

MILNÍKY VÝVOJE NA DOPRAVNÍM RAMENI PRAHA–OSTRAVA

Milestones of Development on the Railway Route Prague–Ostrava

MONIKA JANDOVÁ, VÁCLAV REDERER

Abstract

Liberalization of the transport system in the Czech Republic determines both public bus and railway transport to a large extent. The route Prague–Ostrava has become a milestone in the liberalization process in the Czech Republic. Nowadays, there are three competing railway operators providing public long-distance transportation. The aim of our article is to identify key economic and traffic characteristics of this railway route with regard to growing competition.

Key words

Open access, liberalization, Prague–Ostrava railway route, milestones, competition in passenger railway transport

Úvod

Liberalizace českých železnic začala formálně v roce 1993 na základě Zákona ČNR č. 9/1993 Sb., o Českých drahách, a jeho následné novele, nicméně prvním krokem k reálnému otevření přístupu na trh soukromým dopravcům byla až vertikální dezintegrace Českých drah v roce 2003 na společnost poskytující dopravní služby – České dráhy, a. s., a správce infrastruktury – SŽDC, s. o. V říjnu 2013 bylo v České republice registrováno 24 společností, které vlastní licenci k provozování osobní drážní dopravy (SŽDC, 2013). Pouze dvě z nich však provozují dálkovou železniční přepravu, a to na lince Praha–Ostrava. Jedná se o soukromé firmy RegioJet a LEO Express, které na této trati čelí konkurenci státního dopravce České dráhy. Díky konkurenčnímu tlaku zde prošla úroveň železniční přepravy za poslední roky zásadním vývojem, který je zmapován v následujícím textu,

v rámci nějž jsou ilustrovány nejprve provozní ukazatele ramene a následně základní ekonomické charakteristiky dopravců na lince.

Konkurence autobusové dopravy na trase Praha–Ostrava

Spojení mezi Prahou a Ostravou má specifický charakter, který je dán neexistencí přímého dálničního spojení mezi těmito městy. Tato skutečnost představuje jednoznačnou výhodu pro železniční dopravu. Jak je patrné v tabulce 1, počet párů přímých autobusů denně je dlouhodobě nižší, než je tomu u železničních spojů.

Tabulka 1: Přímé autobusové spojení na lince Praha–Ostrava

rok	počet párů denně (doba jízdy)			
	Student Agency	ČSAD Ústí nad Orl.	ostatní spol.	celkem
2009	5 (5h20m)	1 (8h15m)	-	6
2010	4 (5h20m)	1 (7h55m)	-	5
2011	4 (5h20m)	1 (7h45m)	-	5
2012	-	1 (7h45m)	1 (6h)	2
2013	-	1 (7h45m)	-	1

Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer

Student Agency (SA), mateřská firma společnosti RegioJet (RJ), začala provozovat přímou autobusovou dopravu na této lince od ledna 2006. Z důvodu neexistence přímé dálnice mezi Prahou a Ostravou byly autobusy Student Agency nuceny využívat dálnici D1, kvůli čemuž přesahovala doba jejich jízdy 5 hodin. Počet přímých párů „žlutých autobusů“ se postupem času snížil z osmi párů denně v roce 2006 na čtyři páry v roce 2011, kdy začala dceřiná společnost RegioJet poskytovat na totožné lince železniční spojení. V dalším roce pak byla autobusová linka Student Agency zcela zrušena. V roce 2013 zůstává v provozu pouze jediné přímé autobusové spojení (provozované společností ČSAD Ústí nad Orlicí).

Železniční linka před vstupem soukromých dopravců

Před vstupem soukromých subjektů, tedy do září 2011, na trase zajišťoval železniční dopravu výhradně státní dopravce České dráhy. V rámci služeb

státní společnosti bylo vypravováno 23 párů denně, přičemž u části z nich se jednalo o mezinárodní spoje pokračující z Ostravy na Slovensko. Kvalita vozů, ze kterých byly spoje řazené, byla variabilní. Na lince bylo v roce 2010 vypravováno 6 rychlíkových párů denně, které byly řazené převážně ze starých vozů ze 70. a 80. let, které nabízely cestujícím nižší komfort. Dále bylo vypravováno 9 párů vlaků vyšších kategorií (EC, IC, Ex) řazených zejména z nových a modernizovaných vozů poskytujících vysoký standard cestování (klimatizace, uzavřený systém WC, odhlučněná skříň vozu apod.). Podobně vysoký komfort byl poskytován také v 8 párech vlaků Supercity Pendolino. Spoje v této kategorii navíc vykazovaly přibližně o hodinu kratší cestovní čas než většina vlaků kategorie EC/IC. Jízdné v kategorii Supercity však bylo vyšší o příplatek 200 Kč za povinnou místenku.

