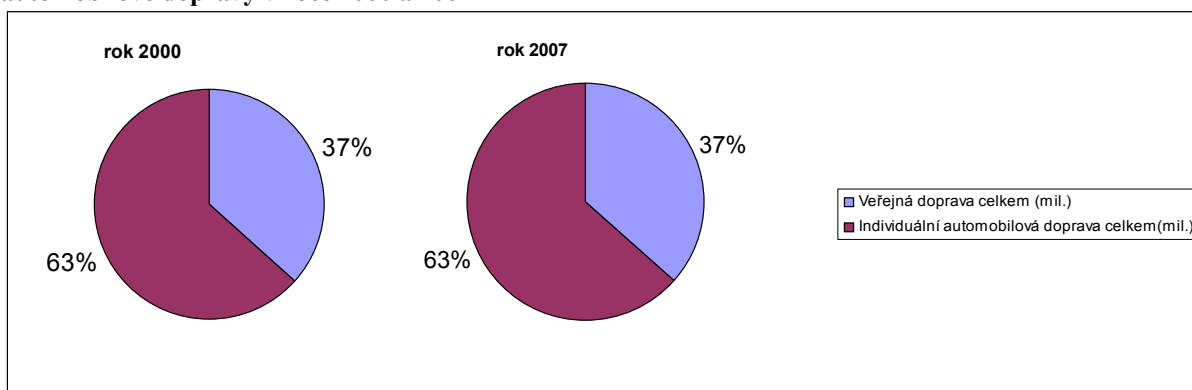
Na základě výše uvedených údajů v tabulce, lze konstatovat, že objem přepravy cestujících veřejnou dopravou mírně klesá. Naopak objem přepravy cestujících v individuální automobilové přepravě osob stabilně meziročně narůstá. Lze odvodit, že objem přepravy cestujících veřejnou dopravou v roce 2007 je o cca 3 % nižší než v roce 2000. Naopak objem individuální automobilové přepravy osob je v r.2007 o cca 12 % vyšší než v roce 2000.

b) Porovnání a vývoj přepravních výkonů

Tabulka č.5: Vývoj přepravních výkonů veřejné dopravy a individuální dopravy

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Veřejná doprava celkem (mil. oskm)	37 064,7	38 623,8	39 369,9	39 962,8	40 981,6	41 265,7
Individuální automobilová doprava celkem(mil. oskm)	63 940,0	67 360,0	67 570,0	68 640,0	69 630,0	71 540,0

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Obrázek č.5: Grafické znázornění procentuálních podílů výkonů veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy v roce 2000 a 2007

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Na základě výše uvedených údajů v tabulce lze definovat, že přepravní výkony ve veřejné dopravě i individuální automobilové dopravě stoupají.

Lze odvodit, že přepravní výkony veřejné dopravy osob v roce 2007 byl o cca 11 % vyšší než v roce 2000 a rovněž přepravní výkon individuální automobilové přepravy osob byl v roce 2007 o více než 11% vyšší než v roce 2000.

Z údajů vývoje objemu přepravy cestujících a vývoje přepravních výkonů vyplývá, že u veřejné dopravy se průměrná přepravní vzdálenost zvyšuje a u individuální automobilové dopravy osob zůstává průměrná přepravní vzdálenost na stejné hodnotě (téměř se nemění).

To dokazuje i následující tabulka průměrných přepravních vzdáleností obou typů přepravy.

Tabulka č.6: Průměrná přepravní vzdálenost veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Veřejná doprava celkem (km)	12,7	13,3	13,5	14,0	14,6	14,6
Individuální automobilová doprava celkem(km)	32,3	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Vyhodnocení vycházející z porovnání veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy osob

Z uvedených údajů vyplývá, že vývoj přepravních parametrů v osobní přepravě není pro veřejnou dopravu příznivý. Počet osob využívajících veřejnou přepravu má mírně klesající tendenci – naopak počet osob využívajících individuální automobilové přepravu zřetelně narůstá.

Přepravní výkony se sice u obou typů přepravy zvyšují procentuálně stejným tempem, ovšem v nominálních hodnotách vyjádřených v osobokilometrech se zvyšuje meziroční přepravní výkon individuální automobilové přepravy osob o hodnotu dvakrát větší ve srovnání s meziročním přírůstkem přepravních výkonů veřejné dopravy. Tento vývoj je způsoben vyšší ekonomickou dostupností prostředků automobilové dopravy pro širokou sféru obyvatelstva, které potom při volbě druhu přepravy upřednostňuje z řady důvodů tento druh dopravy. Důvodem tohoto vývoje je rovněž malá kvalita přepravních služeb, kterou je schopna nabídnout hromadná veřejná doprava a nedokonalá provázanost jednotlivých druhů veřejné dopravy osob. Zároveň však růst individuální automobilové dopravy osob přináší řadu negativních dopadů a jevů, jako např. růst nehodovosti, zvýšenou ekologickou zátěž, zpomalování rychlosti přepravy atd. Těchto nepříznivých efektů a parametrů je možno využít při posílení rozvoje a růstu veřejné hromadné přepravy osob.

Porovnání mezioborových ukazatelů jednotlivých druhů veřejné dopravy osob

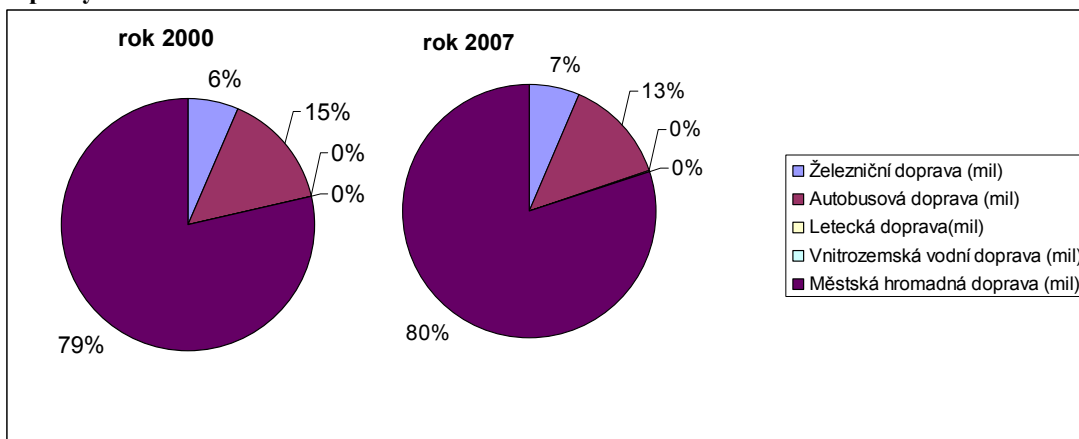
a) Porovnání a vývoj objemu přepravy cestujících

Tabulka č.7: Srovnání a vývoje objemu přepravy cestujících jednotlivých druhů veřejné dopravy

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Železniční doprava (mil.)	184,7	174,2	180,9	180,3	183,0	184,2
Autobusová doprava (mil.)	438,9	417,0	418,6	388,3	387,7	375,0
Letecká doprava (mil.)	3,5	4,6	5,8	6,3	6,7	7,0
Vnitrozemská vodní doprava (mil.)	0,8	1,1	1,1	1,1	1,1	0,9
Městská hromadná doprava (mil.)	2 289,7	2 302,2	2 309,6	2 268,9	2 238,0	2 258,4

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz07_511000.html

Obrázek č.6: Grafické znázornění procentuálních podílů objemu přepravy jednotlivých druhů veřejné dopravy v roce 2000 a 2007



Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Na základě výše uvedených údajů v tabulce lze konstatovat následující vývoj objemu přepravy cestujících v jednotlivých druzích veřejné dopravy.

- železniční doprava – stagnace,
- autobusová doprava – výrazný pokles,

Ve srovnání s rokem 2000 poklesl objem přepravy cestujících v roce 2007 o cca 15 %.

- letecká doprava – extrémní nárůst,

Ve srovnání s rokem 2000 se objem přepravy cestujících v roce 2007 zvýšil o 100 %.

- vnitrozemská lodní doprava – nárůst,

Vzhledem k malému objemu přepravy cestujících je tento druh přepravy nevýznamný.

- městská hromadná doprava – velmi mírný pokles.

Ve srovnání s rokem 2000 poklesl objem přepravy cestujících v roce 2007 o cca 1 %.

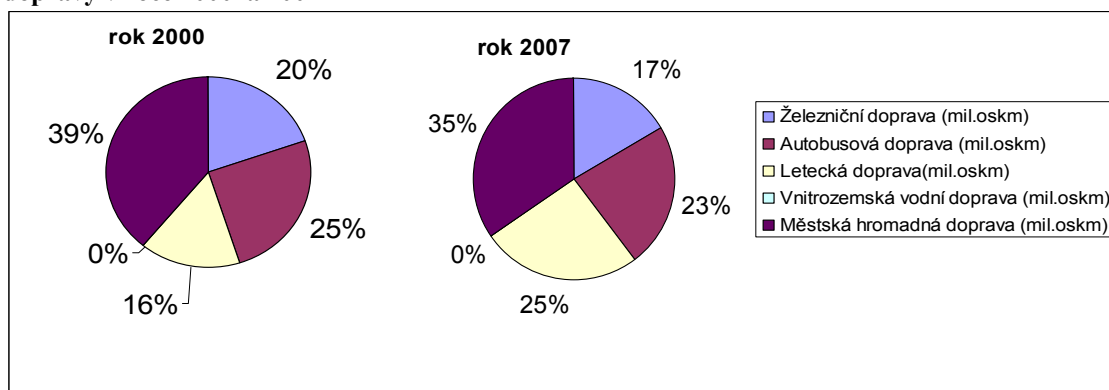
b) Porovnání a vývoj přepravních výkonů

Tabulka č.8: Srovnání a vývoje přepravních výkonů jednotlivých druhů veřejné dopravy osob

Rok	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Železniční doprava (mil. oskm)	7 299,6	6 517,5	6 590,0	6 666,7	6 921,9	6 899,8
Autobusová doprava (mil. oskm)	9 351,3	9 448,6	8 516,2	8 607,6	9 501,1	9 518,8
Letecká doprava (mil. oskm)	5 864,7	7 096,3	8 814,6	9 735,7	10 233,1	10 477,3
Vnitrozemská vodní doprava (mil. oskm)	7,7	21,9	21,8	18,1	12,8	17,3
Městská hromadná doprava (mil. oskm)	14 541,4	15 539,5	15 427,3	14 934,8	14 312,7	14 352,5

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Obrázek č.7: Grafické znázornění procentuálních podílů přepravních výkonů jednotlivých druhů veřejné dopravy v roce 2000 a 2007



Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Na základě výše uvedených údajů v tabulce lze definovat následující vývoj přepravních výkonů v jednotlivých druzích veřejné dopravy osob.

- železniční doprava – pokles,

Ve srovnání s rokem 2000 došlo v r. 2007 k poklesu přepravních výkonů o cca 5 %.

- autobusová doprava,

Ve srovnání s rokem 2000 došlo v r. 2007 k nárůstu přepravních výkonů o cca 1,5 %

- letecká doprava razantní nárůst přepravních výkonů o cca 90 %

- vodní doprava – nárůst,

Vzhledem k malým přepravním výkonům je tento druh dopravy nevýznamný

- městská hromadná doprava – velmi mírný pokles ,

Ve srovnání s rokem 2000 došlo v r.2007 k poklesu přepravních výkonů o cca 1 %

Celkové shrnutí: porovnání vývoje přepravních parametrů jednotlivých druhů dopravy osob

Celkový trh osobní dopravy roste a to mírně v objemu přepravy cestujících a znatelně v objemu přepravních výkonů. Na nárůstu objemu přepravy cestujících se podílejí (pokud vynecháme nevýznamnou vodní dopravu) pouze dva druhy přepravy – individuální automobilová doprava a letecká doprava. U železniční dopravy je objem přepravy cestujících stagnující a u autobusové dopravy a městské hromadné dopravy vykazují objemy přepravy cestujících poklesovou tendenci.

Rovněž na nárůstu přepravních výkonů se podílí zejména individuální automobilová přeprava osob a letecká doprava. Mírný nárůst u tohoto ukazatele lze vysledovat i v autobusové dopravě. Naopak železniční doprava a městská hromadná doprava vykazuje zápornou tendenci – pokles. Pozitivní vývoj ukazatele přepravních výkonů u vodní dopravy je

z pohledu celkového objemu přepravních výkonů zanedbatelný. Z pohledu průměrných přepravních vzdáleností vykazuje rostoucí tendenci autobusová doprava a lodní doprava. Městská hromadná přeprava a individuální automobilová přeprava vykazují stagnaci průměrné přepravní vzdálenosti. Železniční doprava a letecká doprava vykazují tendenci poklesu průměrné přepravní vzdálenosti.

Z vývoje pozorovaných parametrů přepravy, jednotlivých druhů dopravy je možno stanovit současnou pozici, úspěšnost, největší konkurenty, předpoklady dalšího vývoje, příležitosti rozvoje každého daného druhu přepravy.

Charakteristika jednotlivých druhů dopravy včetně jejich silných a slabých stránek

Produktem dopravy je efekt přemístění, který je nehmotný a spotřebovává se v průběhu technologického procesu dopravy a proto ho nelze vyrábět na sklad. Z pohledu produktu se tedy jedná o službu.

V tržním hospodářství je všeobecně dán princip poptávky a nabídky. V případě přepravního trhu stranu poptávky představují požadavky na přepravu a stranu nabídky představují např. jízdní řády jednotlivých dopravců. Zásadou tržního prostředí je, že se vše odvíjí od potřeb a požadavků zákazníka. Zákazník si sám vybírá pro uspokojení svých potřeb na přemístění druh dopravy, který využije. Při rozhodování ho ovlivňují kritéria kvality dopravy. [3]

Mezi zásadní kritéria kvality, která ovlivňují poptávku v osobní dopravě patří hustota sítě, dostupnost zastávek, hustota spojů, rychlost přepravy, doba přemístění, přepravní vzdálenost, cena za přepravu, jednoduchost přepravního odbavení, pravidelnost, spolehlivost, bezpečnost, informovanost cestujících, pohodlí a kultura cestování. [3]

Mezi další parametry ovlivňující úspěšnost daného druhu dopravy patří např. legislativa, vliv na ekologii, vazby a vztahy mezi objednatelem dopravy a realizátorem dopravy, cena za užívání dopravní cesty, závislost na povětrnostních vlivech, energetická náročnost, dobré jméno vnímané cestujícími.

Železniční doprava – základní charakteristika včetně definice jejich silných a slabých stránek

„Železniční doprava osob je doprava uskutečňována železničními dopravními prostředky, které tvoří hnací vozidla a osobní vozy nebo ucelené dopravní jednotky po železničních tratích.“ [3, s.43]

Silné stránky

- rychlost přepravy – v případě že se jedná o střední přepravní vzdálenost,
- pravidelnost - je charakterizována pravidelnými spoji,
- bezpečnost – vysoká bezpečnost dopravního systému,
- jednoduchost přepravního odbavení,
- vliv na ekologii - příznivější k životnímu prostředí než autobusová, automobilová a letecká doprava. Proto se jedná o EU i ČR preferovaný druh dopravy,
- větší nezávislost na povětrnostních vlivech,
- energetická náročnost - 2 krát až 3 krát nižší než u silniční dopravy,
- pohodlí a kultura cestování,

Toto by měla být silná stránka tohoto typu dopravy, ve skutečnosti se jedná o jednu z nejdůležitějších slabých stránek. Je však úzce vázána na kvalitu vozidlového parku.

