

# Revízia financovania prevádzky vlakov ZSSK na trase Košice – Praha

(03/2017)

## Obsah

Zoznam tabuliek .....	3
<b>1. Úvod a cieľ analýzy.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Analýza súčasného stavu .....</b>	<b>5</b>
2.1 Prevádzkové a finančné ukazovatele vlakov ZSSK .....	5
2.2 Počet prepravených cestujúcich .....	6
2.3 Obsadenosť vlakov .....	8
2.4 Voľná kapacita v súbežných spojoch .....	8
2.5 Ceny cestovného.....	9
2.6 Doplnkové služby .....	10
2.6.1 Preprava osobných automobilov .....	10
2.6.2 Lôžkové a ležadlové vozne.....	10
2.6.3 Ostatné služby .....	10
<b>3. Návrhy možných krokov .....</b>	<b>11</b>
3.1 Popis riešení.....	11
3.1.1 Optimalizácia radenia vlakov.....	11
3.1.2 Prehodnotenie počtu vlakov, prípadne ich zlúčenie .....	11
3.1.3 Presun vlakov do výhodnejších časových polôh.....	12
3.1.4 Prehodnotenie dotovania vybraných vlakov ZSSK .....	12
<b>4. Záver .....</b>	<b>14</b>

## Zoznam tabuliek

Tabuľka 1: Počet spojení na linke Košice – Praha podľa jednotlivých dopravcov.....	5
Tabuľka 2: Porovnanie základných ukazovateľov vlakov ZSSK na linke Košice – Praha .....	<b>Chyba!</b>
<b>Záložka nie je definovaná.</b>	
Tabuľka 3: Počet cestujúcich vo vlakoch na linke Košice – Praha v roku 2016 .....	7
Tabuľka 4: Relácia Košice – Praha, požadovaná a voľná kapacita (slabý deň) .....	8
Tabuľka 5: Relácia Košice – Praha, požadovaná a voľná kapacita (silný deň) .....	8
Tabuľka 6: Porovnanie cien cestovných lístkov jednotlivých operátorov .....	9
Tabuľka 7: Dopady zrušenia vlaku SC 240/241 .....	13
Tabuľka 8: Dopady zlúčenia vlakov EN 444/445 a EN 442/443 .....	14

## 1. Úvod a cieľ analýzy

Ministerstvo financií SR (ďalej „MF SR“) ukončilo v októbri 2016 druhú fázu projektu Hodnota za peniaze v rezorte dopravy záverečnou správou s návrhom revízie niektorých výdavkových titulov a procesov v doprave. Cieľom projektu je zreformovať pravidlá, nastaviť procesy a posilniť inštitúcie, ktoré podporia prijímanie dobrých rozhodnutí vo verejnom záujme a významne zvýšia kvalitu poskytovaných tovarov a služieb. V správe, ktorá je výsledkom spolupráce MF SR a Ministerstva dopravy a výstavby SR (ďalej „MDV SR“) sa uvádza, že

*„cieľom verejných investícií a politik v doprave je rozvíjať ju tak, aby umožnila prepravu tovarov a osôb rýchlo, kvalitne, bezpečne, s čo najnižšími negatívnymi externalitami a za primeranú cenu v oblastiach, kde to nedokáže zabezpečiť súkromný sektor“.*

Zo správy vyplynula pre MDV SR úloha „hľadať opatrenia na optimalizáciu jednotkových nákladov a zvyšovanie výnosov, spolu o 20% v dotovanej verejnej osobnej železničnej doprave.“

MDV SR si preto určilo cieľ zanalyzovať poskytovanie dopravnej služby na železničnej linke Košice – Praha, kde je v súčasnosti doprava zabezpečovaná tromi spôsobmi:

- dotovanými priamymi vlakmi štátneho dopravcu Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK)<sup>1</sup>,
- nedotovanými priamymi vlakmi súkromných dopravcov RegioJet, a.s. a LEO Express, a. s.,
- dotovanými vlakmi ZSSK s prestupom v Žiline (resp. Púchove) v celodennom 2 h intervale.

Zámerom MDV SR je v súlade s vyššie uvedeným preskúmať rozsah dotovanej dopravy na linke Košice – Praha a preveriť, či je potrebné, aby tu národný dopravca ZSSK prevádzkoval vlaky súbežne so súkromnými vlakmi v takom rozsahu ako dnes, čím navyše dochádza k súbehu medzi rôznymi vlakmi ZSSK. Účelnosť takto vynakladaných verejných zdrojov je otázna. O to viac, že súčasný stav ovplyvňuje dotačnú náročnosť ZSSK.