Tabulka 2: Vlakové spojení mezi Ostravou a Prahou před vstupem soukromých dopravců (JŘ 2009/2010)

2009/2010	odjezd	příjezd	doba jízdy	kapacita¹
R 408 Vltava	0:52	5:05	4:13	120
R 446 Vihorlat	1:38	5:32	3:54	334
R 400 Silesia	2:20	6:51	4:31	456
R 442 Šírava	3:38	8:15	4:37	624
IC 544 Ostravan	3:51	7:51	4:00	482
SC 500 Pendolino	4:27	7:31	3:04	331
SC 502 Pendolino	5:27	8:31	3:04	331
IC 580 Hutník	5:53	9:51	3:58	587
SC 504 Pendolino	7:27	10:31	3:04	331
EC 148 Jan Perner	7:59	11:51	3:52	514
SC 506 Pendolino	9:27	12:31	3:04	331

¹ Kapacita vlaku bere v úvahu pouze počet míst k sezení.

IC 542 Leoš Janáček	9:59	13:51	3:52	587
EC 144 Detvan	11:59	15:51	3:52	674
SC 508 Pendolino	13:27	16:31	3:04	331
EC 110 Praha	13:48	17:51	4:03	702
SC 510 Pendolino	15:27	18:31	3:04	331
EC 142 Odra	15:59	19:51	3:52	687
R 1584	16:41	20:32	3:51	414
SC 518 Pendolino	17:27	20:31	3:04	331
IC 540 Landek	17:54	21:51	3:57	542
SC 514 Pendolino	19:27	22:31	3:04	331
Ex 140 Beskyd	19:59	23:51	3:52	624
R 440 Excelsior	23:33	3:37	4:04	692
			max. celková kapacita	10687

Poznámka: odjezdy ze stanice Ostrava, hl. n.

Zdroj: autoři podle Jízdní řád 2009/2010 a www.zelpage.cz/razeni

V následující tabulce jsou shrnuty základní charakteristiky přepravy před vstupem konkurence na tuto trať. Ve výchozím sledovaném období jízdního řádu 2009/2010 byl průměrný počet spojů za hodinu v obou směrech 2 a průměrný počet míst k sezení cca 464.

Tabulka 3: Charakteristika přepravy na trati před vstupem konkurence

	2009/2010
průměrný počet spojů v jednom směru za hodinu	0,92
průměr v denním čase (3:00-19:59)	1,06
průměrná jízdní doba	3:41
průměrná kapacita na 1 vlak	464,65

Zdroj: autoři

Železniční linka po vstupu společnosti RegioJet

Jak již bylo výše uvedeno, začal Radim Jančura v září 2011 provozovat také železniční dopravu spuštěním linky Praha–Ostrava. Díky novým deseti párům spojů společnosti RJ stoupl celkový počet párů spojů na 31 párů denně v roce 2011 a na 32 párů pro období jízdního řádu 2011/2012. Proti původním očekáváním byly vlaky společnosti RJ sestavené ze starých vagonů rakouských drah, které byly taženy modernizovanými lokomotivami Škoda řady 163 pořízenými z Itálie, čímž se provozovatel RJ snažil maximálně snížit náklady na provoz vlaků. Vlaky RJ byly sestavenou pouze z vozů druhé třídy a základní jízdné bylo stanoveno na 295 Kč za jeden směr, což byla výrazně nižší cena, než za jakou nabízely své obdobné jízdenky konkurenční České dráhy (438 Kč).