Slabé stránky

- dostupnost zastávek - horší než u automobilové dopravy nebo autobusové dopravy,
- hustota spojů - je vázána na kapacitu dopravní cesty. Silniční síť je hustější než železniční síť a autobusová doprava má proto možnost vytvářet větší hustotu spojů,
- rychlost přepravy a doba přemístění na kratší vzdálenost,
- cena za přepravu - autobusová doprava je na kratší vzdálenosti levnější. Na delší vzdálenosti potom až na výjimky nenabízí železniční přeprava dostatečnou kvalitu, která by kompenzovala cenové relace,
- spolehlivost - minimalizování nepravidelnosti - tj. zpoždění, vynechání spoje.
Spolehlivost je vázána jak na stav dopravní cesty tak na stav dopravních prostředků.
- cena za dopravní cestu - železniční doprava musí hradit poplatky za užívání dopravní cesty, které jsou jedny z největších v Evropě. Naproti tomu konkurenční autobusová přeprava teprve nedávno začala alespoň na dálnicích platit mýtné. Výše těchto poplatků (mýtného) je stále nesrovnatelná s poplatky za železniční cestu,
- Vnímání veřejností (dobré jméno žel. dopravy) - železniční doprava není veřejností vnímána pozitivně. K negativnímu vnímání silně přispívá stav dopravních prostředků a s ním spojená nízká kultura cestování.

Příležitosti

- snížení doby přemístění - realizovat zapojováním do systému integrované dopravy,
- informovanost cestujících - zavést potřebné informace do dopravních prostředků, tak aby byly k dispozici i v průběhu přepravy,

- legislativa - vzhledem k nárůstu silniční dopravy, který doprovází silné negativní jevy jako např.: zvýšení nehod, zvýšení negativního dopadu na životní prostředí, ucpávání silničních tahů atd., se prostřednictvím legislativních zásahů budou zlepšovat podmínky pro železniční dopravu.

Hrozby

- silné lobby autobusové a automobilové dopravy,
- konkurenční druhy dopravy budou zvyšovat kvalitu přepravy rychleji než železniční doprava,
- nepodaří se eliminovat důležité slabé stránky,
- nepodaří se využít příležitostí,
- nedostatek finančních prostředků,
- nevybudování infrastruktury potřebné pro konkurenceschopnost železniční přepravy,
- pomalá obnova vozidlového parku.

Autobusová doprava

Veřejná autobusová doprava hlavní konkurent železniční dopravy.

Autobusová doprava je silniční dopravou při níž se zajišťuje přemísťování osob autobusy po pozemních komunikacích. [3]

Silné stránky

- hustota sítě silnic je podstatně vyšší než hustota sítě železniční dopravní cesty,
- dostupnost zastávek je vyšší než u železniční a letecké dopravy,
- hustota spojů je vysoká a může být pružně a rychle upravována,
- doba přemístění - na krátké vzdálenosti výhodný druh přepravy,
- cena za přepravu - využívá faktu, že jen malá část sítě silnic je zpoplatněna,
- pravidelnost - zavedené pravidelné spoje,
- rychlá přeprava na krátké vzdálenosti,
- dobré jméno u cestujících (lepší image),
- pružně se přizpůsobuje vznikajícím požadavkům,
- rychle a pružně obnovuje vozidlový park tak, aby vyhovoval zákazníkům.

Slabé stránky

- spolehlivost - je vázána na hustotu silničního provozu, která se neustále zvyšuje,
- nízká bezpečnost - vysoký počet dopravních nehod,
- doba přemístění a rychlost přepravy na delší vzdálenosti,
- vliv na ekologii - ekologické dopady jsou vyšší než u železniční dopravy,
- vyšší energetická náročnost než u železniční dopravy.

Hrozby

- široké zpoplatnění dopravní cesty,
- legislativní omezení.

Letecká doprava

Letecká doprava je využívána pro dopravu osob(i nákladů) vzdušnou dopravní cestou. Základními prvky dopravního systému je letadlo a letecká dopravní cesta. Ta je tvořena letištěm, leteckými službami a vymezenou částí vzdušného prostoru. [3 s.103]

Silné stránky

- rychlost přepravy na dlouhé vzdálenosti, spolehlivost a bezpečnost přepravy.

Slabé stránky

- dostupnost letišť, vysoká cena za přepravu, psychologický strach z létání, závislost na povětrnostních vlivech, vysoká energetická náročnost, nevhodnost pro krátké vzdálenosti (vhodná zejména pro velmi velké vzdálenosti).

Vodní doprava

„Vodní doprava je doprava uskutečňována dopravními prostředky – plavidly po vodních cestách.“ [3, s.118]

Vodní doprava má u nás význam z hlediska přepravy nákladu. Z pohledu přepravy osob má zanedbatelný význam a proto není nutné zkoumat její silné a slabé stránky.

Městská hromadná doprava

„Městská hromadná doprava osob je činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob v předpokládaných objemových a časových a prostorových souvislostech za použití vhodných dopravních prostředků a technologií.“ [3, s.145]

Městská hromadná přeprava se skládá z jednotlivých druhů přeprav, které vhodně využívá tak, aby byla vytvořena co nejlepší síť přepravních kapacit dle požadavků a potřeb každého města nebo aglomerace. Součástí městské hromadné dopravy může tvořit autobusová doprava, trolejbusová doprava, tramvajová doprava, metro, železniční doprava. [3]

Z pohledu zkoumání konkurence železniční dopravy není svým charakterem městská hromadná doprava osob konkurentem, protože se na ní železniční doprava může podílet.

Individuální automobilová doprava

Individuální automobilová doprava osob je silniční doprava při níž se zajišťuje přemísťování osob automobily po pozemních komunikacích. Tento druh přepravy je převážně

charakterizován tím, že přepravce a dopravce je táž osoba.[3] Vzhledem ke zlepšující se finanční situaci obyvatelstva a dostupnosti pořízení automobilů se jedná v posledním dvacetiletí o dynamicky se rozvíjející druh dopravy.

Silné stránky

- využití husté sítě komunikací,
- zastávka je parkovací místo automobilu – často přímo v domě, kde cestující žije,
- doba přemístění neobsahuje ztrátové časy při docházce na zastávky,
- dobu zahájení přepravy si volí cestující,
- pohodlí a kultura cestování,
- velká obliba tohoto druhu přepravy u veřejnosti,
- cena za dopravní cestu – platí se pouze poplatek za dálnice,
- jednoduchost odbavení - při použití svého vozidla žádné odbavení není potřeba.

Slabé stránky

- cena za přepravu je vyšší než u autobusové a železniční dopravy,
- je to jeden z nejnebezpečnějších druhů dopravy vykazující velkou nehodovost,
- vysoký negativní dopad na životní prostředí,
- vysoká energetická náročnost ve srovnání s železniční i autobusovou dopravou,
- Závislost na povětrnostních podmínkách.

Hrozby

- snížení rychlosti a spolehlivosti vlivem narůstající hustoty provozu na silnicích,
- legislativní omezení znevýhodňující tento druh dopravy.

Shrnutí charakteristiky a silných a slabých stránek žel. dopravy a konkurenčních druhů dopravy

Objem přepravy cestujících v železniční dopravě vykazuje stagnaci, ale přepravní výkon tohoto druhu dopravy klesá. To znamená, že železniční doprava si v ostrém konkurenčním boji s ostatními druhy dopravy udržela stejný počet cestujících, ale tito cestující cestují železniční dopravou na kratší vzdálenosti. Při tom doménou železniční dopravy by měla být doprava na střední a delší vzdálenosti. Ze statistických údajů však vyplývá, že u středních a delších vzdáleností jí část přepravních výkonů odebrala zejména autobusová doprava. Autobusová doprava totiž statisticky vykazuje pokles objemu přepravy cestujících a zároveň nárůst přepravních výkonů.

Příčiny tohoto vývoje je nutno hledat ve slabých stránkách železniční dopravy – např. snižující se spolehlivost, nízká kultura cestování, vyšší cena za přepravu, špatná image u veřejnosti.

Pro zlepšení výše uvedených i řady dalších kritérií kvality je nezbytně nutné obnovit vozidlový park železniční dopravy tak, aby minimálně odpovídal požadavkům na přepravu osob v 21. století a umožnil tak eliminovat silné stránky autobusové dopravy.

Dále by železniční doprava měla při konkurenčním boji důrazněji využít některých svých silných stránek, kterými jsou nižší energetická náročnost, vyšší rychlost přepravy na delší vzdálenosti než u autobusové i automobilové dopravy, nižší dopady na životní prostředí a nižší závislost na povětrnostních vlivech.

Tyto silné stránky ve spojení s intenzivní obnovou vozidlového parku mohou vytvořit podmínky pro lepší konkurenceschopnost železniční dopravy nejen s autobusovou, ale i individuální automobilovou dopravou. Na kratší vzdálenosti bude konkurenční boj železniční dopravy s individuální automobilovou dopravou velmi obtížný. Ovšem na delší vzdálenosti je úspěch železniční dopravy velmi reálný. Důležitým faktorem vývoje přepravního toku je neustále se zvyšující podíl individuální automobilové dopravy.

Tento vývoj má za následek zvyšující se hustotu silničního provozu s řadou negativních dopravních efektů jako např. snižující se rychlost silniční dopravy, zvýšení počtu nehod, zácpy silničních tahů a silně negativní dopady na životní prostředí.

Lze očekávat, že legislativní úpravy a různá omezení budou zvýhodňovat používání veřejné hromadné dopravy a tedy i železniční dopravy. Železniční doprava musí rovněž hledat cesty k intenzivnějšímu zapojení do městské a příměstské hromadné dopravy. Ze statistických údajů vyplývá, že podíl městské přepravy na celkovém trhu je velmi vysoký.

Podmínkou pro zvýšení podílů železniční dopravy na městské a příměstské dopravě je rovněž vhodný a inovovaný vozidlový park.

Celkově lze konstatovat, že pro úspěch železniční dopravy je nutno, aby tento druh dopravy podstatně zkvalitnil nabídku svých přepravních služeb. Při tom by se měl zaměřit na zlepšení hodnot vnímaných zákazníkem. Bez kvalitního parku dopravních prostředků, kvalitní dopravní cesty a kvalifikovaného personálu ochotného vyhovět potřebám cestujících, nebude možno obstát v konkurenci ostatních druhů dopravy.

1.3.2 Vlastní analýza SWOT společnosti ČD, a.s.

Silné stránky

- dominantní postavení v železniční dopravě osob na tuzemském trhu,

- charakter majetkové struktury – majitelem společnosti je stát,
- vazby na důležité rozhodující orgány,
- schopnost pokrytí celého tuzemského území svou službou (Geografické pokrytí),
- dlouhá tradice v provozování železniční dopravy osob,
- navázané vztahy s objednateli železniční dopravy jako veřejné služby,
- dostatečné množství dopravních prostředků,
- hustota dopravní cesty – železniční sítě,
- rychlost přepravy a doba přemístění na střední a delší vzdálenosti,
- pravidelnost nabízených služeb,
- bezpečnost přemístění – vysoká vnitřní bezpečnost dopravního procesu,
- nízká energetická náročnost,
- malá závislost na povětrnostních vlivech,
- doprava s menším dopadem na životní prostředí,
- využití bariéry přístupu na dopravní cestu u vozidel, které využívá zahraniční konkurence,
- kvalifikovaní pracovníci – schopnost zajistit technologii přepravy.

Slabé stránky

- složitá organizační struktura,
- nízká nebo žádná ziskovost,
- špatná finanční situace,
- špatné renomé,
- široký sortiment činností, které nejsou vázány k hlavnímu předmětu činnosti,
- nízká úroveň pohodlí a kultury cestování,
- malá konkurenceschopnost rychlosti přepravy a doby přemístění na krátké vzdálenosti (ve srovnání s autobusovou a automobilovou dopravou),
- snižující se spolehlivost,
- vyšší cena za přepravu,
- vysoká cena za dopravní cestu,
- zastaralý vozidlový park.

Příležitosti

- změna přístupu zaměstnanců k zákazníkům,
- zlepšení informovanosti cestujících,
- zvýšení lobystické činnosti zaměřené na vykrytí nutných nákladů vyplývajících ze smluvních závazků veřejné služby,

- zjednodušit organizační strukturu,
- zaměřit se pouze na hlavní předmět činnosti a odprodat subjekty a činnosti, které nejsou nutné pro provozování přepravy osob,
- získat finanční zdroje odprodejem majetku, který není nutný pro provozování přepravy osob,
- využít fondů EU pro modernizaci a obnovu vozového parku,
- urychleně modernizovat a obnovit vozový park,
- zaměřením se na specifické požadavky cestujících v dálkové a regionální dopravě,
- využití negativ, které přináší nárůst silniční dopravy,
- využití státní legislativy a deklarované dopravní politiky ČR a EU,
- zvýšení lobystických činností na přiřazení všech nákladů ke každému druhu dopravy,
- novými dopravními prostředky a souběžným zvýšením kvality přepravy získat zvýšení počtu cestujících, kteří doposud používaly jiné druhy dopravy,
- zvýšit svůj podíl na městské a příměstské hromadné dopravě,
- vstup na zahraniční dopravní trh,
- zvýšit svůj podíl na mezistátní dopravě,
- diverzifikovat do jiných druhů dopravy,
- důsledná segmentace trhu a vybavení se dopravními prostředky nejvhodnějšími pro daný segmentovaný trh.

Hrozby

- liberalizace trhu v železniční dopravě,
- vstup agresivní zahraniční i tuzemské konkurence,
- připuštění volné veřejné soutěže o jednotlivé spoje objednané státem – ministerstvem dopravy a kraji,
- ztráta cestujících - jejich přechod k jinému druhu dopravy,
- světová recese a její dopady na trh osobní dopravy.

1.4 Pozice ČD, a.s. na tuzemském trhu osobní dopravy

1.4.1 Tržní podíl

Pro správnou definici postavení ČD, a.s. na trhu osobní dopravy je nutno provést identifikaci tržního podílu na celém objemu tuzemského trhu osobní dopravy a následně identifikovat tržní podíl v železniční dopravě osob.

Tržní podíl ČD, a.s. na celkovém objemu tuzemského trhu osobní dopravy

a) Tržní podíl ČD, a.s. dle parametru objemu přepravy cestujících

Celkový objem přepravy cestujících byl v roce 2007 5045, 5 mil. osob.

Objem cestujících přepravených spol. ČD, a.s. byl v roce 2007 181,92 mil osob.

Procentuální tržní podíl ČD, a.s. na celkovém tuzemském objemu přepravy cestujících činí 4 %.

b) Tržní podíl ČD, a.s. dle parametru přepravní výkony

Celkové přepravní výkony byly v roce 2007 ve výši 112 805,7 mil. osobokilometrů.

Přepravní výkony ČD, a.s. byly v roce 2007 ve výši 6855 mil. osobokilometrů.

Procentuální podíl ČD, a.s. na celkovém tuzemském trhu přepravních výkonů v osobní dopravě činí 6 %.

Tržní podíl ČD, a.s. na tuzemské železniční dopravě osob

a) Tržní podíl ČD, a.s. dle parametrů objemu přepravy cestujících

Celkový objem přepravy cestujících v železniční dopravě v roce 2007 byl 184,2 mil.osob.

Objem cestujících přepravených spol. ČD, a.s. byl v roce 2007 181,92 mil .osob.

Procentuální tržní podíl ČD, a.s. na tuzemské železniční přepravě osob dle parametru objemu přepravy cestujících činí 99 %.

b) Tržní podíl ČD a.s dle parametru přepravní výkony

Celkové přepravní výkony v železniční dopravě osob byly v roce 2007 ve výši 6899,8 milionů osobokilometrů. Přepravní výkony ČD, a.s. byly v roce 2007 ve výši 6855 mil. osobokilometrů.

Procentuální tržní podíl ČD, a.s. na tuzemské železniční dopravě osob dle parametru přepravní výkony činí 99 %.

c) Meziroční vývoj ukazatelů dopravy osob společnosti ČD, a.s.