Niektoré z vybraných spojov linky je potrebné prehodnotiť, keďže ich využitie v slabých dňoch zaostáva za optimálnymi hodnotami. Prevádzkované vlaky je potrebné zaradiť do pravidelného taktu a vylúčiť neadekvátne súbehy s inými dotovanými vlakmi ZSSK na vnútroštátnych reláciách.

Súčasťou analýzy je aj posúdenie ponúkanej a využívannej kapacity vlakov na ramene Košice – Praha. Cieľom je, aby bol existujúci dopyt cestujúcich, aj po prípadnom zrušení vybraných vlakov, pokrytý v plnom rozsahu, a to bez zásadného dopadu na kvalitu spojenia a aktuálne ceny cestovného.

---

<sup>1</sup> na českom území sú zabezpečované dopravcom České dráhy, pričom tieto vlaky nie sú dotované (s výnimkou EN 444 a 445 Slovakia)

## 2. Analýza súčasného stavu

Na trati Košice – Žilina – Praha v súčasnosti premávajú vlaky troch rôznych dopravcov (ZSSK v spolupráci s Českými dráhami, RegioJet a LEO Express). Denne je možné využiť 6 - 8 priamych vlakov, ktoré sú doplnené 1 víkendovým posilovým spojom (v piatok do Košíc, v nedeľu do Prahy) a 7 nepriamych železničných spojov. Ponuku dopravcov v relácii KE – Praha uvádza tabuľka 1.

Tabuľka 1: Počet spojení na linke Košice – Praha podľa jednotlivých dopravcov

Doprovca/ Typ spojenia	ZSSK (dotované)	RegioJet (nedotované)	LEO Express <sup>2</sup> (nedotované)	Spolu
<b>Priame</b>	3-4	2	1-2	6-8
denné	1-2	1	0-1	2-4
nočné	2	1	1	4
<b>S prestupom</b>	7	-	-	7
denné	7 <sup>3</sup>	-	-	7
nočné	-	-	-	-
<b>Spolu</b>	<b>10-11</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>	<b>13-15</b>

### Priame vlaky linky Košice – Praha

**Počet priamych spojov** je oproti roku 2013 takmer **dvojnásobný**. V roku 2013 premávali denne 4 páry dotovaných vlakov ZSSK (3 nočné a 1 denný). V roku 2016 premáva denne už 7 párov priamych vlakov (4 nočné a 3 denné) a 1 pár posilových (piatok/nedeľa) vlakov (denný spoj). **Ponúkaná kapacita** v medzištátnej preprave (priemer v jednom smere) stúpla v priemere z 1 696 miest v roku 2013 na súčasných 2 402 miest (**+ 42 %**)<sup>4</sup>. Nárast kapacity je predovšetkým pri denných spojoch (+ 151 %) a je spôsobený vstupom dvoch súkromných dopravcov na trh, ktorí spolu denne vypravujú 4 páry vlakov (2 nočné a 2 denné). Kapacita v denných spojoch by v nasledujúcich mesiacoch mala stúpnuť možno až o pätinu, nakoľko RegioJet minulý mesiac oznámil zavedenie tretieho denného spoja z Košíc do Prahy.<sup>5</sup>

**ZSSK** v porovnaní s rokom 2013 **vypravuje o 1 nočný vlak menej**, naopak **o 1 pár denných vlakov v piatok/nedeľu viac**. Všetky vlaky ZSSK sú prevádzkované na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Sú teda dotované a vo vnútroštátnej preprave poskytujú povinne sociálne zľavy, vrátane bezplatnej prepravy. Denné vlaky sú zaradené do tzv. expresnej vrstvy (obdoba kategórie InterCity) a pri ceste nimi je potrebné zakúpiť si špeciálny príplatok, resp. miestenku. No napríklad vo vlakoch SC 240 a 241 Košičan si musia cestujúci, využívajúci bezplatnú prepravu, priplatiť 5 €.