Ze strany Českých drah přišla odpověď v podobě snížení cen jízdného (viz kapitola 5) a ve snížení počtu rychlíkových spojů s nižším komfortem a zvýšením počtu spojů vyšších kategorií na 7 párů expresů, 12 párů Eurocity a 10 párů Supercity denně (v roce 2012). Z následující tabulky je dále patrný nárůst celkové denní kapacity, který však není tak výrazný, jako nárůst počtu spojů.²

Tabulka 4: Vlakové spojení mezi Ostravou a Prahou po vstupu společnosti RegioJet (JŘ 2011/2012)

2011/2012	odjezd	příjezd	doba jízdy	kapacita
EN 444 Slovakia	2:42	6:44	4:02	240

² Počet míst sezení se změnil z 10 687 v roce 2010 na 11 282 míst v roce 2012. Počet párů se zvýšil z 23 v roce 2010 na 32 v roce 2012.

R 442 Šírava	3:46	7:38	3:52	614
Ex 402 Silesia	4:02	7:50	3:48	608
SC 500 Pendolino	4:41	7:46	3:05	331
IC 1000 Regiojet	4:50	8:31	3:41	192
IC 1002 Regiojet	5:37	9:31	3:54	192
SC 502 Pendolino	5:41	8:46	3:05	331
Ex 152 Hutník	6:06	9:50	3:44	408
SC 504 Pendolino	6:41	9:46	3:05	331
IC 1004 Regiojet	6:50	10:31	3:41	240
SC 32 Pendolino	7:41	10:46	3:05	331
EC 150 Jan Perner	8:13	11:50	3:37	434
IC 1006 Regiojet	8:50	12:31	3:41	240
SC 506 Pendolino	9:41	12:46	3:05	331
Ex 148 Hukvaldy	10:13	13:50	3:37	566
IC 1008 Regiojet	10:50	14:31	3:41	192
SC 508 Pendolino	11:41	14:46	3:05	331
Ex 146 Leoš Janáček	12:13	15:50	3:37	408
IC 1010 Regiojet	12:50	16:31	3:41	192
SC 510 Pendolino	13:41	16:46	3:05	331
EC 110 Praha	14:13	17:50	3:37	540
IC 1012 Regiojet	14:50	18:31	3:41	192
SC 30 Pendolino	15:41	18:46	3:05	331
IC 1014 Regiojet	15:50	19:31	3:41	192
Ex 144 Landek	16:13	19:50	3:37	580
IC 1016 Regiojet	16:50	20:31	3:41	192
SC 514 Pendolino	17:41	20:46	3:05	331

Milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava

Ex 142 Odra	18:13	21:50	3:37	568
IC 1018 Regiojet	18:50	22:31	3:41	192
SC 516 Pendolino	19:41	22:46	3:05	331
Ex 140 Beskyd	20:13	23:45	3:32	408
R 440 Excelsior	23:23	3:44	4:21	582
max. celková kapacita				11282

Poznámka: odjezdy ze stanice Ostrava, hl. n.

Zdroj: autoři podle Jízdní řád 2011/2012 a www.zelpage.cz/razeni

V souvislosti se snižováním počtu nočních spojení (oproti roku 2010) tento stav vypovídá o trendu zkracování vlaků a zvyšování frekvence spojení ve špičkách. Průměrný počet spojů v obou směrech mezi třetí hodinou ranní a 7 hodinou večerní vzrostl ze 2 spojů v roce 2010 na 3 v roce 2012.

Tabulka 5: Charakteristika přepravy na trati po vstupu RegioJetu

	2011/2012
průměrný počet spojů v jednom směru	1,29
průměr v denním čase (3:00-19:59)	1,65
průměrná jízdní doba	3:31
průměrná kapacita na 1 vlak	352,56

Zdroj: autoři

Vývoj po vstupu společnosti LEO Express a současný stav na lince

Druhý soukromý dopravce, LEO Express (LE), spustil plný provoz v lednu 2013. Na rozdíl od RJ využívá LE nové elektrické jednotky Stadler Flirt s fixní kapacitou 240 míst k sezení. Dalším rozdílem je také rezervační systém jízdenek, postavený na tzv. zahradách cen, ve kterých je cena jízdného závislá na datu pořízení jízdenky. Jeden z pěti vozů LE je určen pro dvě vyšší třídy, kterými chce LEO Express konkurovat Supercity Českých drah.