Tabulka č.9: Porovnání meziročního vývoje ukazatele objemu přepravy cestujících.(2006-2007)

Rok	2006	2007
Přeprava cestujících (mil)	180,94	181,92

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Z výše uvedených hodnot vyplývá, že ve srovnání s rokem 2006 stoupl v roce 2007 počet cestujících u ČD, a.s. o cca 1 milion cestujících osob.

Tabulka č.10: Porovnání meziročního vývoje ukazatele „přepravní výkony“(2006-2007)

Rok	2006	2007
Přepravní výkon (mil. oskm)	6887	6855

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Z výše uvedených hodnot vyplývá, že ve srovnání s rokem 2006 poklesl v roce 2007 objem přepravních výkonů ČD, a.s. o 32 milionů osobokilometrů.

Tabulka č.11: Porovnání meziročního vývoje parametrů „průměrná přepravní vzdálenost“

Rok	2006	2007
Průměrná přepravní vzdálenost	38,1	37,7

Zdroj: http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html

Logickým důsledkem meziročního vývoje objemu přepravy a přepravních výkonů je meziroční pokles průměrné přepravní vzdálenosti a to o 0,4 km.

Shrnutí pozice ČD, a.s. na trhu osobní dopravy

Tržní podíl ČD, a.s. na celkovém tuzemském trhu dopravy osob je 4 % u parametru objem přepravy cestujících a 6 % u parametru přepravní výkony.

Tržní podíl ČD, a.s. na tuzemském trhu železniční dopravy osob je obrovský a činí 99 % u parametru objem přepravy cestujících a 99 % u parametru přepravní výkony. Lze říci že ze současného pohledu je pozice ČD, a.s. v tuzemské železniční dopravě dominantní. Negativním a nebezpečným trendem je meziroční pokles přepravních výkonů o cca 0,5 % a pokles průměrné přepravní vzdálenosti.

1.4.2 Stručná analýza spotřebitele

Nároky spotřebitele na pohodlnost, kvalitu, spolehlivost a rychlost dopravy stoupají. Spotřebitel - cestující si díky zlepšené finanční situaci může volit druh dopravy. Pokud jakýkoliv druh hromadné dopravy osob nespĺňuje jeho nároky a požadavky, volí ten druh, který mu umožní kvalitní nebo přijatelné pohodlí a je zároveň spolehlivý, rychlý a cenově přijatelný. Podle svého postavení ve společnosti vyžaduje cestující různou úroveň služeb, standard základní kvality a spolehlivosti však musí být vždy naplněn.

1.4.3 Stručná analýza konkurence

a) Konkurence tuzemských společností, které se zabývají nebo plánují provozování železniční dopravy osob.

Společností, které vlastní licenci k provozování železniční dopravy, je v ČR celá řada cca - 2 desítky. Výčet společností, které skutečně provozují nebo reálně plánují provozovat železniční osobní dopravu je zatím jen několik.

Mezi tyto společnosti patří:

Viamont, a.s.

Společnost jejíž doménou je nákladní železniční doprava. Společnost se intenzivně snaží proniknout do železniční dopravy osob. Jako jedna z mála společností skutečně provozuje na několika regionálních tratích osobní železniční dopravu. [9]

Veolia Transport Morava, a.s.

Veolia Transport Morava a.s, která je držitelem licence na provozování železniční dopravy v ČR, je dopravní společnost holdingu Veolia Transport Česká republika a.s, který je součástí nadnárodní skupiny Veolia Transport. Společnost provozuje zejména autobusovou dopravu v Moravskoslezském a Olomouckém kraji a dálkovou a zájezdovou autobusovou dopravu. [4]

Veolia Transport doposud získal provozování železniční dopravy osob pouze na jedné trati. [4]

Prozatím byla společnost ve výběrových řízeních neúspěšná. Na tratích, plánovala použití moderních prostředků např. motorové soupravy Desiro Classic a motorové jednotky typu Regio Schuttle. [4]

Nadnárodní skupina Veolia Transport do níž patří Veolia Transport Česká republika a.s. a tedy i Veolia Transport Morava a.s má již velké zkušenosti z provozování železniční dopravy osob v zahraničí. [4]

OKD Doprava, a.s.

Její hlavní činností je nákladní železniční doprava (po ČD Cargo, a.s. druhý největší objem výkonů). Osobní železniční dopravu provozuje jen okrajově. Vzhledem k cílenému zaměření na nákladní dopravu není jasné, zda plánuje širší rozvoj osobní železniční dopravy. [5]

RAILTRANSPORT s.r.o.

Provozuje na své podnikatelské riziko osobní železniční dopravu regionálního charakteru na trase Liberec-Zitau. Společnost se zabývala plánem provozovat svůj rychlíkový spoj na trase Praha-Ostrava. Společnost RAILTRANSPORT s.r.o. počítá při provozování železniční osobní dopravy s pronájemem kvalitních dopravních prostředků. [6]

Jindřichohradecké místní dráhy, a.s

Provozují veřejnou železniční dopravu na jihočeské úzkokolejně trati – proto se do budoucna nejedná o aktivního konkurenta. [8]

Student Agency s.r.o.

V oblasti dopravy podniká a provozuje mezinárodní i vnitrostátní autobusovou dopravu. I když podniká v jiném druhu dopravy je silným konkurentem ČD, a.s. v přepravě osob na delší vzdálenosti. Vstup Student Agency do oblasti dopravy cestujících znamenal průlom ve standardech meziměstské autobusové dopravy. Záměrem firmy je stát se v dohledné době železničním dopravcem a to jak na regionálních tratích tak i na dálkových rychlíkových spojích. Firma předpokládá provozovat vysoce kvalitní dopravní prostředky.

Pro posílení své pozice zvažuje vytvoření společného podniku s třetím největším soukromým dopravcem v Evropě – francouzskou firmou Keolis. [7]

Vzhledem k plánům společnosti se může jednat o budoucího vážného konkurenta přímo v teritoriu tuzemské železniční dopravy osob.

b) Další konkurence – zahraniční firmy provozující železniční dopravu.

Vzhledem k tomu, že v roce 2010 dojde k plné liberalizaci trhu železniční dopravy je nutno za vážnou konkurenci brát i velké státem vlastněné společnosti působící v železniční dopravě v sousedních státech. Mezi vážnou konkurenci tohoto typu patří:

DB – Deutsche Bahn působící v Německu

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen působící v Rakousku

PKP – Polskie Koleje Państwowe působící v Polsku

ŽSR – Železnice Slovenskej republiky působící na Slovensku

Nejvýraznějším konkurentem z těchto společností zabývajících se železniční dopravou je DB. Jedná se o největší evropskou společnost zabývajících se provozováním železniční dopravy. Tato společnost provozuje regionální spoje, rychlíkového spoje i vysokorychlostní spoje. Zároveň je silně zapojena do příměstské i městské hromadné přepravy osob. Společnost disponuje rozsáhlým moderním vozidlovým parkem.

Jako možnou konkurenci nelze podcenit ani ÖBB a PKP.

c) Konkurence z jiných druhů dopravy osob

Z tohoto pohledu patří mezi konkurenty ČD, a.s. všechny firmy provozující autobusovou dopravu. Tuto konkurenci nelze podceňovat, protože svým působením částečně způsobila pokles přepravních výkonů ČD, a.s.

1.4.4 Shrnutí pozice ČD, a.s. na tuzemském trhu osobní přepravy

ČD, a.s. si udržuje nebo mírně navyšuje počet cestujících, kteří využívají jejich služeb. I přes tento fakt dochází k poklesu přepravních výkonů a to zejména působením konkurenčních autobusových dopravců.

V oblasti železniční dopravy má ČD, a.s. na tuzemském trhu dominantní postavení.

Pozice konkurenčních firem je z hlediska současného podílu na tuzemském trhu železniční dopravy osob slabá. Nebezpečí konkurenčních firem spočívá v tom, že se intenzivně připravují na plnou liberalizaci trhu železniční dopravy. Lze předpokládat, že řada z nich po liberalizaci trhu vstoupí do ostrého konkurenčního boje o zákazníky na dopravu osob a do tohoto boje vstoupí s velmi kvalitním vozidlovým parkem, který jim umožní nabídnout zákazníkovi kvalitní služby.

1.5 Celkové stručné shrnutí analýzy výchozího postavení společnosti

- hlavní předmětem činnosti a podnikání společnosti je provozování osobní železniční dopravy,
- organizační struktura je složitá. V rozsahu firemních činností je velký počet činností, které přímo nesouvisí s hlavním předmětem podnikání,
- firma prochází průběžně procesem restrukturalizace, v rámci kterého se snaží zbavit některých činností které nesouvisejí s hlavním předmětem podnikání,
- společnost se nechová tržně. Společnost svou činností nevytváří nebo jen minimálně vytváří zisk,
- společnost deklaruje ve svých vizích a cílech otevírání trhu železniční dopravy jako podnikatelskou příležitost, ale málo se na tento fakt připravuje,
- podnikatelská koncepce společnosti vykazuje znaky jak společenského marketingu, tak i prodejní koncepce,
- železniční doprava osob jako hlavní předmět podnikatelské činnosti společnosti si ve srovnání s jinými druhy dopravy udržuje objem přepravy cestujících, ale dochází u ní k poklesu přepravních výkonů a průměrné přepravní vzdálenosti,

Shrnutí analýzy silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb železniční dopravy osob a konkurenčních druhů dopravy

Provedením analýzy byla identifikována řada silných stránek společnosti mezi které patří: rychlost přepravy na delší tratě, pravidelnost nabízených služeb, bezpečnost přemístění, malý dopad dopravy na životní prostředí, dostatečné množství dopravních prostředků, kvalifikovaný personál, pokrytí celého tuzemského území svou službou atd.

Provedením analýzy byly rovněž identifikovány alarmující slabé stránky. Mezi nejzávažnější slabé stránky společnosti patří i špatná image společnosti, nízká úroveň pohodlí a kultury cestování, snižující se spolehlivost přepravních služeb a zastaralý vozový park.

Provedením analýzy byla identifikována celá řada příležitostí pro zlepšení výsledků podnikatelské činnosti. Mezi tyto příležitosti patří i pořízení nových dopravních prostředků umožňujících zvýšit kvalitu přepravy a navýšení počtů cestujících i přepravních výkonů na úkor autobusové a individuální automobilové dopravy. Mezi další příležitosti patří zvýšení podílu na městské a příměstské dopravě.

Provedením analýzy byla identifikována řada hrozeb. Mezi zásadní hrozby patří liberalizace trhu železniční dopravy, která umožní vstup agresivní tuzemské i zahraniční konkurence do železniční dopravy. Reálnou hrozbou je fakt, že díky lepšímu vozidlovému parku nabídne konkurence kvalitnější přepravní služby. Následkem toho bude ztráta zákazníků a přepravního trhu.

ČD, a.s. je držitelem dominantního podílu ve výši 99 % z celkového objemu přepravních výkonů v tuzemské železniční dopravě osob.

V současné době jsou nejvýznamnějšími konkurenty společnosti provozující jiný druh dopravy – zejména autobusovou dopravu. Konkurencí je i individuální automobilová doprava osob. Konkurence přímo v sektoru železniční dopravy osob je v současné době slabá.

Vzhledem k tomu, že doprava je svou podstatou službou, tvoří image, kvalita a spolehlivost jsou zásadní parametry, podle kterých zákazník tuto službu hodnotí. Toho je si plně vědoma potenciální konkurence a proto se připravuje na vstup do železniční dopravy s vizí vysoké kvality a spolehlivosti. Image společnosti, pohodlí a kvalitu dopravy, spolehlivost dopravy i řadu dalších parametrů podstatnou mírou ovlivňuje stav vozového parku. Stav vozového parku rovněž může podstatně ovlivnit úspěšnost konkurenčního boje s jinými dopravci a tím i úspěšnost při získávání zakázek a zákazníků.

Lze tedy konstatovat, že vozidlový park je jedním ze základních kamenů, které mohou rozhodovat o úspěšnosti nebo neúspěšnosti dopravce. Z tohoto důvodu je nutné se stavem vozidlového parku důkladně zabývat.

2 Charakteristika současného stavu vozového parku osobní dopravy

Současný vozový park ČD, a.s. je objemově velmi rozsáhlý. Tento vozový park lze v základu členit na hnací kolejová vozidla a osobní vozy.

Hnacími vozidly se rozumí kolejové železniční dopravní prostředky s vlastním pohonem. V pracovním procesu se jedná o dieselové a elektrické lokomotivy, dieselové a elektrické jednotky a motorové vozy.

Osobní vozy jsou železniční dopravní prostředky bez vlastního pohonu. V procesu jsou taženy hnacími vozidly.

Vzhledem ke složitosti a typové rozmanitosti vozidlového parku byl pro posouzení stavu prvotně použit parametr stáří vozidel a následně několik dalších parametrů, podle kterých lze obecně usoudit zda vozidla mohou splňovat nároky na dopravu s parametry přepravy 21.století.

2.1 Charakteristika současného stavu hnacích kolejových vozidel

Při rozboru bylo použito následujícího úsekového členění hnacích vozidel:

- elektrické lokomotivy pro proudovou soustavu 3 kV ss.,
- elektrické lokomotivy pro proudovou soustavu 25 kV/250 Hz.st.,
- elektrické lokomotivy vícesystémové,
- elektrické jednotky pro proudovou soustavu 3 kV ss.,
- elektrické jednotky pro proudovou soustavu 25 kV/50 Hz st.,
- elektrické jednotky vícesystémové,
- dieselové motorové lokomotivy,
- motorové vozy. [10]

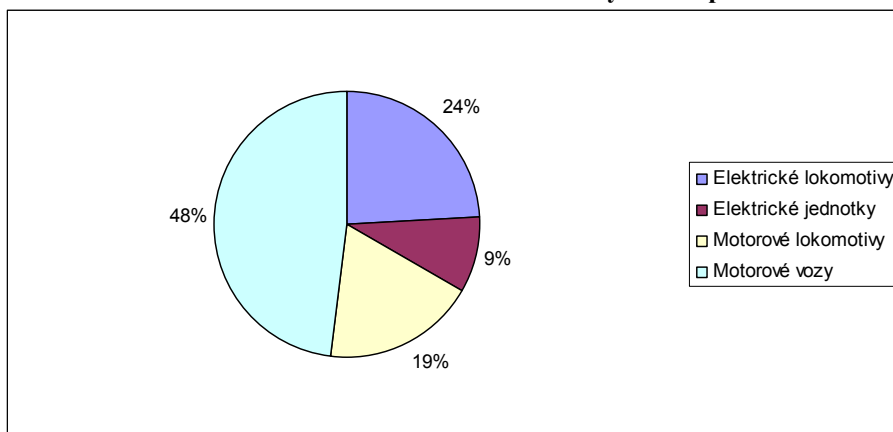
Vysvětlení:

- lokomotiva (motorová nebo elektrická) nemá prostor pro přepravu cestujících,
- jednotka je ucelená souprava, která se skládá z hnacích vozidel s prostorem pro přepravu cestujících a vložených osobních vozů (v některých případech může být jedno z krajních hnacích vozidel nahrazeno řídicím vozem),
- motorový vůz – hnací vozidlo s prostorem pro přepravu cestujících. [3]

2.1.1 Současná sortimentní skladba hnacích kolejových vozidel

V současné době má ČD, a.s. v evidenčním stavu 1 163 kusů hnacích kolejových vozidel. Sortimentní skladba těchto hnacích vozidel je uvedena v následujícím grafu.