### 2.1 Prevádzkové a finančné ukazovatele vlakov ZSSK

Príchod súkromných vlakov na trasu Košice – Praha zrušil monopol ZSSK, vytvoril konkurenčné prostredie, znížil ceny cestovného, pritiahol nových cestujúcich (nárast počtu cestujúcich medzi rokmi 2013 a 2016 bol 105%) a naznačil, že túto linku je možné prevádzkovať aj s nižšou dotačnou náročnosťou. Uvedené neznamena, že súkromní prepravcovia sú schopní prevádzkovať vlaky na

<sup>2</sup> Leo Express premáva každý deň v týždni okrem utorka a stredy.

<sup>3</sup> Po februárovej zmene GVD pribudol siedmy nepriamy spoj na linke Ke-Praha - IC 522 (KE - 11,16 h.)/Ex 140 Landek (ZA - 14,25 h.).

<sup>4</sup> Vid' vývoj v zmysle grafu 2 na s. 8.

<sup>5</sup> <http://finweb.hnonline.sk/ekonomika/897998-regiojet-posilni-vlaky-z-kosic-do-prahy>

tejto linke bez straty. Nemôžeme to potvrdiť ani vyvrátiť, keďže k finančným údajom o prevádzke vlakov súkromných prepravcov nemáme prístup.

Napriek postupnému znižovaniu celkovej straty ZSSK na tejto linke, vstup konkurentov na trh viedol k odlivu až 50 % cestujúcich ZSSK z jej priamych vlakov. Obsadenosť na vybraných spojoch linky je v súčasnosti približne o tretinu nižšia ako je priemer všetkých diaľkových vlakov ZSSK.

Vývoj poukazuje na celkovú potrebu optimalizácie súčasnej koncepcie prevádzky linky Košice – Praha v podmienkach ZSSK. Konkurenčný boj na tejto trase zaťažuje hospodárenie ZSSK a ovplyvňuje dotačnú náročnosť. Vlni dosiahla úhrada štátu ZSSK z priamych košicko-pražských vlakov 4,9 mil. €, čo predstavuje 2 % celkového ročného príspevku štátu na železničnú osobnú dopravu.

Optimalizačné opatrenia, ktoré prijala ZSSK v roku 2015, ovplyvnili vývoj hospodárskeho výsledku nasledovne (medziročné porovnanie 2016 / 2015):

- zlepšenie hospodárenia vlaku SC 240/241 o 16 %, pri priaznivom vývoji nákladov aj tržieb,
- zlepšenie hospodárenia posilového páru EC 242/243 o 38 % pri pozitívnom vývoji tržieb, nákladov aj bilancie prebehu vozňov a rušňov,
- zhoršenie hospodárenia vlakov EN 442/443 o 3% pri priaznivom vývoji nákladov a nepriaznivom vývoji tržieb i bilancie prebehu vozňov a rušňov (vstup konkurencie, nasadzovanie vozňov ČD),
- zlepšenie hospodárenia vlaku EN 444/445 o 3% pri pozitívnom vývoji nákladov a nepriaznivom vývoji bilancie prebehu vozňov a rušňov a tržieb (vstup konkurencie).

## 2.2 Počet prepravených cestujúcich

Priame spoje ZSSK prepravujú na trati Košice – Praha denne spolu v priemere 665 cestujúcich (v oboch smeroch), priemerný počet cestujúcich vo vlaku je 106, pričom značná časť z nich využíva tieto vlaky na vnútroštátnu prepravu. Napríklad vo vlakoch SC 240 a 241 Košičan je to cca 25 % v slabších cestovných časoch. Títo cestujúci však môžu bez straty komfortu využiť súbežné dotované vlaky, premávajúce v 2 h. takte.

Medzištátnu dopravu vo vlakoch linky Košice – Praha využíva denne v priemere 607 cestujúcich. Z dôvodu odlišenia cestujúcich vo vnútroštátnych a medzištátnych reláciách sme sa pre potreby analýzy zamerali na cestujúcich v medzištátnej preprave, t. j. tých, ktorí prechádzajú štátnou hranicou.