Vstupem 9 párů LE na linku se zvýšil počet spojů na 40 párů denně v roce 2013. Jelikož jsou veškeré spoje LEO Expressu stejně jako společnosti RegioJet denní, zvýšil se dále průměrný počet spojů v obou směrech ze 3 v roce 2012 na 4 v roce 2013 mezi 3. a 19. hodinou, což ukazuje na pokračování trendu zahušťování dopravy ve špičkách.

Tabulka 6: Vlakové spojení mezi Ostravou a Prahou po vstupu společnosti LEO Express (JŘ 2012/2013)

2012/2013	odjezd	příjezd	doba jízdy	kapacita
EN 444 Slovakia	2:46	6:44	3:58	276
R 442 Šírava	3:47	7:36	3:49	746
Ex 542 Ostravan	4:01	7:55	3:54	485
SC 500 Pendolino	4:27	7:39	3:12	331
LE 1350 Švýcarská kvalita	4:31	7:50	3:19	233
IC 1000 Regiojet	4:57	8:33	3:36	192
SC 502 Pendolino	5:27	8:39	3:12	331
IC 1002 Regiojet	5:57	9:33	3:36	192
Ex 540 Hutník	6:01	9:55	3:54	443
SC 504 Pendolino	6:27	9:39	3:12	331
LE 1352 Švýcarská kvalita	6:31	9:50	3:19	233
IC 1004 Regiojet	6:57	10:33	3:36	294
SC 506 Pendolino	7:27	10:39	3:12	331
IC 1006 Regiojet	7:57	11:33	3:36	330
EC 152 Jan Perner	8:07	11:53	3:46	364
LE 1354 Švýcarská kvalita	8:24	11:39	3:15	233
SC 508 Pendolino	9:27	12:39	3:12	331
IC 1008 Regiojet	9:57	13:33	3:36	192
Ex 150 Hukvaldy	10:07	13:53	3:46	364

Milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava

LE 1356 Švýcarská kvalita	10:24	13:39	3:15	233
SC 510 Pendolino	11:27	14:39	3:12	331
IC 1010 Regiojet	11:57	15:33	3:36	192
Ex 148 Leoš Janáček	12:07	15:53	3:46	443
LE 1358 Švýcarská kvalita	12:24	15:39	3:15	466
EC 110 Praha	13:24	16:39	3:15	280
IC 1012 Regiojet	13:57	17:33	3:36	192
Ex 146 Kysuca	14:07	17:53	3:46	431
LE 1360 Švýcarská kvalita	14:24	17:39	3:15	233
SC 512 Pendolino	15:27	18:39	3:12	331
LE 1362 Švýcarská kvalita	15:31	18:50	3:19	233
IC 1014 Regiojet	15:57	19:33	3:36	192
Ex 144 Landek	16:07	19:55	3:48	573
SC 514 Pendolino	16:27	19:39	3:12	331
LE 1364 Švýcarská kvalita	16:31	19:50	3:19	233
SC 516 Pendolino	17:27	20:39	3:12	331
IC 1016 Regiojet	17:57	21:33	3:36	192
Ex 142 Odra	18:07	21:55	3:48	629
LE 1366 Švýcarská kvalita	18:24	21:39	3:15	233
SC 518 Pendolino	19:27	22:39	3:12	331
Ex 140 Beskyd	20:07	23:53	3:46	377
R 440 Excelsior	23:28	3:48	4:20	418
			max. celková kapacita	13437

Poznámka: odjezdy ze stanice Ostrava, hl. n.

Zdroj: autoři podle Jízdní řád 2012/2013 a www.zelpage.cz/razeni

Tabulka 7: Charakteristika přepravy na trati po vstupu LEO Expressu

	2012/2013
průměrný počet spojů v jednom směru	1,63
průměr v denním čase (3:00-19:59)	2,12
průměrná jízdní doba	3:35
průměrná kapacita na 1 vlak	335,93