Obrázek č.8: Grafické znázornění sortimentní skladby dle skupin hnacích vozidel



Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

2.1.2 Srovnání vozidlového parku hnacích kolej.vozidel podle stáří

Hodnoty průměrného stáří jednotlivých základních skupin hnacích vozidel

Tabulka č.12: Hodnoty průměrného stáří jednotlivých základních skupin hnacích vozidel

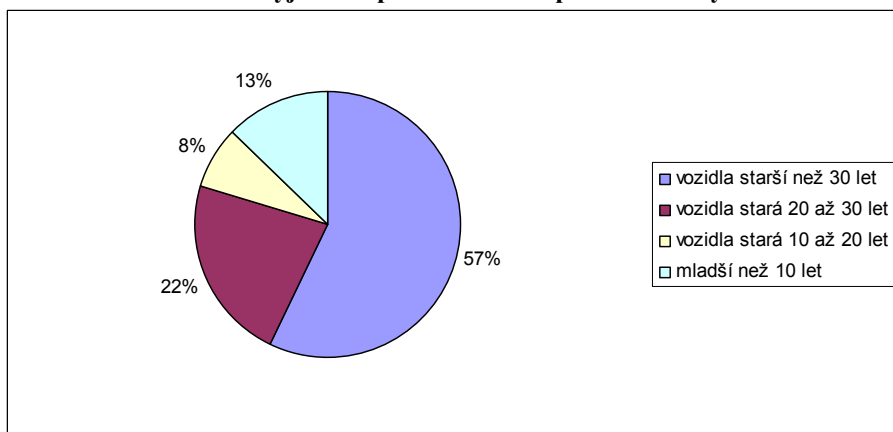
Název skupiny hnacích vozidel	Počet vozidel	Průměrné stáří(roky)
El.lokomotivy	320	25,5
El.jednotky	122	21,5
Motorové lokomotivy	64	31
Motorové vozy	657	25

Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

Srovnání jednotlivých řad hnacích vozidel podle pásem stáří

Srovnání hnacích vozidel podle pásem stáří je uvedeno v následujícím grafu.

Obrázek č.9: Grafické vyjádření procentuálních podílů skladby hnacích vozidel dle stáří

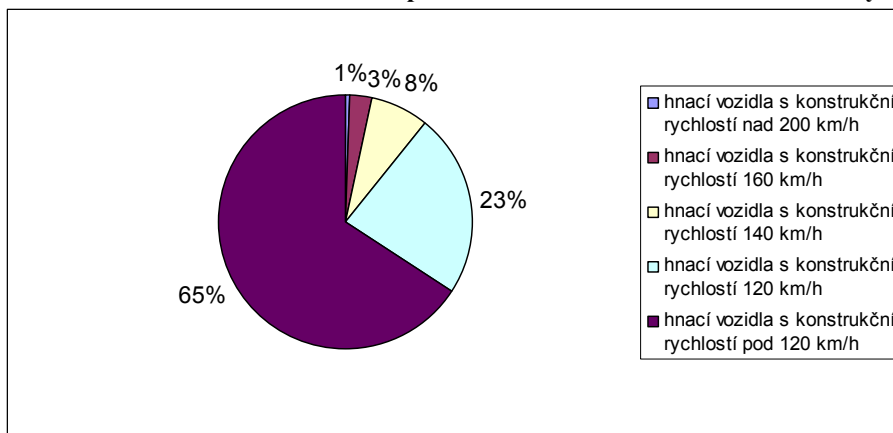


Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

2.1.3 Srovnání vozidlového parku hnacích vozidel podle konstrukční rychlosti

Srovnání vozidlového parku hnacích vozidel podle konstrukční rychlosti je uvedeno v následujícím grafu.

Obrázek č.10: Grafické znázornění podílů hnacích vozidel dle konstrukční rychlosti



Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

2.1.4 Porovnání parku hnacích kolejových vozidel dle dalších parametrů

Klimatizace prostoru pro cestující, nízkopodlažnost, možnost přepravy invalidních cestujících, úroveň interiéru. Do porovnání výše uvedených parametrů nebudou zahrnuty elektrické a motorové lokomotivy, protože ty nemají vymezený prostor pro přepravu cestujících.

a) Porovnání parku hnacích vozidel dle klimatizace prostoru pro cestující

Klimatizovaný prostor pro cestující mají pouze el.jednotky ř.471 v počtu 42 ks a el.jednotky ř.680 „Pendolino“ v počtu 7 ks. Ostatní hnací vozidla nejsou vybavena klimatizací prostoru pro přepravu osob. [10]

Klimatizovaným prostorem pro cestující je vybaveno tedy pouze 4,5 % hnacích vozidel a 95,5 % hnacích vozidel klimatizovaným prostorem vybavena není.

b) Parametr porovnání hnacích vozidel z hlediska přepravy invalidních cestujících.

Podmínky pro přepravu invalidních cestujících vytváří buď úplná nebo alespoň částečná nízkopodlažnost vozidel, nebo zařízení, které umožní nástup a výstup invalidního cestujícího.

Tyto podmínky splňují motorové jednotky 814-914 (62ks), motorové jednotky 814-914-014 (14 ks), motorové vozy ř. 843 (31 ks), el.jednotky ř.471 (42 ks) a el.jednotky ř.680 (7 ks). [10]

Pro přepravu invalidních cestujících je vybaveno pouze 14,3 % hnacích kolejových vozidel.

c) Parametr porovnání hnacích vozidel z hlediska vhodnosti a kvality interiéru

Kvalitní nebo přijatelný interiér nabízejí pouze hnací kolejová vozidla, která byla nově vyrobena nebo modernizována v posledních 20 letech.

Konkrétně mezi tato hnací vozidla patří mot. jednotky ř. 814 -914 (61 ks), mot. jednotky ř. 814-914-014 (14 ks), mot. vozy ř. 854 (50 ks), mot. vozy ř.842 (37 ks), mot. vozy ř.843 (31 ks), el.jednotky ř.471 (42 ks) a el.jednotky ř.680 (7 ks). [10]

Celkově lze konstatovat, že přijatelný komfort z hlediska interiéru je schopno zajistit 22,1 % hnacích vozidel.

2.1.5 Srovnání dle parametru použitelnosti pro mezinárodní dopravu.

Pro mezinárodní dopravu (pokud nepočítáme Slovensko) s požadavkem rychlosti 160 km/h jsou vlastně použitelné pouze následující hnací vozidla.

Pro Rakousko a Německo:

El.lokomotiva ř. 371 7 ks (dvousystémová lok. 3kV ss/ 15kV, 16,7 Hz) [10]

Pro Polsko a Slovensko:

El.lokomotiva ř. 151 13 ks [10]

Pro všechny výše uvedené země:

El.jednotka ř.680 (třísystémová) 7 ks [10]

2.2 Charakteristika současného stavu osobních vozů

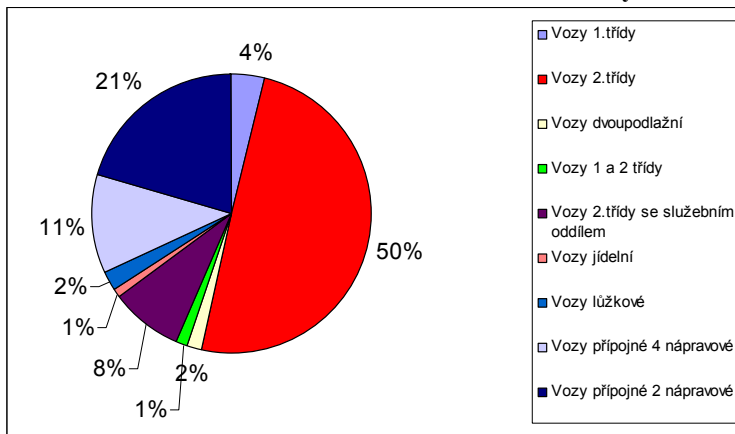
Osobní vozy dle své konstrukce je možno rozdělit na tyto základní skupiny:

- vozy 1 třídy,
- vozy 2 třídy,
- vozy dvoupodlažní,
- vozy 1 a 2 třídy,
- vozy 2 třídy se služebním oddílem,
- vozy jídelní,
- vozy lůžkové,
- vozy přípojné 4-nápravové,
- vozy přípojné 2-nápravové. [10]

2.2.1 Současná sortimentní skladba osobních vozů

V současné době má ČD, a.s. v evidenčním stavu 2731 kusů osobních vozů. Sortimentní skladba těchto osobních vozů je uvedena v následujícím grafu.

Obrázek č.11: Grafické znázornění sortimentní skladby vozů dle jednotlivých skupin



Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

2.2.2 Srovnání jednotlivých řad osobních vozů podle stáří

Hodnoty průměrného stáří jednotlivých skupin osobních vozů

Tabulka č.13: Hodnoty průměrného stáří jednotlivých skupin osobních vozů

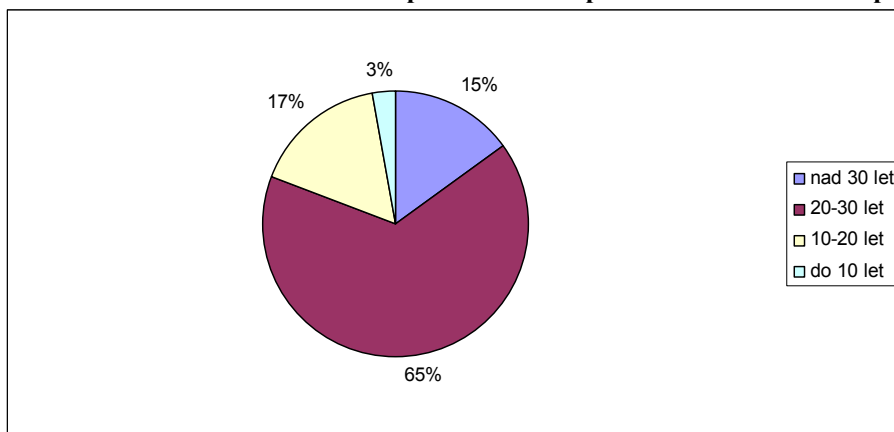
Název skupiny	Počet vozů	Průměrné stáří
Vozy 1.třídy	103	28,9
Vozy 2.třídy	1356	22,8
Vozy dvoupodlažní	42	34
Vozy 1 a 2 třídy	37	26
Vozy 2 třídy se služ.oddílem	227	23,4
Vozy jídelní	31	26,2
Vozy lůžkové	63	14,2
Vozy přípojné 4 nápravové	307	40,8
Vozy přípojné 4 nápravové	565	30
Celkové průměrné stáří osobních vozů je		27,4

Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

Srovnání osobních vozů dle pásem stáří

Srovnání osobních vozů podle pásem stáří je uvedeno v následujícím grafu.

Obrázek č.12: Grafické znázornění procentuálních podílů osobních vozů dle pásem stáří

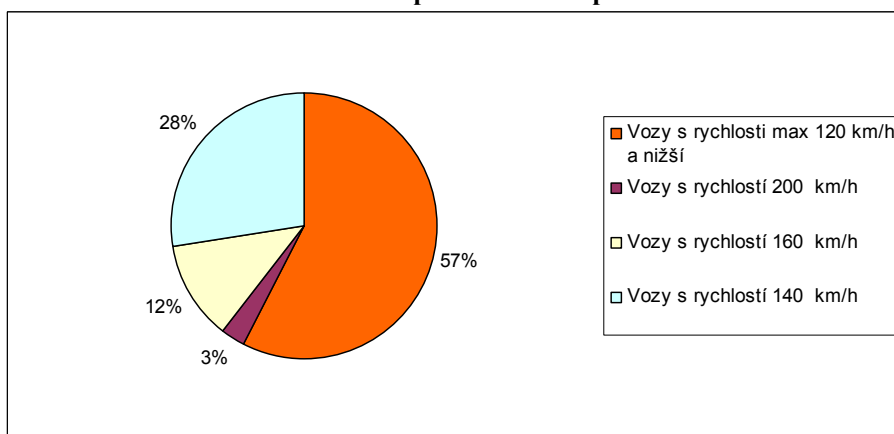


Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

2.2.3 Porovnání parku osobních vozů podle konstrukční rychlosti

Srovnání vozidlového parku hnacích vozidel podle konstrukční rychlosti je uvedeno v následujícím grafu.

Obrázek č.13: Grafické znázornění procentuálních podílů osobních vozů dle konstrukční rychlosti



Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

2.2.4 Porovnání parku osobních vozů dle dalších parametrů - klimatizace prostoru pro cestující, úroveň interiéru.

a) Porovnání parku osobních vozů dle klimatizace pro cestující

Tabulka č.14: Vozy vybavené klimatizací

Řada	Počet
WRmz	10
WLABmz RIC	12
Am(p)z	20
Bm(p)z	41
WRmee 61 RIC	3
WLABmee 61 RIC	9
Aeemz RIC	6
Bpee	7

Zdroj: interní materiál společnosti ČD, a.s.

Klimatizováno je pouze 108 ks osobních vozů což tvoří 4 % z celkového počtu osobních vozů.

b) Porovnání osobních vozů dle kvality interiéru

Kvalitní nebo přijatelný interiér nabízejí pouze osobní vozy, které byly nově dodány nebo modernizovány v posledních 10 letech.

Konkrétně mezi tato vozidla patří osobní vozy řady Am(p)z (20ks), Bm(p)z (41ks), WLABmz (12ks), WLABmee61 (9ks) a Bdtm 054 (18ks).

Jako přijatelné lze označit i vozy Btn 042 (4ks) a Btn 043 (32ks).

Kvalitní a přijatelný interiér má pouze 136 ks vozů což tvoří 5 % z celkového počtu osobních vozů.

2.2.5 Porovnání z hlediska schválení pro mezinárodní provoz (RIC)

Z celkového počtu osobních vozů je 971 použitelných pro mezinárodní provoz, což je 35,6 % z celkového počtu osobních vozů.

2.3 Shrnutí současného stavu vozového parku

a) Hnací vozidla

Celkový počet hnacích vozidel je 1163 ks.

Sortimentní skladba hnacích vozidel je následující:

- 57 % z celkového objemu tvoří motorové vozy,
- 28 % z celkového objemu tvoří el.lokomotivy,
- 10 % z celkového objemu tvoří el.jednotky,
- 5 % z celkového objemu tvoří motorové lokomotivy.

Průměrné stáří motorových vozů je 25 let, průměrné stáří el.lokomotiv je 25,5 let, průměrné stáří el.jednotek ovlivněné dodávkami ř.471 a 680 je 21,5 let a průměrné stáří mot.lokomotiv využitelných pro osobní dopravu je 31 let. Pokud za termín počítáme i termín modernizace daných typů vozidel potom je 15% hnacích vozidel mladších než 10 let a naopak 61 % hnacích vozidel starších než 30 let.

Pouze 1% hnacích vozidel má konstrukční rychlost větší než 200 km/h. Další pouze 3% hnacích vozidel jsou použitelné pro rychlost 160 km/h. 6 % hnacích vozidel má konstrukční rychlost 140 km/h. Dále 19 % hnacích vozidel má konstrukční rychlost 120 km/h a 71 % hnacích vozidel má nižší konstrukční rychlost než 120 km/h.

Klimatizovaným prostorem pro cestující je vybaveno pouze 4,5 % hnacích vozidel a 95,5 % hnacích vozidel klimatizovaným prostorem pro cestující vybaveno není.

Pro přepravu invalidních cestujících je vybaveno nebo přizpůsobeno pouze 14,3 % hnacích vozidel.

Kvalitní nebo přijatelný interiér nabízí pouze 22,1 % hnacích vozidel.

Pro mezinárodní dopravu s požadavkem rychlosti 160 km/h lze použít pouze 27 ks, hnacích vozidel, což je 2,5 % hnacích vozidel.

Pro mezinárodní dopravu bez teritoriálního omezení lze použít 7 ks, el.jednotek ř.680 což je 0,7 % hnacích vozidel.

b) Osobní vozy:

Celkový počet osobních vozů je 2731 ks.