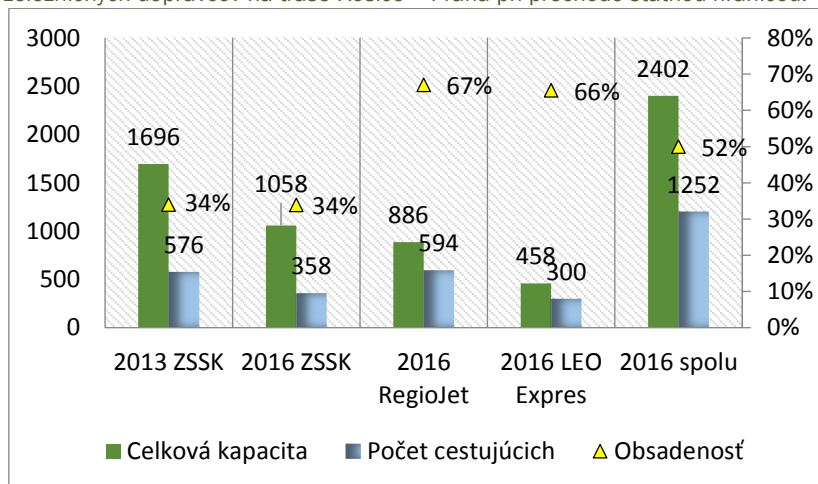
Tabuľka 2: Počet cestujúcich v priamych vlakoch na linke Košice – Praha v roku 2016 pri prechode štátnou hranicou.

Vlak	Slabý deň	Silný deň	Priemerný deň
smer Praha (spolu)	331	702	384
Denné vlaky (spolu)	111	403	130
SC 240 Košičan	111	245	130
EC 242 Roháče	-	158	-
Nočné vlaky (spolu)	220	299	231
EN 442 Bohemia	135	185	142
EN 444 Slovakia	85	114	86
smer Košice (spolu)	305	497	332
Denné vlaky (spolu)	82	212	86
SC 241 Košičan	82	113	86
EC 243 Roháče	-	99	-
Nočné vlaky (spolu)	223	285	231
EN 443 Bohemia	104	139	108
EN 445 Slovakia	111	146	123
<b>Spolu</b>	<b>636</b>	<b>1 199</b>	<b>716</b>

Pozn.: silný deň je piatok v smere do Košíc a nedeľa v smere do Prahy, ostatné dni sú slabé.

Z analýzy prepravných prúdov (tabuľka 3) vyplýva, že v silný deň cestuje približne dvojnásobný počet cestujúcich oproti slabému dňu. Ďalej dochádza k nerovnomernému využitiu denných a nočných vlakov v jednotlivých smeroch jazdy. Trendom je cestovať na víkend smerom do Košíc v nočnom spoji (piatok) a vracat sa späť do Prahy (nedeľa) v dennom spoji. Rovnako je trendom využívať pri cestách služby rôznych dopravcov – do Prahy cestuje so ZSSK viac ľudí ako opačným smerom. To negatívne ovplyvňuje ekonomiku dopravy a využitie lôžkových a ležadlových vozňov.

Graf 1: Ponúkaná kapacita vs. počet cestujúcich v priamych vlakoch železničných dopravcov na trase Košice – Praha pri prechode štátnou hranicou.



Pozn.: ide o priemerné údaje v jednom smere.

Okrem nízkeho počtu cestujúcich je pre priame vlaky ZSSK na košicko-pražskej trase typická aj ich relatívne nízka obsadenosť (34 %). Poukazuje to na vysoký počet vozňov radených vo vlakoch, ktorý sa dá ďalej optimalizovať.

## 2.3 Obsadenosť vlakov

Počty cestujúcich na trase Košice – Praha sú vo všeobecnosti nízke a nie vždy potvrdzujú opodstatnenosť súčasného rozsahu vlakových spojov. Priemerný počet cestujúcich vo vlakoch (101 osôb) zaostáva za celkovým priemerom diaľkových vlakov ZSSK. Vlaky EC 242 a 243 Roháče patria medzi posilové vlaky ZSSK s veľmi nízkym počtom vozňov, aj počtom cestujúcich.<sup>6</sup>