Zdroj: autoři

Cenový vývoj od roku 2010

Nástup konkurence na trať se projevil okamžitě v cenách jízdného, které prošly od roku 2011 dramatickým vývojem. Pro tento vývoj bylo charakteristické jak plošné snižování jízdného, tak dočasné promoakce. Plošné snižování jízdného ve druhé třídě odstartoval vstup RJ v září 2011 a zavedení jednosměrného jízdného v ceně 295 Kč (viz tabulky 8 a 9, řádek b). České dráhy v reakci na nástup konkurence na dopravní trh následně v říjnu 2011 vydělily jízdné v relaci mezi Prahou a Ostravou a na některých dalších linkách³ z celosíťového tarifu (TR10) a zavedly na nich zvláštní snížené jízdné, které bylo až o 30 % nižší proti dosavadnímu tarifu (viz tabulky 8 a 9, řádek c). Pro následující tarif v období 2011/2012 se pak stalo charakteristické další snižování cen ve vlacích Supercity v sedlech prostřednictvím zlevňování místenek z dvouset korun na sto korun (viz tabulky 8 a 9, řádek d). Trend snižování cen v sedlech nadále pokračuje i v současném grafikonu 2012/2013, ve kterém začalo být výhodné jízdné mimo špičky nabízeno i dopravci RegioJet a LEO Express. Nejnižší cena, za kterou je možné cestovat z Prahy do Ostravy bez jakýchkoliv slev, se tak na začátku roku 2013 dostala na 137 Kč, což je méně než polovina nejnižší cenové úrovně včasné jízdenky Českých drah v roce 2010, která činila 310 Kč (viz tabulky 8 a 9, řádek f).

³ Jednalo se např. o linky Praha–Brno, Praha–Hradec Králové a Praha–Zlín (ČD, 2011).

Tabulka 8: Cenový vývoj od roku 2010 pro zákazníky bez věrnostních karet (obyčejné jízdné)

Dopravce	České dráhy				RegioJet		LEO Express
Kategorie vlaku	SC Pendolino		ostatní (EC, Ex)		IC		LE
Druh jízdného	běžné j.	včasná j.	běžné j.	včasná j.	běžné j.	mimo šp.	běžné j.
(a) do září 2011	638	510, 550, 590	438	310, 350, 390	-	-	-
(b) září 2011	638	510, 550, 590	439	310, 350, 390	295	-	-
(c) říjen 2011	495	430	295	230	295	-	-
(d) od prosince 2011	395, 495	330, 430	295	230	295	-	-
(e) listopad 2012	395, 495	330, 430	295	230	295	-	137–532
(f) od prosince 2012	395, 495	310, 410	295	210	295, 325	139, 239	137–319
(g) stav v srpnu 2013	395, 495	310, 410	295	210	295, 325	139, 239	137–329

Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer

Tabulka 9: Cenový vývoj od roku 2010 pro zákazníky se zákaznickou kartou

Dopravce	České dráhy				RegioJet		LEO Express
Kategorie vlaku	SC Pendolino		ostatní (EC, Ex)		IC		LE
Druh jízdného	In 25	včasná j.	In 25	včasná j.	kredito vá	mimoš p.	smile card
(a) do září 2011	429	330, 360, 390	329	230, 260, 290	-	-	-
(b) září 2011	429	330, 360, 390	329	230, 260, 290	290	230	-
(c) říjen 2011	365	320	265	220	290	230	-

(d) od prosince 2011	360, 380	320, 340	260	220	290	210	-
(e) listopad 2012	360, 380	320, 340	260	220	290	210	-
(f) od prosince 2012	360, 380	300, 320	260	200	290, 319	133, 233	-
(g) stav v srpnu 2013	360, 380	300, 320	260	200	290, 319	133, 233	109-231

Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer

Zcela odlišný byl cenový vývoj u vyšších tříd, který se týká první třídy ve vlacích ČD a třídy Business a Premium ve vlacích LEO Express. Tarif první třídy nevydělili České dráhy, na rozdíl od tarifu pro druhou třídu, z celosíťového tarifu, a proto od roku 2010 roste v souladu s celosíťovým tarifním předpisem, na čemž nic nezměnil ani vstup třetího operátora, který ČD konkuruje dvěma třídami s vyšším komfortem.