Sortimentní skladba dle skupin a průměrné stáří jednotlivých skupin osobních vozů je následující:

- vozy 1 třídy tvořící 4 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 28,9 let,
- vozy 2 třídy tvořící 50 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 22,8 let,
- vozy dvoupodlažní tvořící 2 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 34 let,
- vozy 1 a 2 třídy tvořící 1 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 26 let,
- vozy 2 třídy tvořící 8 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 23,4 let,
- vozy jídelní tvořící 1 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 26,2 let,
- vozy lůžkové tvořící 2 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 14,2 let,
- vozy přípojné 4 nápravové tvořící 11 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 40,8 let,
- vozy přípojné 2 nápravové tvořící 21 % z celkového objemu vozů mají průměrné stáří 30 let,

Průměrné stáří osobních vozů je 27,4let.

Jedinou skupinou osobních vozů, jejichž průměrné stáří je nižší než 20 let, jsou lůžkové vozy.

Ze zpracovaných údajů dále vyplývá, že pouze 3 % vozů z celkového objemu jsou mladší než 10 let. A naopak 15 % vozů z celkového objemu je starších než 30 let. Největší skupinu tvoří vozy staré 20 až 30 let a to je 65 % vozů z celkového objemu.

Pouze 3 % vozů má konstrukční rychlost 200 km/h a pouze 12 % vozů má konstrukční rychlost 160 km/h. Konstrukční rychlost 140 km/h má 28 % osobních vozů a největší skupina vozů 57 % má konstrukční rychlost 120 km/h a nižší.

Klimatizací jsou vybaveny pouze 4 % vozů. Kvalitní nebo alespoň přijatelný interiér je schopno nabídnout pouze 5 % vozů z celkového objemu.

c) Řídící vozy

ČD, a.s. mají ve svém vlastnictví pouze 2 typy řídicích vozů. Jedná se o typ 943 v počtu 11 ks a průměrným stářím 19 let a typ 954 vznikající rekonstrukcí z poštovního vozu Postw. v počtu 17 ks s průměrným stářím 3 roky. Vozy kromě klimatizace splňují parametry kvalitní přepravy i přepravy invalidních cestujících. [10]

Závěr shrnutí současného stavu vozového parku.

Vozový park ČD, a.s. je sice objemově rozsáhlý, ale zároveň velmi zaostalý. S tak zastaralým parkem hnacích vozidel a osobních vozů nelze obstát v očekávaném konkurenčním boji. Celý vozidlový park který má průměrné stáří 26,6 let, neumožňuje splnit požadavky kladené na přepravu 21. století a zároveň negativně ovlivňuje parametry hodnocené cestujícími jako např. kvalitu a pohodlnost přepravy, spolehlivost a rychlost. V neposlední řadě rovněž s takovým parkem vozů nelze vylepšit image železniční dopravy. Při konkrétním shrnutí výsledků rozboru současného stavu parku hnacích vozidel a osobních vozů je nutno konstatovat, že velmi malé procento hnacích vozidel splňuje důležitý parametr u dálkové dopravy a tím je rychlost 200 km/h nebo alespoň 160 km/h. Jen velmi malé procento hnacích vozidel je použitelných pro mezinárodní dopravu. Jen velmi malé procento hnacích i osobních vozů má klimatizovaný prostor pro cestující. Jen velmi malé procento hnacích i osobních vozů splňuje podmínky kvalitního nebo přijatelného interiéru a podmínky pro přepravu invalidních cestujících. K dispozici je jen velice málo početná skupina řídicích vozů.

Dále je nutno konstatovat, že v provozovaném parku hnacích vozidel je 61 % vozidel s průměrným stářím větším než 30 let a v provozovaném parku osobních vozů je 80 % vozů starších než 20 let

Z výše uvedených faktů vyplývá, že stav parku hnacích vozidel a osobních vozů je velice nevyhovující a k udržení konkurenceschopnosti ČD, a.s. je nutno se stavem tohoto vozového parku intenzivně zabývat.

3 Návrhy a vylepšení zkoumané oblasti vozového parku osobní dopravy

Výsledky analýzy současného stavu parku, které jsou uvedeny v předchozí kapitole ukazují na velkou zastaralost tohoto parku. Vzhledem k tomuto faktu jen velmi malá část hnacích vozidel a osobních vozů splňuje parametry umožňující pohodlnou, kvalitní, spolehlivou a rychlou dopravu cestujících. Celkově je možno hodnotit stav parku hnacích vozidel i osobních vozů jako značně nevyhovující. Park hnacích vozidel a osobních vozů je pro dopravce vlastně výrobním prostředkem. Bez kvalitních výrobních prostředků dopravce ČD, a.s. nebude schopen poskytnout zákazníkům kvalitní službu. Je proto nezbytně nutné v co nejkratší době provést razantní obnovu vozového parku.

3.1 Způsoby obnovy provozovaného parku

Razantní obnova parku vozidel si vyžádá vysoké finanční nároky. Tuto obnovu lze v zásadě provést dvěma způsoby.

Prvním způsobem je nákup nových vozidel. Výhodou nákupu je fakt, že dopravce získává komplexně moderní vozidla splňující všechny požadované parametry přepravy cestujících. Nevýhodou je obrovská finanční náročnost tohoto řešení.

Druhým způsobem obnovy parku je modernizace některých stávajících dopravních prostředků. Tímto způsobem lze docílit splnění některých zásadních požadovaných parametrů přepravy cestujících. Nevýhodou tohoto řešení je, že při modernizaci daného typu vozidla zůstává část jeho negativních vlastností. Výhodou tohoto řešení jsou podstatně nižší finanční náklady.

Je zřejmé, že v případě ČD, a.s. bude vzhledem k rozsáhlosti nutno použít k obnově vozidlového parku oba způsoby.

3.2 Segmentace

Pro správné a účelné řešení obnovy vozidlového parku je nutno provést segmentaci trhu železniční dopravy osob a pro jednotlivé segmenty nalézt optimální řešení.

Lze konstatovat, že železniční dopravu osob tvoří následující základní segmenty:

- a) Segment dálkové osobní dopravy
- b) Segment regionální dopravy

ad a) Segment dálkové osobní dopravy

Tento segment obsahuje:

- rychlíkové spoje nadstandardní kvality – vlaky kategorie SC, EC, IC,
- rychlíkové spoje standardní kvality – vlaky kategorie Ex, R,
- interregionální spoje – spěšné vlaky.

ad b) Segment regionální osobní dopravy

Tento segment obsahuje:

- klasickou regionální dopravu – osobní vlaky,
- příměstskou regionální dopravu (zejména u velkých aglomerací).

3.3 Obnova parku vozidel pro segment dálkové dopravy

3.3.1 Stav a parametry

Segment dálkové dopravy, tj. rychlé dopravy na vzdálenosti cca od 100 do 600 km, by měl být doménou železniční dopravy. Z analýzy uvedené v kap.1 však vyplývá, že právě v tomto segmentu dochází k poklesu přepravních výkonů a část těchto přepravních výkonů získává autobusová doprava. Jednu z hlavních příčin odhaluje kap. 2 - analýza stavu vozového parku. Z ní vyplývá, že pouze minimální procento vozidlového parku splňuje potřebné a nutné parametry pro zabezpečení konkurenceschopnosti ČD, a.s. na tomto trhu dopravy.

Jako limitní je možno stanovit tyto základní parametry vozidlového parku:

- rychlost 200 km/h – alternativně 160 km/h,
- klimatizace prostoru pro cestující,
- kvalitní a pohodlný interiér.

V současné době těmto všem parametrům vyhovuje pouze minimální počet hnacích vozidel a osobních vozů a vlajkovou lodí je zde pouze 7 ks el.jednotek ř.680.

3.3.2 Návrh řešení obnovy

Návrh řešení obnovy parku pro elektrifikovanou dopravní cestu.

Obecně je možno řešit rychlíkovou dálkovou dopravu dvěma způsoby:

- elektrickými jednotkami,
- vlakovými soupravami sestavenými z el. lokomotivy a osobních vozů.

Vzhledem k možnosti využití objemově početného parku el.lokomotiv je vhodné využít druhou alternativu.

Konkrétní návrh obnovy:

- Modernizovat el.lokomotivy ř.363 na rychlost 160 km/h.
- Modernizovat el.lokomotivy ř.162 a 163 na rychlost 160 km/h a upravit je na provedení 3 kV ss., a 25 kV st.

Těmito kroky může ČD, a.s. získat až 158 el.lokomotiv s rychlostí 160 km/h použitelných na dvou typech elektrických soustav. V první fázi by bylo vhodné realizovat tyto modernizace s cílem získat alespoň 80 ks takto modernizovaných el.lokomotiv.

- Modernizovat stávající osobní vozy – využitelné k rychlíkové a dálkové dopravě.

Předmětem modernizace musí být dosazení klimatizace prostoru pro cestující, dosazení vakuového WC a komplexní modernizace interiéru. Pro tuto modernizaci využít přednostně vozů s konstrukční rychlostí 160 km/h (alternativně 140 km/h). Konkrétně je možné rekonstruovat typy vozů Aee RIC, Bpee 239 RIC, Bmee, Bdmtee, BDMsee, A 74 a další typy dle vhodnosti. Tímto krokem může ČD, a.s. získat až 409 osobních vozů pro dálkovou rychlíkovou dopravu splňujících přijatelnou kvalitu pro tento typ dopravy. V první fázi je nutno urychleně realizovat modernizaci minimálně 150 ks osobních vozů pro dálkovou rychlíkovou dopravu.

- Nakoupit 50 ks vícesystémových el.lokomotiv (3 kV, ss., 25 kV/50 Hz, ss., 15 kV/16,7 Hz st.) s konstrukční rychlostí minimálně 200 km/h použitelných i pro mezinárodní dálkovou dopravu. V první fázi realizovat nákup 20 ks těchto lokomotiv. Při volbě typu el.lokomotivy je vhodné upřednostnit z důvodu servisních tuzemské výrobce, pokud jsou schopni vhodný produkt nabídnout. Z tohoto pohledu je vhodné jako novou lokomotivu nakoupit el.lokomotivu ř.380 od výrobce Škoda transportation Plzeň. Alternativním řešením je nákup lokomotivy Taurus od firmy Siemens. Obě tyto lokomotivy splňují parametry hnacích vozidel pro dálkovou rychlíkovou dopravu.

- Pořídit 200 ks osobních vozů s konstrukční rychlostí min. 200 km/h, klimatizací prostoru pro cestující, vakuovým WC, moderním a pohodlným interiérem a podvozkovou částí umožňující tichý a nehluký provoz. V první fázi nakoupit 100 ks těchto osobních vozů. V rámci nákupu těchto vozů je nutno volit jejich sortiment. Část těchto vozů musí být specializována na přepravu rodin s dětmi. Další část vozů musí být vybavena silně nadstandardním interiérem.

- Pořízení cca 70 ks řídicích vozů ř.961 s rychlostí minimálně 160 km/h.

V první fázi realizovat pořízení 30 ks řídicích vozů. Pořízení řídicích vozů realizovat formou modernizace – přestavbou vhodných osobních vozů.

Cíl obnovy – využití obnovy

- Pro mezinárodní dálkovou rychlíkovou dopravu vytvořit soupravy dle vzoru soupravy Rail Jett s úspěchem provozované ÖBB. Obdobně jako u soupravy Rail Jett by se tato souprava skládala z el.lokomotivy s konstrukční rychlostí 230 km/h ř.380, jednotlivých nových osobních vozů s různým, ale nadstandardním vybavením interiéru a řídicího vozu ř.961. Stejná souprava by byla využívána pro vytypované rychlíkové spoje nadstandardní kvality. [13]
- Všechny rychlíkové spoje nadstandardní kvality provozovat s el.lokomotivami s konstrukční rychlostí min 160 km/h a novými osobními vozy s klimatizovaným prostorem pro cestující a kvalitním a pohodlným interiérem.
- Rychlíkové spoje standardní kvality provozovat s el.lokomotivami s konstrukční rychlostí 160 km/h a modernizovanými osobními vozy zaručujícími přijatelnou kvalitu cestování (klimatizace + interiér).
- V maximální možné míře využívat řídicích vozů. Použitím řídicích vozů vzniká kombinovaná vratná souprava, která nevyžaduje přepřah hnacího vozidla v cílovém místě trasy. Vratná souprava je ve velmi krátké době připravena na další přepravní výkon. Vzhledem k tomu, že není nutno provádět činnosti spojené s přesunem hnacího vozidla, dochází kromě úspory času rovněž k úspoře nákladů.

Návrh řešení obnovy parku vozidel pro neelektrifikovanou dopravní cestu

Vzhledem k povolené rychlosti na neelektrifikované dopravní cestě je možno snížit parametr požadované rychlosti na 140 km/h alternativně 120 km/h.

Nutno konstatovat, že ČD, a.s. nemá vozidlový park, který by plně odpovídal všem zadaným kritériím pro dálkovou dopravu.

Návrh řešení:

Rychlíkovou dálkovou dopravu je nutno řešit motorovými jednotkami nebo alternativně vratnými soupravami složenými z motorového vozu, přípojného vozu (nebo dvou) a řídicího vozu.

Konkrétní návrh:

- modernizovat dalších minimálně 32 ks přípojných vozů Btn 053 na provedení 054,
- modernizací a přestavbou poštovních vozů Postw získat dalších 33 řídicích vozů ř.954,

- modernizace předchozích dvou typů vozů realizovat s požadavkem klimatizace prostoru pro cestující.

Vzhledem k tomu, že v současné době ČD, a.s. disponuje 50 ks modernizovaných motorových vozů, 18 ks přípojných vozů 054 a 17 ks řídicích vozů ř.954, vznikne výše navrženými modernizacemi 50 ks vratných jednotek splňujících požadavky přijatelné kvality cestování.

- Ve druhé fázi řešit v rámci periodické údržby vozidel dosazení klimatizace prostoru pro cestující i u již zrealizovaných vozidel těchto vratných souprav (50 ks ř.854 18 ks ř.054, 17 ks ř.954).
- Urychleně pořídit 50 kusů nových motorových jednotek s konstrukční rychlostí 160 km/h – alternativa 140 km/h s moderně koncipovaným a vybaveným interiérem, vakuovým WC a plně klimatizovaným prostorem pro cestující.

Tuzemští výrobci v současné době nejsou schopni takovýto produkt nabídnout. Jako vhodný produkt pro nákup se jeví motorová jednotka firmy Siemens pod označením Desiro Mainline. Tento produkt splňuje všechny požadavky kladené na kvalitu interiéru, rychlost přepravy, nízkopodlažnost i klimatizaci prostoru cestujících. Důležitými znaky tohoto produktu je flexibilita uspořádání vozidla, výběr ze dvou až čtyřvozových vlakových jednotek, možnost volby počtu dveří a možnost volby uspořádání sedadel.

V první fázi je nutno pořídit 15 ks jednotek.

3.4 Obnova parku vozidel pro segment regionální dopravy

3.4.1 Stav a parametry

Segment regionální dopravy ovlivňuje silný konkurenční boj s jinými druhy dopravy. Železniční dopravě osob zde úspěšně konkuruje autobusová doprava a individuální automobilová doprava. S přibývajícím hustotou provozu na silničních komunikacích však zejména v dopravních špičkách dochází k razantnímu zpomalování rychlosti autobusové i automobilové dopravy. Tohoto efektu by měla využít železniční doprava osob. Je však nutné, aby dopravce byl schopen nabídnout kvalitní, pohodlnou, spolehlivou, a rychlou dopravu.

Kromě jiných druhů dopravy lze očekávat, že na trh regionální železniční dopravy osob bude chtít razantně vstoupit tuzemská i zahraniční konkurence.