V nočných vlakoch dosahuje priemerná obsadenosť lôžkových a ležadlových vozňov 52 %, najviac je to v nedeľu: 60 % a najmenej v utorok: 41 %. Vo všeobecnosti ide o nízke hodnoty, ktoré poukazujú na nadsadenú kapacitu vlakov. Namiesto dnešných 8 - 11 ubytovacích vozňov, ktoré ZSSK denne vypravuje v jednom smere (vlaky EN442 a 444 do Prahy, resp. EN 443 a 445 do Košíc) by vo vybraných obdobiach postačoval na uspokojenie existujúceho dopytu plne menší počet vozňov, v závislosti od sezónnosti a dňa v týždni. Obdobne to platí aj pre sedadlové vozne, radené v nočných vlakoch. Takýto počet vozňov je teoreticky možné odviesť v jednom vlaku. Súčasne sa tým zvýši obsadenosť vozňov (a vlakov) a znížia sa prevádzkové náklady. To pri zachovaní súčasnej výšky tržieb znamená zlepšenie hospodárskeho výsledku nočných vlakov. V optimistickom scenári môžeme dokonca hovoriť o výraznejšom pokrytí nákladov tržbami, a následnom znížení výšky úhrady štátu na túto linku.

## 2.4 Voľná kapacita v súbežných spojoch

Z kapacitnej analýzy (tab. 4 a 5) vyplýva, že komerčné vlaky na linke Košice – Praha v súčasnosti nedokážu plne uspokojiť dopyt po medzištátnej preprave. Problematické sú nočné vlaky v silných dňoch, kde dopyt prevyšuje ponuku o 42, resp. 134 miest (podľa smeru). V prípade slabých dní je problém marginálny. Pri denných vlakoch je existujúci dopyt plne pokrytý kombináciou priamych súkromných vlakov a vlakov ZSSK s prestupom v Žiline, resp. Púchove.

Tabuľka 3: Relácia Košice – Praha, požadovaná a voľná kapacita (slabý deň - priemer) pri prechode štátnou hranicou.

	Počet cestujúcich ZSSK (priame spoje)	Voľná kapacita LEO Express	Voľná kapacita RegioJet	Voľná kapacita expresných vlakov ZSSK (spoj s prestupom) na trase Žilina – Praha.	Kapacita
<b>Smer – Praha</b>					
Denné vlaky	111	154	137	1 608	je dostatočná
Nočné vlaky	180	165	146	-	je dostatočná
<b>Spolu</b>	<b>331</b>	<b>419</b>	<b>301</b>	<b>1 163</b>	<b>je dostatočná</b>
<b>Smer - Košice</b>					
Denné vlaky	82	112	175	1 706	je dostatočná
Nočné vlaky	223	175	162	-	je dostatočná
<b>Spolu</b>	<b>305</b>	<b>287</b>	<b>355</b>	<b>1246</b>	<b>je dostatočná</b>

Pozn.: V prípade RegioJetu sa vychádza z aktuálnej celkovej kapacity 452 osôb pre denné vlaky a 434 pre nočné vlaky. Od roku 2017 plánuje dopravca rozšíriť kapacitu svojich vlakov na trase Praha – Košice a späť na 768 (denné vlaky), resp. 747 osôb (nočné vlaky).

<sup>6</sup> Pre ilustráciu na linke Bratislava – Žilina – Košice cestuje v priemere vo vlaku 395 cestujúcich a dochádza tu k preplňovaniu vlakov.



Tabuľka 4: Relácia Košice – Praha, požadovaná a voľná kapacita (silný deň - priemer) pri prechode štátnou hranicou.

	Počet cestujúcich ZSSK (priame spoje)	Voľná kapacita LEO Express	Voľná kapacita RegioJet	Voľná kapacita expresných vlakov ZSSK (spoj s prestupom) na trase Žilina – Praha.	Kapacita
<b>Smer – Praha</b>					
Denné vlaky	403	166	99	1 860	je dostatočná
Nočné vlaky	299	122	43	-	chýba 134 miest
<b>Spolu</b>	<b>702</b>	<b>288</b>	<b>160</b>	<b>1 163</b>	<b>je dostatočná</b>
<b>Smer – Košice</b>					
Denné vlaky	212	108	136	2 410	je dostatočná
Nočné vlaky	285	161	82	-	chýba 42 miest
<b>Spolu</b>	<b>497</b>	<b>273</b>	<b>236</b>	<b>1 246</b>	<b>je dostatočná</b>

Pozn.: V prípade RegioJetu sa vychádza z aktuálnej celkovej kapacity 452 osôb pre denné vlaky a 434 pre nočné vlaky. V roku 2017 plánuje dopravca rozšíriť kapacitu a počet svojich vlakov na trase Praha – Košice a späť.