Tabulka 10: Cenový vývoj vyšších tříd od roku 2010

Dopravce	České Dráhy		Leo Express	
	SC	Ex	LE	
Kategorie vlaku				
Druh jízdného	1. tř.	1. tř.	Business	Premium
(a) do září 2011	859	659	-	-
(b) září 2011	859	659	-	-
(c) říjen 2011	859	659	-	-
(d) od prosince 2011	886	686	-	-
(e) listopad 2012	886	686	349-739	553-739
(f) od prosince 2012	908	708	350-739	750-900
(g) stav v srpnu 2013	908	708	350-736	750-1050

Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer

Výnosy a obsazenost

Přes to, že přístup k podrobným informacím o výkonech je omezený (zejména u ČD), lze na základě dostupných dat konstatovat, že vývoj obsazenosti a výnosů je zhruba korespondující s logickou intuící ohledně důsledků snižování cen jízdného. Jak vyplývá z tabulky 11, všichni dopravci

na lince vykazují ztrátu, přičemž u obou soukromých dopravců se vykazovaná ztráta zvyšuje. Pro České dráhy chybí relevantní podklady.

Významnost ztrát jednotlivých dopravců pak ilustruje podíl ztráty na celkových tržbách těchto dopravců. Ze soukromých operátorů vykazuje v tomto ohledu horší výsledky společnost LEO Express, která v první polovině roku 2013 vykázala vyšší ztrátu než RegioJet za celý rok 2012. Celkové tržby LEO Expressu jsou však nižší než společnosti RJ (87 mil. Kč u společnosti LEO Express za leden až červen 2013 při ztrátě 85 mil Kč vs. 246 Kč mil. Kč u společnosti RJ za rok 2012 při ztrátě 76 mil. Kč). Tržby Českých drah na jednotlivých ramenech nejsou oficiálně zveřejňovány. Výjimkou je pouze rok 2010, pro který byla tato data zveřejněna proti vůli Českých drah. Jejich výnosy na daném rameni činily 703 mil. Kč pro vlaky kategorie EC, IC, Ex, R a EN (tedy bez SC), přičemž vykázaná ztráta přesahuje 7 mil. Kč (viz Výkaz z přepravní činnosti ČD, 2011).

Vzhledem k faktu, že všichni dopravci (kromě SC Pendolino) vykazují poměrně vysoké hodnoty průměrné obsazenosti, lze předpokládat, že mezi roky 2011 a 2013 došlo jednak k rozšíření trhu železniční přepravy mezi Prahou a Ostravskem a za druhé značná část cestujících přešla ze SC Pendolino ke konkurenčním dopravcům.

Tabulka 11: Výnos a obsazenost jednotlivých dopravců (v tis. Kč)

rok	ČD-EC/Ex		ČD-SC		RJ		Leo	
	zisk	obsazenost	zisk	obsazenost	zisk	obsazenost	zisk	obsazenost
2010	-7 077	nedost.	-300 000	62%	-4 441	-	-610	-
2011	nedost.		nedost.		-59 767	80 %	-11 721	-
2012	nedost.	50–70 %*	-500 000*	40%*	-76 267	85 %	-85 645	15 %
pol. 2013	nedost.		nedost.		nedost.	nedost.	nedost.	-85 471

*Poznámka: * vlastní spotřebitelský průzkum*

Zdroj: autoři na základě výroční zprávy společnosti RegioJet a LEO Express, výkaz z přepravní činnosti ČD 2010, Centrum pro efektivní dopravu (2010), Student Agency (2012), vlastní spotřebitelský průzkum

Závěr

Příspěvek shrnuje podstatné milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava s důrazem na ekonomickou a provozní charakteristiku linky. I když první formální kroky směřující k umožnění volné konkurence byly učiněny již v první polovině devadesátých let, k reálné soutěži dochází až v září 2011, kdy na trať vstupuje první soukromý dopravce RegioJet. V dalším roce přibývá na trase třetí železniční dopravce LEO Express, jehož přítomností je konkurenční boj dále vyostřen.

Přes poměrně krátkou dobu trvání volné soutěže dopravců na lince lze pozorovat určité charakteristické trendy svědčící o dopadech otevření tohoto železničního ramene volné soutěži. Z provozního hlediska je zejména patrné výrazné zvýšení přepravní kapacity a hustoty dopravy za současného snížení průměrné délky vlaků. Z ekonomického hlediska je nejzřetelnějším projevem soutěže výrazné snížení cen, jehož dalším důsledkem je ztrátovost všech zúčastněných dopravců.