Sumárně lze tedy v segmentu dopravy očekávat tuhý konkurenční boj o zákazníky.

Současný stav vozidlového parku je velmi neuspokojující a neumožňuje ČD, a.s. zabránit ztrátám zákazníků.

Zakázky na regionální spoje veřejné dopravy vypisují a uzavírají jednotlivé kraje. Tyto kraje rovněž při zadání soutěže na přepravu osob v určitých spojích mohou jasně deklarovat, jaké podmínky musí uchazeč dodržet. Lze očekávat, že mezi těmito podmínkami se objeví požadavky týkající se vozidlového parku jako je nízkopodlažnost, klimatizace prostoru pro cestující, kvalita interiéru a požadovaná konstrukční rychlost. Ze současného vozidlového parku ČD, a.s. všechny tyto podmínky splňuje pouze 42 ks el.jednotek řady 471.

Jako limitní je možno stanovit tyto vlastnosti vozidlového parku pro železniční regionální dopravu osob.

- rychlost 120 km/h,
- klimatizace prostoru pro cestující,
- kvalitní a pohodlný interiér,
- nízkopodlažnost (snadný nástup i výstup i pro invalidní cestující).

3.4.2 Návrh řešení obnovy vozidlového parku

Návrh řešení obnovy vozidlového parku pro elektrifikovanou dopravní cestu

Mimo el.jednotky ř.471 je další vozidlový park pro současné potřeby regionální železniční dopravy nevyhovující. Modernizace zastaralých el.jednotek ř.451 a 460 a zastaralých vozů by byla neefektivní. Vzhledem k tomu, že ČD, a.s disponují pouze 9 ks el. jednotek ř.560 pro provoz na trakci 25 kV/ 50 Hz, je možno vzhledem k vysokému objemu dalších nákupů zvážit dosazení klimatizace do této řady vozidel. Další řešení obnovy vozidlového parku musí proběhnout formou pořízení nových el. jednotek.

Konkrétní řešení

- Modernizace el.jednotek ř.560 – dosazení klimatizace prostoru pro cestující (podporou tohoto návrhu je fakt, že ČD, a.s. již na 4 ks těchto jednotek modernizovala trakční pohony).
- Nákup 40 ks dvoupatrových el. jednotek ř.471. s požadavkem na možnost variabilního uspořádání interiéru. V první fázi nutno realizovat nákup 20 ks těchto jednotek.
- Nakoupit 50 kusů jednopodlažních, vícesystémových, nízkopodlažních el. jednotek s konstrukční rychlostí 140 km/h a vysokým zrychlením. Tyto jednotky musí být plně klimatizované, musí umožňovat variabilitnost uspořádání interiéru a musí

splňovat podmínku modularity (odebírání a přidávání vložených vozů). Vzhledem k zadané modularitě je možno požadovat třívozové jednotky. Z toho základního provedení lze v případě potřeby vytvářet dvouvozové nebo čtyřvozové jednotky. Vhodným produktem k nákupu může být el. jednotka kterou vyvíjí skupina Škoda pod předběžným označením 645. V případě nereálnosti dodávek v přijatelném časovém úseku lze alternativně zvolit jiný typ el. jednotky. Alternativou může být nákup el.jednotek CORADIA LIREX (Alstom), DESIRO CLASSIC, EMU (Siemens), TALENT (Bombardier).

V první fázi je nutno pořídit pro regionální dopravu 15 ks těchto jednotek.

Nákup již dvoupodlažních vícesystémových el. jednotek ř. 671 jejichž výrobcem jsou firmy skupiny Škoda v počtu 30 ks. Nutná je variabilita uspořádání interiéru, plná klimatizace prostoru pro cestující a modularita jednotek.

Na rozdíl od jednopodlažních jednotek je vhodné použít tyto dvoupodlažní jednotky na delší svozové regionální a interregionální spoje.

Návrh řešení obnovy vozidlového parku pro neelektrifikovanou dopravní cestu

Současný vozidlový park je ve velmi neuspokojivém stavu. Vzhledem k reálné hrozbě vstupu konkurence do regionální železniční dopravy i již existující konkurenci autobusové dopravy je nutno právě této oblasti věnovat vysokou pozornost. Paradoxně žádné vozidlo, které ČD, a.s. provozují na regionálních spojích neelektrifikované dopravní cesty nesplňuje parametry pro železniční regionální dopravu osob. Jedná se tedy o velice zranitelný segment a proto je obnova parku vozidel vhodných pro tento typ přepravy velmi důležitá, pokud nemá dojít k razantním ztrátám na trhu v tomto segmentu.

Konkrétní návrh řešení

- Realizovat další tranži modernizace mot. jednotek ř. 814 – 914 z mot. vozů ř. 810 a 010, kterých má ČD, a.s vysoké množství. Na rozdíl od již realizovaných modernizací požadovat klimatizaci prostoru pro cestující. Modernizace tohoto typu mot. jednotky složené z motorového vozu ř. 814 a řídicího vozu ř. 914 realizovat v počtu 39 ks. Toto opatření je možno realizovat okamžitě a spadá proto do první fáze obnovy.
- Dosadit klimatizaci prostoru cestujících do již realizovaných 61 ks jednotek ř. 814- 914 a 14 ks jednotek ř. 814-014-814. Toto opatření je nutno realizovat okamžitě a to v první fázi obnovy.

- Dosadit klimatizaci prostoru cestujících do 37 mot. vozů ř.842 a mot. vozů ř.843 a přípojných vozů ř.042 a 043. Toto opatření spadá do první fáze obnovy vozidlového parku.
- Pořídit si nové motorové jednotky splňující všechny dnes kladené parametry na kvalitní regionální dopravu v počtu 200 ks. Jednotky musí splňovat podmínku modularity. Bohužel tuzemští výrobci zatím nejsou schopni vozidlo těchto parametrů dodat.

Z dostupných informací lze konstatovat, že mezi vhodné typy regionálních motorových jednotek splňujících všechny základní parametry patří Desiro Classic, Coradia Lint a Talent.

Vzhledem k potřebě rychlého uvedení do provozu je důležitým faktorem při výběru typu jednotky její homologace pro provoz na tratích ČR. Z toho pohledu je nutno konstatovat, že ze tří hlavních kandidátů je pro provoz na tratích ČR v současné době homologovaná pouze jednotka Desiro Classic. Jedná se o provozně osvědčený typ vozidla, který je homologován pro provoz v řadě jiných evropských států. I tento fakt může být výhodou při liberalizaci evropské železniční dopravy.

V první fázi je nutno pořídit 100 ks třívozových motorových jednotek Desiro Classic.

Ve druhé fázi je nutno pořídit dalších 100 ks třívozových motorových jednotek. A to buď znovu Desiro Classic nebo ekvivalentní jednotku tuzemské výroby - pokud ji výrobci dokáží nabídnout.

Touto navrženou obnovou vozidlového parku by byl uskutečněn v regionální dopravě přechod od vlakových souprav tažených lokomotivou k dopravě zabezpečované elektrickými a motorovými jednotkami. Realizací této obnovy může být eliminován provoz nevhodných lokomotiv a nevyhovujících osobních vozů.

Rovněž provozní potřebu nevyhovujících motorových vozů ř.810 bude možno redukovat na cca 100 ks. Souběžně s touto redukcí bude možno redukovat i počet přípojných vozů 010 na rovněž 100 ks. Vlakové soupravy tvořené mot. vozem ř.810 a přípojným vozem 010 bude vhodné používat na málo frekventovaných spojích. Realizace obnovy vozidlového parku rovněž umožní i vyřazení cca 2/3 nevhodných čtyřnápravových přípojných vozů.

Takto výše navrženou obnovou vozidlového parku a vyřazením velké části nevyhovujícího stávajícího vozidlového parku bude vytvořen předpoklad úspěchu ČD, a.s. v regionální dopravě osob.

3.5 Obnova parku vozidel příměstské dopravy

3.5.1 Stav a parametry

Svým charakterem je příměstská železniční doprava vlastně částí regionální železniční dopravy, ale vykazuje určité specifické požadavky na vozidlový park. Příměstskou železniční dopravou lze nazvat dopravu zajišťující přepravu na krátké vzdálenosti, kdy cílem nebo výchozím bodem je velká aglomerace. V případě dopravy na krátké vzdálenosti, kdy spádovým cílem je menší městská aglomerace má doprava spíše charakter regionální dopravy.

Charakteristické požadavky na vozidlový park příměstské dopravy:

- Vozidla by se měla pohybovat po elektrifikované dopravní cestě. Do velkých městských aglomerací by z ekologického hlediska měly zajíždět elektrické jednotky,
- Elektrické jednotky by měly mít takové prostorové uspořádání, aby umožňovaly co největší přepravní kapacitu,
- El. jednotky musí mít vysokou dynamiku jízdy pro eliminaci ztrátových časů při rozjezdu.

Současný vozidlový park nedisponuje speciálními vozidly pro příměstskou dopravu.

3.5.2 Návrh řešení obnovy vozidlového parku příměstské dopravy

- Pořízení 50 kusů el. jednotek splňující požadavky příměstské dopravy.

Řešení při volbě typu jednotky by mohla být např.: příměstská jednotka X'Trapolis od firmy Alstom. Ještě lepší variantou řešení volby by byla vícesystémová el. jednotka SPACIUM 3.06 od firmy Bombardier. Tato jednotka se od konkurence odlišuje širšími skříněmi, které umožní dosazení většího počtu sedáků a tím i vyšší kapacitu přepravovaných cestujících. Větší šířka skříně je umožněna zkrácením délky článků jednotky. [13]

Další variantou řešení by mohla být vícesystémová jednopodlažní jednotka (pod prac. označením 645) výrobce Škoda Transportation upravená pro příměstskou dopravu. V případě schopnosti výrobce zahájit dodávky do 2 až 3 let by vzhledem k unifikaci el.jednotek byla tato varianta vhodná.

Navrhovaná obnova parku vozidel vhodných pro příměstskou železniční dopravu osob u velkých městských aglomerací umožní vyřadit z provozu zastaralé el. jednotky a osobní vozy.

Nové jednotky rovněž umožní širší zapojení do integrovaných dopravních systémů jednotlivých lokalit.

4 Vyhodnocení návrhů a jejich přínosy

Realizace návrhu obnovy vozidlového parku v rozsahu uvedeném v předchozí kapitole č.3 je vzhledem k zastaralosti tohoto parku velice rozsáhlá.

Z toho důvodu byla rozčleněna do dvou časových fází.

První fáze obnovy má za cíl takovou obnovu vozidlového parku, která by ČD, a.s. umožnila odrazit první očekávaný nápor konkurence.

Druhá fáze obnovy vozidlového parku vytváří předpoklad pro poskytnutí kvalitních přepravních služeb na celém území ČR i podmínky pro využití liberalizace trhu železniční dopravy.

4.1 Vyhodnocení dopadů a přínosů navržené obnovy vozidlového parku na kvalitu vozidlového parku.

Kvalitu vozidlového parku jsme v kapitole č.2 posuzovaly podle následujících parametrů:

- a) stáří,
- b) rychlost,
- c) klimatizace prostoru pro cestující,
- d) kvalita interiéru,
- e) způsobilost pro přepravu imobilních cestujících,
- f) způsobilost pro mezinárodní provoz.

Přínosy celkové navržené obnovy vozidlového parku z hlediska jednotlivých parametrů jsou uvedeny v následujících kapitolách.

4.1.1 Dopady a přínosy obnovy vozidlového parku hnacích kolejových vozidel

Dopady obnovy hnacích kolejových vozidel na sortimentní skladbu

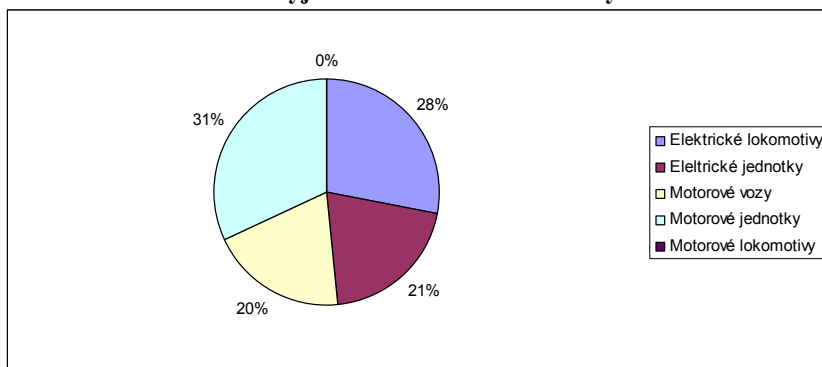
Realizací navržené obnovy dojde ke strukturální změně skladby hnacích vozidel.

Tato změna spočívá v nárůstu počtu el.jednotek a razantním nárůstu motorových jednotek. Pořízení těchto jednotek umožní razantní snížení počtu zastaralých motorových vozů, vyřazení neekonomických dieselmotorových lokomotiv a vyřazení starých nevyhovujících el. jednotek. Pořízení nových el.lokomotiv umožní vyřazení přibližně stejného počtu zastaralých neekonomických a nevyhovujících el.lokomotiv.

Tabulka č.15: Struktura parku hnacích vozidel po realizaci

Název skupiny hnacích kolej vozidel	počet
Elektrické lokomotivy	310
Elektrické jednotky	228
Motorové vozy	218
Motorové jednotky	354
Motorové lokomotivy	0

Zdroj: autor

Obrázek č.14: Grafické vyjádření sortimentní skladby

Zdroj: autor

Celkový počet hnacích vozidel se po provedení obnovy mírně sníží a to na 1110 ks hnacích vozidel. Toto snížení nijak neovlivní objem služeb, které bude moci ČD, a.s. zákazníkům nabídnout. Snížení počtu vozidel bude kompenzováno lepším využitím vozidlového parku.

Počet hnacích vozidel i jejich struktura po realizaci obnovy umožní ČD, a.s. vykrývat a plnit požadavky zákazníků.

4.1.1.1 Dopady a přínosy obnovy hnacích kolejových vozidel na stáří vozidlového parku.

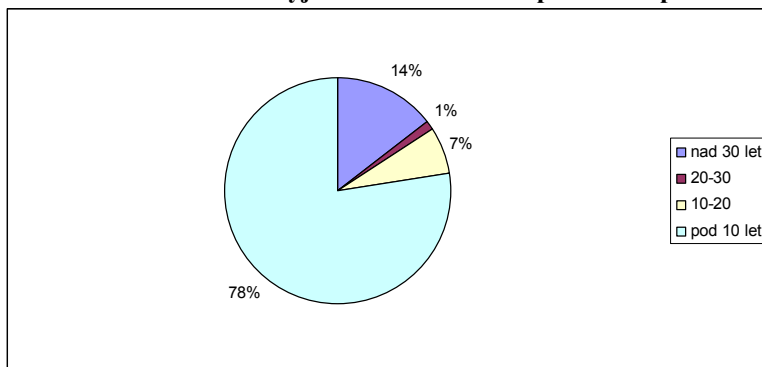
Pokud budeme uvažovat i termín realizace zásadní rekonstrukce vozidel jako vznik nového vozidla, potom bude skladba parku hnacích kolejových vozidel po realizaci navržené obnovy dle pásem stáří následující.

Tabulka č.16: Stáří vozidlového parku po obnově

Stáří	nad 30 let	20-30	10-20	pod 10 let
Počet h.k.v	160	16	75	859

Zdroj: autor

Obrázek č.15: Grafické vyjádření stáří vozidel po obnově parku hnacích kolejových vozidel



Zdroj: autor

Srovnání se současným stavem:

- Podíl hnacích vozidel v pásmu stáří nad 30 let se snížil o 47 %,
- Podíl hnacích vozidel v pásmu stáří 20 až 30 let se snížil o 14 %,
- Podíl hnacích vozidel v pásmu stáří 10 až 20 let se snížil o 2 %,
- Podíl hnacích vozidel v pásmu stáří do 10 let se zvýšil o 63 %.