## 2.5 Ceny cestovného

Trojica dopravcov ponúka na relácii Košice – Praha širokú škálu cien v rôznych vozňových triedach a s rôznymi doplnkovými službami. Cena cestovného sa odvíja od konkrétneho vlaku, dňa v týždni, spôsobu nákupu a času nákupu cestovného lístka. Pre jednoduchosť porovnávame cenu cestovného jednotlivých dopravcov v najbežnejšej vozňovej triede (2.), zvlášť pre miesta na sedenie a miesta v ležadlovom vozni (6-miestne kupé). Porovnanie sa člení na 3 typické segmenty:

- akciová cena (najnižšia dostupná cena, obmedzená na vybraný spôsob a čas nákupu, deň a spoj),
- bežná cena (najčastejšie predávaná, bez obmedzenia spôsobu nákupu, neplatí v špičke),
- cena v špičke (obvykle najvyššia cena).

Tabuľka 5: Porovnanie cien cestovných lístkov jednotlivých operátorov.

Porovnanie cien cestovného na trati Košice - Praha (lístok z KE do Prahy, v €)			
	Akcia	Bežná cena	Cena v špičke
<b>Denný spoj</b>			
ZSSK	18,0	32,6*	32,6*
RegioJet,	10,0	13,5	17,8
LEO Express	10,0	17,4	27,7
<b>Nočný spoj (ležadlo 2. tr., 6 miest)</b>			
ZSSK	24,0	38,6*	38,6*
RegioJet,	13,5	21,4	25,0
LEO Express	-	-	-

\* platí vo všetkých vlakoch ZSSK na danej trase na 1 cestu po dobu 1 mesiaca.

Ani v prípade obmedzenia ponuky spojení ZSSK nie je predpoklad zvyšovania cien cestovného v komerčných vlakoch ZSSK. Dôvodom konkurencia v autobusovej doprave na tejto linke.

## 2.6 Doplnkové služby

V jednotlivých vlakoch linky Košice – Praha ponúkajú dopravcovia rôzne doplnkové a nadštandardné služby. ide o prepravu osobných automobilov a ubytovacie služby.

### 2.6.1 PREPRAVA OSOBNÝCH AUTOMOBILOV

Prepravu osobných automobilov v súčasnosti ponúka ZSSK vo všetkých vlakoch linky Košice – Praha s výnimkou vlakov SC 240/241 Košičan. Súkromní dopravcovia tieto služby momentálne neposkytujú.

Denne je možné prepraviť automobil v nočných vlakoch na reláciách Humenné – Praha, Košice – Praha a Poprad – Praha (spolu 4 - 5 vozňov denne jedným smerom). V denných hodinách je preprava možná výhradne v piatok a v nedeľu na relácii Košice – Praha (1 vozeň). Celkovo bolo v roku 2015 prepravných 14,7 tis. vozidiel a 26,6 tis. osôb, celková kapacita bola 30 tis. vozidiel. Denne túto službu využíva v priemere 40 vozidiel (oba smery spolu). Priemerné využité vozňov je 50 %. Medzi rokmi 2013 – 2016 mierne stúpol počet prepravených áut (5,6%). Dopyt po službe je stabilizovaný.

Prepravu automobilov využívajú najmä slovenskí vodiči (podiel slovenských vozidiel je 52 %). Zo zahraničia prevažujú Česi. Cena služby sa pohybuje od 49,90 € pri dennej preprave (60,40 € nočná) pre jednosmerný lístok s jedným pasažierom.

### 2.6.2 LÔŽKOVÉ A LEŽADLOVÉ VOZNE

Ubytovacie služby v nočných vlakoch v lôžkových a ležadlových vozňoch v súčasnosti poskytuje ZSSK a RegioJet. Dopravcovia sa líšia v kvalite poskytovanej služby a výbave vozňa (napr. klimatizácia). ZSSK vo vlakoch linky Košice – Praha prepravuje priame ubytovacie vozne napr. na reláciách Praha – Humenné, Praha – Kyjev, Cheb – Košice, Košice – Bratislava a Košice – Viedeň.

LEO Express ubytovacie služby neposkytuje. Ako alternatívu k ležadlám ponúka polohovateľné sedadlá v triede Premium.

### 2.6.3 OSTATNÉ SLUŽBY

Vo vlakoch RegioJet ani LEO Express nie je možná preprava bicyklov a väčších psov. Preprava bicyklov je možná len vo vybraných priamych vlakoch ZSSK, a to v obmedzenom počte na základe povinnej rezervácie. Preprava imobilných cestujúcich je možná vo vlakoch všetkých dopravcov. Všetky uvedené služby ZSSK poskytuje aj v prestupných spojeniach.