Rozšířením přepravní kapacity, zvýšením komfortu cestujících a snížením průměrné ceny jízdného se zvýšil užitek cestujících, což umožnilo železniční přepravě na této lince intermodálně zvýšit svůj podíl a rozšířit zákaznickou základnu na úkor osobní automobilové dopravy. Toto zvětšení trhu, jak ukazují velikosti ztrát jednotlivých dopravců, však na této trase není dostačující pro ekonomicky racionální provoz všech produktů a současná dopravní situace na lince Praha–Ostrava je za daných podmínek dlouhodobě neudržitelná.

Literatura

Centrum pro efektivní dopravu (2010): *Pendolina jsou v účetní ztrátě 300 milionů, provozně ale vydělávají* [online] [cit. 2013-10-20]. Dostupné z: <http://www.cedop.info/55/pendolina-jsou-v-ucetni-ztrate-300-milionu-provozne-ale-vydelavaji/>.

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.20.0.0 Brno 2008. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 657 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.22.0.0 Brno 2009. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 662 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.23.0.0 Brno 2010. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 665 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.24.0.0 Brno 2011. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 666 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.24.0.0 Brno 2012. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 1760 kB [cit. 2013-10-23].

České dráhy (2011): Mezi Prahou a Moravou výhodněji vlaky ČD. [online]. 29. 9. 2011 [cit. 2013-10-24]. Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11618/>>.

Pololetní zpráva 2013 a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2013, Výkaz zisku a ztráty, str. 8. verze 2. 9. 2013, [cit. 2013-10-02]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/download/03892ad0413908fdde932b5d790002e4.html>>.

Student Agency (2012): *Za rok provozu přepravil RegioJet 900 tisíc cestujících. Aktuálně vlaky IC RegioJet každý týden cestuje více než 27,5 tisíc zákazníků* [online] [cit. 2013-10-18]. Dostupné z: <<http://www.studentagency.cz/pro-media/tiskove-zpravy/2012-09-Rok-provozu-RegioJet.html>>.

SŽDC (2013). *Dopravci působící na síti SŽDC* [online] [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>>.

Výroční zpráva 2011 a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2012, Výkaz zisku a ztráty, str. 11-12. verze 13. 6. 2012, [cit. 2013-09-30]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/download/6c7ee5b919f4aa38f6b082be8e92e479.html>>.

Výroční zpráva 2012 a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2013, Výkaz zisku a ztráty, str. 18. verze 26. 4. 2013, [cit. 2013-10-02]. Dostupné z:

<<http://www.le.cz/download/72591e9f00baa28c9e40e2392ff41914.html>>.

Výroční zpráva 2011 a. s. RegioJet. Brno (CZ): Regiojet, 2012, Výkaz zisků a ztrát, str. 30-35. verze 15. 10. 2012, [cit. 2013-10-20]. Dostupné z: <<http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/cs/onas/dokumenty/R/vyrocnizprava2011.pdf>>.

Výroční zpráva 2012 a. s. RegioJet. Brno (CZ): Regiojet, 2013, Výkaz zisků a ztrát, str. 33-37. verze 21. 6. 2013, [cit. 2013-10-17]. Dostupné z: <<http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/cs/onas/dokumenty/R/vyrocnizprava2012.pdf>>.

Zpráva nezávislého auditora a finanční informace pro zvláštní účely a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2012, Výkaz zisku a ztráty, str. 4. verze 19. 10. 2012, [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/download/7b8962b84e69cb3ce76589620f129d0d.html>>.

Výkaz nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní osobní přepravě po jednotlivých linkách pro období 2010, České dráhy a.s., Praha (CZ): České dráhy, 2011, str. 1, verze 31. 5. 2011, [cit. 2013-09-28].

Ing. Monika Jandová, Ph.D.

Katedra ekonomie
Ekonomicko-správní fakulta
Masarykova univerzita
Lipová 41a
602 00 Brno
jandova@econ.muni.cz

Ing. Václav Rederer

Katedra ekonomie
Ekonomicko-správní fakulta
Masarykova univerzita
Lipová 41a
602 00 Brno
rederer@econ.muni.cz