Tento radikální posun bude mít zásadní vliv na kvalitu poskytované přepravní služby.

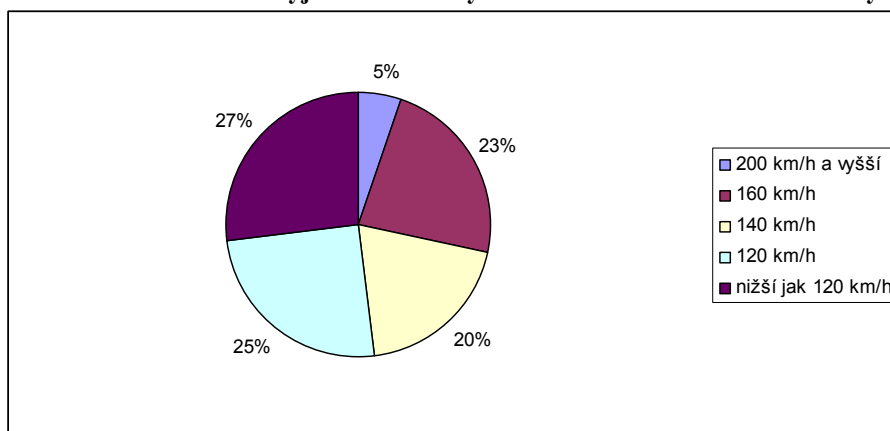
Dopady a přínosy obnovy hnacích vozidel dle parametru „konstrukční rychlosti“

Tabulka 17: Konstrukční rychlost hnacích vozidel po navržené obnově

Konstr.rychlost	200 km/h a vyšší	160 km/h	140 km/h	120 km/h	nižší jak 120 km/h
Počet k.h.v	57	248	214	272	290

Zdroj: autor

Obrázek č.16: Grafické vyjádření skladby hnacích vozidel dle konstrukční rychlosti



Zdroj: autor

Srovnání se současným stavem:

- Podíl vozidel s rychlostí 200 km/h a vyšší stoupl o 4 %,
- Podíl vozidel s rychlostí 160 km/h stoupl o 20 %,

- Podíl vozidel s rychlostí 140 km/h stoupl o 14 %,
- Podíl vozidel s rychlostí 120 km/h stoupl o 6 %,
- Podíl vozidel s rychlostí nižší jak 120 km/h klesl o 44 %.

Pro rychlostní zabezpečení dálkové, regionální i příměstské dopravy bude ČD, a.s. po obnově parku hnacích kolejových vozidel vybavena na přijatelné úrovni.

Dopady a přínosy obnovy parku hnacích kolejových vozidel z hlediska dalších parametrů

- a) Po realizaci obnovy parku hnacích kolejových vozidel bude klimatizovaným prostorem pro cestující vybaveno 87,5 % hnacích vozidel.

Srovnání se současným stavem:

Počet hnacích kolejových vozidel vybavených klimatizovaným prostorem pro cestující stoupne o 83 %.

Jedná se o razantní kvalitativní změnu proti stávajícímu stavu, která vytvoří dobré podmínky pro zvýšení kvality a pohodlnosti cestování a zvýšení spokojenosti cestujících.

- b) Dopady a přínosy dle parametru „přepravy invalidních cestujících“

Po realizaci obnovy parku hnacích kolejových vozidel bude pro přepravu invalidních cestujících vybaveno 75 % hnacích kolejových vozidel.

Srovnání se současným stavem:

Počet hnacích kolejových vozidel vybavených pro přepravu invalidních cestujících se zvýší o 60,7 %.

I tato pozitivní změna ve vozidlovém parku se kladně projeví ve vnímání cestujících a přispěje k zlepšení image ČD, a.s.

- c) Dopady a přínosy dle parametru „kvality interiéru“.

Po realizaci obnovy parku hnacích kolejových vozidel bude disponovat kvalitním nebo přijatelným interiérem 86 % hnacích vozidel.

Srovnání se současným stavem:

Počet hnacích kolejových vozidel disponujících kvalitou nebo přijatelným interiérem se zvýší o 63,9 %.

Stejně jako v předchozích bodech přispěje tato změna ke zvýšení kvality a pohodlí přepravovaných cestujících, zvýšení spokojenosti cestujících i zlepšení image společnosti ČD, a.s.

Dopady a přínosy obnovy parku hnacích kolejových vozidel z hlediska parametru „ použitelnosti pro mezinárodní přepravu“

Po realizaci obnovy parku hnacích kolejových vozidel bude pro mezinárodní přepravu použitelných 25 % hnacích kolejových vozidel.

Srovnání se současným stavem:

Počet hnacích kolejových vozidel použitelných pro mezinárodní přepravu stoupne o 22,5 %.

Tato skutečnost vytváří dobré předpoklady pro uplatnění expanzních plánů po očekávané plné liberalizaci železniční dopravy.

4.1.2 Dopady a přínosy obnovy parku osobních vozů

Obnova parku hnacích kolejových vozidel počítá s razantním zaváděním vysokého počtu elektrických a motorových jednotek na úkor stávajících vlakových souprav skládající se z elektrické nebo motorové lokomotivy nebo motorového vozu a tažených osobních vozů. To umožňuje snížení počtu osobních vozů bez snížení celkové přepravní kapacity společnosti.

Proto v rámci obnovy vozového parku je možno snížit počet vozů na 1797 ks což je o 934 ks méně než současný stav. Nepotřebné osobní vozy lze vyřadit z provozu nebo je nabídnout k odprodeji případným zájemcům. Mezi vyřazené vozy je nutno zařadit ty typy vozů, které svým provozem nahradí elektrické a motorové jednotky a zároveň ty, které jsou zastaralé a zásadně nevyhovující.

Dopady a přínosy obnovy osobních vozů na stáří parku osobních vozů

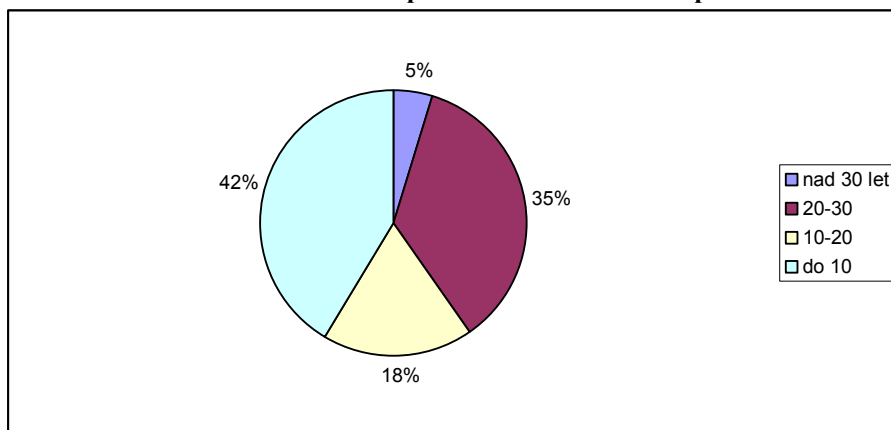
Pokud budeme stejně jako u hnacích vozidel uvažovat i termín realizace zásadní rekonstrukce stávajících osobních vozů jako termín vzniku nového vozu, potom bude skladba parku osobních vozů po realizaci navržené obnovy dle pásem stáří následující:

Tabulka č.18: Stáří osobních vozů po navržené obnově

Pásmo stáří	nad 30 let	20-30	10-20	do 10
Počet vozů	87	637	331	742

Zdroj: autor

Obrázek č.17: Grafické znázornění podílu osobních vozů dle pásem stáří



Zdroj: autor

Srovnání se současným stavem:

- Podíl osobních vozů v pásmu stáří nad 30 let se snížil o 10 %,
- Podíl osobních vozů v pásmu stáří 20 až 30 let se snížil o 30 %,
- Podíl osobních vozů v pásmu stáří 10 až 20 let se zvýšil o 1 %,
- Podíl osobních vozů v pásmu stáří do 10 let se zvýšil o 39 %.

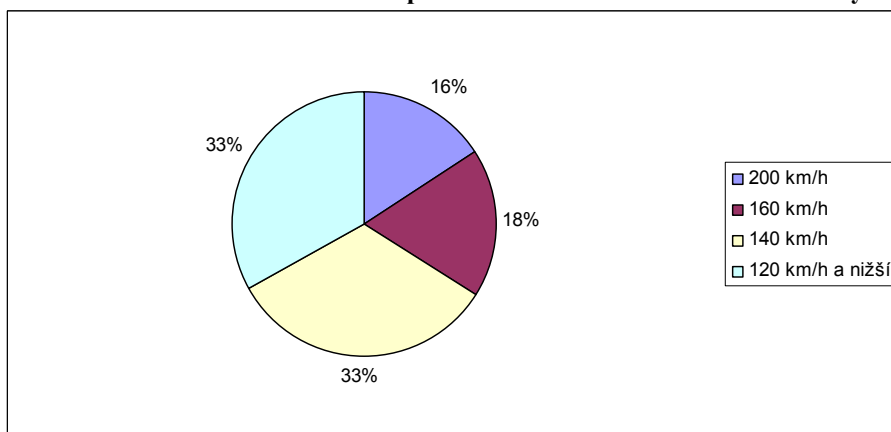
Dopady a přínosy obnovy osobních vozů dle parametru „konstrukční rychlosti“

Tabulka č.19: Konstrukční rychlost osobních vozů po navržené obnově

Konstr.rychlost	200 km/h	160 km/h	140 km/h	nižší jak 120 km/h
Počet vozů	283	328	590	596

Zdroj: autor

Obrázek č.18: Grafické znázornění podílu osobních vozů dle konstrukční rychlosti



Zdroj: autor

Srovnání se současným stavem:

- Podíl vozidel s rychlostí 200 km/h stoupl o 13 %,
- Podíl vozidel s rychlostí 160 km/h stoupl o 6 %,
- Podíl vozidel s rychlostí 140 km/h stoupl o 5 %,

- Podíl vozidel s rychlostí 120 km/h a nižší klesl o 24 %.

Dopady a přínosy obnovy parku osobních kolejových vozů z hlediska dalších parametrů

- a) Po realizaci obnovy parku osobních kolejových vozů bude klimatizovaným prostorem pro cestující vybaveno 42,8 % osobních vozidel.

Srovnání se současným stavem:

Počet osobních kolejových vozů vybavených klimatizovaným prostorem pro cestující stoupne o 38,2 %.

Jedná se o razantní kvalitativní změnu proti stávajícímu stavu, které vytvoří dobré podmínky pro zvýšení kvality a pohodlnosti cestování a zvýšení spokojenosti cestujících.

- b) Dopady a přínosy dle parametru „kvalita interiéru“.

Po realizaci obnovy parku osobních kolejových vozidel bude disponovat kvalitním nebo přijatelným interiérem 42 % osobních vozů.

Srovnání se současným stavem:

Počet osobních kolejových vozů disponujících kvalitou nebo přijatelným interiérem se zvýší o 37 %.

4.1.3 Dopady a přínosy parku řídicích vozů

Po realizaci navržené obnovy vozidlového parku bude ČD, a.s. disponovat počtem 131 kusů samostatných řídicích vozů. Navrženou obnovou vozidlového parku dojde ke zvýšení objemu řídicích vozů o 368 %.

4.2 Finanční dopady

4.2.1 Odhad finančních prostředků potřebných pro realizaci obnovy vozidlového parku

V předchozí kapitole jsme uvedli, že obnova vozidlového parku společnosti ČD, a.s. bude probíhat formou modernizace určité skupiny stávajících vozidel a pořízením nových vozidel.

Objem finančních prostředků pro obnovu vozidlového parku formou pořízení nových vozidel v rozsahu uvedeném v kapitole č. 3 lze odhadem stanovit na 73 miliard Kč.

Objem finančních prostředků pro obnovu vozidlového parku formou modernizace stávajících vozidel v rozsahu uvedeném v kap. 3 lze odhadem stanovit na 12 miliard Kč.

Celkem přijde společnost ČD, a.s. obnova vozidlového parku při zohlednění inflace na cca 85 miliard korun.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že negativním dopadem je výše finančních prostředků potřebná pro obnovu vozidlového parku. Vzhledem k zastaralosti vozidlového parku je tato částka velice vysoká. Při záměru realizovat navrženou obnovu v celém záměru max. do r. 2015 by to znamenalo vynaložit 14,17 miliard Kč ročně.

4.2.2 Způsoby řešení financování obnovy vozidlového parku

Zisk finančních prostředků odprodejem nepotřebného majetku.

- ČD, a.s. může získat finanční prostředky v řádu miliard korun prodejem nepotřebných nemovitostí, které jsou stále v jejím vlastnictví.
- ČD, a.s. může získat finanční prostředky v řádu miliard korun prodejem firem, které vlastní nebo svého podílu ve firmách, které nezbytně nepotřebuje pro svou hlavní činnost.

Využití dotačních prostředků

ČD, a.s. může snížit potřebu finančních prostředků pro obnovu vozidlového parku využitím dotačních programů EU a ČR. Čerpáním finančních prostředků z těchto dotačních programů může dojít ke snížení potřeby vlastních finančních prostředků minimálně o 1/3 celkové částky nutné pro obnovu vozidlového parku. (V některých případech může dotace činit až 50 % ceny pořizovaných dopravních prostředků).

Využití „leasingu“

Využití tohoto způsobu financování při obnově vozidlového parku si nevyžádá okamžitě tj. v daném, čase potřebu tak vysokých finančních nákladů jako nákup vozidel. Finančně je nutno zajistit pouze výši leasingových splátek.

V rámci tohoto způsobu je možno volit mezi různými variantami leasingu např.:

- „finanční leasing je založen na dlouhodobém pronájmu předmětu leasingu upraveném příslušnou smlouvou mezi pronajímatelem a nájemcem. Součástí smlouvy je stanovené předkupní právo nájemce po řádném ukončení (splacení) leasingové smlouvy.“ [11]
- „operativní leasing – jde o krátkodobý pronájem, kdy obě dvě strany mohou smlouvu zrušit kdykoliv.“ [12, s.70]

Shrnutí způsobu řešení financování obnovy vozidlového parku

Lze odhadnout, že cca 50 % finančních prostředků nezbytných pro obnovu vozidlového parku je možno zajistit odprodejem nepotřebného majetku společnosti a využitím dotačních programů. Potřebu finančních prostředků nutných pro obnovu je možno eliminovat využitím leasingu.

Při vhodné kombinaci nákupu a leasingu je navržená realizace obnovy vozidlového parku finančně zajiřitelná.

4.3 Dopady a přínosy z hlediska analýzy SWOT

Realizací navržené obnovy vozidlového parku budou eliminovány některé zásadní slabé stránky a hrozby společnosti a zároveň bude vytvořen předpoklad k využití očekávaných příležitostí.

4.3.1 Dopady na slabé stránky společnosti

Obnovou vozidlového parku dojde k razantní změně stáří vozidlového parku a zároveň ke zvýšení úrovně pohodlí a kultury cestování. Zároveň rovněž dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti v rychlosti přepravy. Dálkové spoje bude možno realizovat s rychlostí 200 km/h respektive 160 km/h. Ve srovnání s dálkovou autobusovou a individuální dopravou se parametr „rychlost“ stane silnou stránkou.

Obnovou vozidlového parku budou vytvořeny předpoklady pro odstranění dalších slabých stránek, mezi které patří snižující se spolehlivost železniční dopravy osob a špatné renomé (image) společnosti.

4.3.2 Dopady na hrozby

Obnovou vozidlového parku budou vytvořeny předpoklady pro eliminaci hrozeb vyplývajících z liberalizace trhu v železniční dopravě a vstupu agresivní tuzemské i zahraniční konkurence. Hrozby se tak změny v příležitost rozvoje podnikatelských aktivit.

Obnovou vozidlového parku budou rovněž vytvořeny předpoklady pro eliminaci ztrát cestujících z důvodu jejich přechodu k jinému druhu dopravy. Železniční doprava provozovaná ČD, a.s. bude schopna nabídnout kvalitnější, rychlejší a spolehlivější dopravu než silniční doprava. Hrozba se tak změny v příležitost.

4.3.3 Dopady na rozvoj příležitostí

Pro obnovu vozidlového parku bude možno smysluplně využít dotačních fondů EU a finančních zdrojů z odprodeje nepotřebného majetku.

Obnova vozidlového parku umožní vstup ČD, a.s. na zahraniční dopravní trh a zároveň umožní zvýšit podíl v mezinárodní přepravě.

Obnova vozidlového parku v souladu s důslednou segmentací trhu umožní ČD, a.s. disponovat vhodným vozidlovým parkem pro všechny uvedené segmenty trhu.

4.3.4 Dopad na silné stránky

Obnova vozidlového parku bude mít samozřejmě pozitivní vliv na udržení a rozvoj některých současných silných stránek společnosti, mezi které např. patří dostatečné množství dopravních prostředků, schopnost pokrytí celého tuzemského území svou službou, menší dopad dopravy na životní prostředí a zejména dominantní postavení v železniční dopravě osob na tuzemském trhu.

4.4 Dopady a přínosy obnovy parku hnacích vozidel a osobních vozů z pohledu poskytované služby

Doprava osob, která je hlavním předmětem činnosti společnosti, je svým charakterem službou.

Služba je činnost, kterou může jedna strana nabídnout druhé.

Charakteristickými vlastnostmi služby jsou nehmatatelnost, nedělitelnost, proměnnost a pomíjivost.

Jak již bylo uvedeno výše, služba je nehmatatelná a není si ji možno před nákupem prohlédnout. Pasažéři ve vlaku dostanou předem pouze jízdenku, reprezentující závazek, že budou i se svými zavazadly přepraveni do cílové stanice, pokud možno včas. Zákazníci však chtějí nejistotu plynoucí z nehmatné povahy služby omezit a tak sledují „signály“ kvality služeb. Své závěry vyvozují rovněž na základě propagace a vybavení firmy.

Obnovou vozidlového parku dojde k podstatné pozitivní změně ve vybavení firmy. Potenciální zákazníci uvidí moderní dopravní prostředky a tento fakt bude pro ně kladným signálem při jejich volbě dopravní služby.

S obnoveným vozidlovým parkem se rovněž zlepší image firmy, která je v současné době na velmi nízké úrovni.

Mezi základní úkoly firem poskytujících služby patří:

- a) Zvýšit konkurenční diferenciaci
- b) Zvýšit kvalitu poskytovaných služeb

ad a) Obnovený vozidlový park umožní ČD, a.s., aby nabídka služby, kterou je doprava osob, obsahovala inovované vlastnosti a aby tato služba byla poskytována v lepším fyzickém prostředí.

ad b) Je velice důležité, aby měl zákazník pocit, že obdržel vyšší kvalitu služby než očekával. Zákazníci totiž porovnávají vnímanou službu s očekávanou. Obnova vozidlového parku vytvoří základní předpoklad pro razantní zvýšení kvality poskytovaných služeb. Kvalitní poskytnutí služby znamená spokojeného zákazníka a spokojený zákazník se stává stálým zákazníkem.

Obnovený a kvalitní vozidlový park má kladný dopad i na další kritéria, která zákazníci používají při hodnocení kvality služby. Mezi tato kritéria patří např. spolehlivost, bezpečnost, reálnost atd.

Samozřejmě u dopravy osob jako u kterékoli jiné služby je pro konečný úspěch nutný kvalitní, zdvořilý, vnímaný, a řádně vyškolený personál. Bez moderního a kvalitního vozidlového parku by však ani kompetentní a schopný personál nebyl schopen zabezpečit kvalitní dopravní službu.

ZÁVĚR

Hlavní podnikatelskou činností společnosti ČD, a.s. je železniční osobní doprava. Vozidlový park je vlastně výrobním prostředkem, bez kterého nelze dopravu osob realizovat. Svým charakterem je předmět podnikatelské činnosti, tj. železniční doprava osob službou.

Stejně jako u jakékoliv jiné služby je v tomto oboru podnikání důležitá image společnosti a kvalita poskytované služby. Prvním předpokladem pro poskytování kvalitní služby je odpovídající kvalita výrobních prostředků, v tomto případě parku hnacích kolejových vozidel a osobních vozů. Se zastaralým vozidlovým parkem, který neumožňuje splnit parametry kvalitní dopravy 21. století nelze poskytnout kvalitní dopravní službu. Společnost by s takovým vozidlovým parkem byla snadným terčem konkurence.

Obnova vozidlového parku ČD, a.s. je proto prvním a nezbytným krokem, který vytvoří předpoklad úspěšnosti společnosti v jejím hlavním předmětu činnosti.

Navržená obnova vozidlového parku vytváří dobré předpoklady pro úspěšnost v konkurenčním boji se zahraniční i tuzemskou konkurencí v segmentu železniční dopravy osob. Obnovený vozidlový park vytváří rovněž dobré předpoklady pro úspěšnost v konkurenčním boji s jinými druhy dopravy, zejména autobusovou dopravou.

Obnovený vozidlový park obsahující i konstrukčně vhodné typy vozidel pro příměstskou dopravu vytváří dobré předpoklady pro zvýšení tržního podílu v tomto segmentu dopravy.

Obnova vozidlového parku rovněž vytváří dobré předpoklady pro naplnění vize, cílů, a podnikatelského záměru společnosti, kterým je využití příležitosti, které nabídne plná liberalizace železniční dopravy.

Přesto, že obnova vozidlového parku pozitivně ovlivní řadu parametrů kvality dopravy a vytváří dobré předpoklady pro úspěšnost na trhu dopravy osob, je pro celkovou úspěšnost společnosti nutné, aby na tuto změnu vozidlového parku navázaly i další změny a opatření odstraňující další nedostatky společnosti ČD, a.s. Mezi tyto nutné změny patří např. restrukturalizace společnosti, zjednodušení organizační struktury, snížení počtu zaměstnanců, zvýšení adresné odpovědnosti, změna přístupu zaměstnanců k zákazníkům atd. Jen komplexní realizací všech změn bude společnost ČD, a.s. produkovat službu, která bude na trhu dopravy osob žádaná a využívaná. Tento fakt se následně promítne do zvýšení tržeb a ziskovosti společnosti.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *Výroční zpráva skupiny České dráhy*. Praha: České dráhy, a.s., 2008.
- [2] HECZKOVÁ, Miroslava. *Základy marketingu*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě, 1998. ISBN 80-7248-010-3.
- [3] ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-85630-29-9.
- [4] *Wikipedia otevřená encyklopedie*. [online]. aktualizováno 16. 11. 2008 [cit. 2009-2-26]. Dostupný na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Veolia_Transport_Morava>.
- [5] *Wikipedia otevřená encyklopedie*. [online]. aktualizováno 6. 5. 2009 [cit. 2009-2-26]. Dostupný na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/OKD,_Doprava>.
- [6] *Wikipedia otevřená encyklopedie*. [online]. aktualizováno 28. 4. 2009 [cit. 2009-2-26]. Dostupný na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Railtransport>>.
- [7] *Wikipedia otevřená encyklopedie*. [online]. aktualizováno 28. 4. 2009 [cit. 2009-2-26]. Dostupný na WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Student_Agency>.
- [8] *Wikipedia otevřená encyklopedie*. [online]. aktualizováno 15. 4. 2009 [cit. 2009-2-26]. Dostupný na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/JHMD>>.
- [9] *Wikipedia otevřená encyklopedie*. [online]. aktualizováno 15. 4. 2009 [cit. 2009-2-26]. Dostupný na WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Viamont>>.
- [10] Interní materiál společnosti ČD, a.s.
- [11] *Leasing-cz*. [online]. [cit. 2009-4-10]. Dostupný na WWW: <<http://www.leasing-cz.cz/financni-leasing>>.
- [12] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-916-7.
- [13] *Stránky přátel železnic*. [online]. [cit. 2009-3-10]. Dostupný na WWW: <<http://spz.logout.cz/vozidla/inno2008.html>>.
- [14] *Ministerstvo dopravy. Ročenka dopravy 2007* [online]. [cit. 2009-2-26]. Dostupný na WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_511000.html>.

SEZNAM TABULEK

	strana
Tabulka č.1 - Objem přepravy cestujících v letech 2000 - 2007	16
Tabulka č.2 - Vývoj přepravních výkonů v letech 2000 - 2007	17
Tabulka č.3 - Průměrná přepravní vzdálenost	18
Tabulka č.4 - Vývoj objemu přepravy cestujících veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy	18
Tabulka č.5 - Vývoj přepravních výkonů veřejné dopravy a individuální dopravy.....	19
Tabulka č.6 - Průměrná přepravní vzdálenost veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy	19
Tabulka č.7 - Srovnání a vývoje objemu přepravy cestujících jednotlivých druhů veřejné dopravy	20
Tabulka č.8 - Srovnání a vývoje přepravních výkonů jednotlivých druhů veřejné dopravy osob.....	21
Tabulka č.9 - Porovnání meziročního vývoje ukazatele objemu přepravy cestujících. (2006-2007).	31
Tabulka č.10 - Porovnání meziročního vývoje ukazatele „přepravní výkony“(2006-2007)....	31
Tabulka č.11 - Porovnání meziročního vývoje parametrů „průměrná přepravní vzdálenost“..	32
Tabulka č.12 - Hodnoty průměrného stáří jednotlivých základních skupin hnacích vozidel...	38
Tabulka č.13 - Hodnoty průměrného stáří jednotlivých skupin osobních vozů	41
Tabulka č.14 - Vozy vybavené klimatizací	42
Tabulka č.15 - Struktura parku hnacích vozidel po realizaci	56
Tabulka č.16 - Stáří vozidlového parku po obnově.....	56
Tabulka č.17 - Konstrukční rychlost hnacích vozidel po navržené obnově.....	57
Tabulka č.18 - Stáří osobních vozů po navržené obnově.....	59
Tabulka č.19 - Konstrukční rychlost osobních vozů po navržené obnově.....	60

SEZNAM OBRÁZKŮ

	strana
Obrázek č.1 - Schéma marketingové koncepce.....	13
Obrázek č.2 - Objem přepravy cestujících v letech 2000 - 2007.....	17
Obrázek č.3 - Vývoj přepravních výkonů v letech 2000 - 2007.....	17
Obrázek č.4 - Grafické znázornění procentuálního podílu objemu přepravy veřejné dopravy a individuální dopravy v roce 2000 a 2007	18
Obrázek č.5 - Grafické znázornění procentuálních podílů výkonů veřejné dopravy a individuální automobilové dopravy v roce 2000 a 2007	19
Obrázek č.6 - Grafické znázornění procentuálních podílů objemu přepravy jednotlivých druhů veřejné dopravy v roce 2000 a 2007.....	21
Obrázek č.7 - Grafické znázornění procentuálních podílů přepravních výkonů jednotlivých druhů veřejné dopravy v roce 2000 a 2007	22
Obrázek č.8 - Grafické znázornění sortimentní skladby dle skupin hnacích vozidel.....	38
Obrázek č.9 - Grafické vyjádření procentuálních podílů skladby hnacích vozidel dle stáří....	38
Obrázek č.10 - Grafické znázornění podílů hnacích vozidel dle konstrukční rychlosti.....	39
Obrázek č.11 - Grafické znázornění sortimentní skladby vozů dle jednotlivých skupin.....	41
Obrázek č.12 - Grafické znázornění procentuálních podílů osobních vozů dle pásem stáří....	42
Obrázek č.13 - Grafické znázornění procentuálních podílů osobních vozů dle konstrukční rychlosti	42
Obrázek č.14 - Grafické vyjádření sortimentní skladby.....	56
Obrázek č.15 - Grafické vyjádření stáří vozidel po obnově parku hnacích kolejových vozidel..	57
Obrázek č.16 - Grafické vyjádření skladby osobních vozů dle konstrukční rychlosti.....	57
Obrázek č.17 - Grafické znázornění podílu osobních vozů dle pásem stáří.....	60
Obrázek č.18 - Grafické znázornění podílu osobních vozů dle konstrukční rychlosti.....	60

SEZNAM ZKRATEK

- ČR - Česká republika
ČD - České dráhy
a.s. - Akciová společnost
EU - Evropská unie
mil. - milion
oskm - osobokilometry
DB - Deutsche Bahn
ÖBB - Österreichische Bundesbahnen
PKP - Polskie Koleje Państwowe
ŽSR - Železnice Slovenskej republiky
ss. - stejnosměrná
st. - střídavá trakce
El. - elektrické
WRmz - jídelní vůz délky delší než 24,5 metru zásobován el. energií z průběžného vedení (CZE)
WLABmz RIC - lůžkový vůz, s přidáním písmene A, B nebo AB podle nabídky míst delší než 24,5 metru s centrálním zásobováním energií z napájecího vedení
Am(p)z - osobní vůz 1. třídy se sedadly delší než 24,5 metru (s uličkou uprostřed) s centrálním zásobováním energie z napájecího vedení
Bm(p)z - osobní vůz 2. třídy se sedadly delší než 24,5 metru (s uličkou uprostřed) s centrálním zásobováním energie z napájecího vedení
WRmee 61 RIC - jídelní vůz delší než 24,5 metru vybavené centrálním napájecím zdrojem s pevným rozchodem a klimatizací
WLABmee 61 RIC - lůžkový vůz, s přidáním písmene A, B nebo AB podle nabídky míst delší než 24,5 metru vybavené centrálním napájecím zdrojem s pevným rozchodem a klimatizací
Aeemz RIC - osobní vůz 1. třídy se sedadly delší než 24,5 metru vybavený centrálním napájecím zdrojem a centrálním zásobováním energií z napájecího vedení
Bpee - osobní vůz 2. třídy se sedadly s uličkou uprostřed vybavené centrálním napájecím zdrojem
Bdtn - osobní vůz 2. třídy se sedadly se střední uličkou vybaven pro přepravu kol. Pro motorovou trakci, bez průběžného kabelu elektrického topení
Btn - osobní vůz 2. třídy se sedadly se střední uličkou. Pro motorovou trakci, bez průběžného kabelu elektrického topení
SC - Super city
EC - Euro city
IC - Inter city
Ex - Expres
R - rychlík
Aee RIC - osobní vůz 1. třídy se sedadly s centrálním zásobováním energií z napájecího vedení
Bpee 239 RIC - velkoprostorový 2. vozové třídy, topení teplovzdušné, klimatizace, 78 sedadel, povolená rychlost 160 km/h, podvozek Görlitz V / Dunakeszi
Bmee - osobní vůz 2. třídy se sedadly delší než 24,5 metru vybavené centrálním napájecím zdrojem

Bdmtee - osobní vůz 2. třídy se sedadly se střední uličkou delší než 24,5 metru vybavené pro přepravu jízdních kol, vybavené centrálním napájecím zdrojem

BDMsee - osobní vůz 2. třídy se sedadly a uzavřený nákladní vůz delší než 24,5 metru vybavené centrálním napájecím zdrojem s postranní chodbou ve služebním voze nebo v osobním voze se služebním oddílem

ř. - řada

Hz - Hertz

km/h - kilometrů za hodinu

ks - kus

h.k.v - hnací kolejová vozidla

s.r.o - společnost ručením omezeným

EMU - electric multiple unit

mot. - motorové

Postw. - poštovní vagon

kap. - kapitola

prac. - pracovní