Reštauračné služby s osobitným vozňom, resp. bez osobitného vozňa s tzv. minibarom, sú poskytované v denných priamych vlakoch ZSSK (SC 240 a 241, EC 242 a, 243) a vo všetkých súkromných vlakoch. Nočné priame vlaky ZSSK reštauračnú službu neposkytujú, občerstvenie je však poskytované v každom ubytovacom vozni.

### 3. Návrhy možných krokov

Z analýzy vyplýva, že vstup súkromnej konkurencie na trh na trase Košice – Praha spôsobil presýtenie trhu a výrazne ovplyvnil priame vlaky ZSSK. Zistenia poukazujú na potrebu zavedenia opatrení v existujúcej prevádzke vlakov ZSSK na tejto trase Košice – Praha s cieľom zvýšiť efektívnosť vynakladaných verejných zdrojov. Je zrejmé, že vstup konkurencie na túto linku má vplyv na hospodárenie ZSSK, a teda aj na dotačnú náročnosť.

Analýza vlakových spojení na trase Košice – Praha nepreukázala dopyt po 13 – 15 pároch spojov denne a identifikovala prebytok voľnej kapacity vlakov nad dopytom zo strany cestujúcich v sledovanom časovom období. Z analýzy zároveň vyplynulo, že vplyvom vstupu súkromných prepravcov došlo k poklesu cestujúcich ZSSK takmer o 50 % (medzi rokmi 2013 a 2016). Pokles bol najvýraznejší po nástupe súkromných dopravcov v roku 2014. V roku 2016 došlo k zmierneniu poklesu na cca 14 % (medziročne). ZSSK zareagovala prispôbením kapacity, pričom ďalší vývoj môže byť ovplyvnený novými druhmi služieb, či vyššou kvalitou a načasovaním spojov.

V niektorých prípadoch dochádza k súbehu medzi vlakmi ZSSK s vplyvom na jej stratovosť. V kontexte strategických materiálov MDV SR a MF SR sú na trase Košice – Praha možné nasledovné riešenia:

- a. optimalizácia radenia vlakov ZSSK,
- b. obmedzenie počtu vlakov ZSSK, prípadne ich zlúčenie,
- c. presun vlakov do výhodnejších časových polôh,
- d. prehodnotenie dotovania vybraných vlakov ZSSK.

#### 3.1 Popis riešení

##### 3.1.1 OPTIMALIZÁCIA RADENIA VLAKOV

V súčasnej dobe sa napríklad obsadenosť nočných vlakov na skúmanej trase pohybuje v jednotlivých dňoch týždňa od 33 do 67 %, pričom najvyššia je v silných dňoch (nedeľa v smere na Prahu a piatok v smere na Košice). Je preto potrebné sa zaoberať flexibilným riadením zostavy vlaku v závislosti od dopytu cestujúcich a tomu prispôbiť aj tarifnú politiku (cenové zvýhodnenie nákupu lístka vo výraznom predstihu).

##### 3.1.2 PREHODNOTENIE POČTU VLAKOV, PRÍPADNE ICH ZLÚČENIE

V súčasnosti (rok 2016) sú náklady prevádzky priamych vlakov ZSSK medzi Košicami a Prahou 10,5 milióna €. Výnosy (vrátane tržieb z prepravy cestujúcich a tržieb z hospodárenia s vozňami) dosahujú 5,6 mil. €. Z toho vyplýva potreba úhrady straty od štátu na úrovni 4,9 mil. €.

Ak by teda napríklad došlo k zastaveniu prevádzky vlakov SC 240/241, viedlo by to k zníženiu potreby úhrady straty od štátu približne o 1,5 mil. €. Iným riešením by mohlo byť napríklad zlúčenie dvoch párov nočných vlakov do jedného v určitých obdobiach. V tejto súvislosti je potrebné zaoberať sa opodstatnenosťou vedenia niektorých samostatných vozňov (Kyjev – Praha, Košice – Bratislava) a ich možného presmerovania na iné vlaky. Je však zároveň potrebné zobrať do úvahy budúci vývoj potrieb cestujúcich a očakávaný nárast cestovania v súvislosti s pozitívnym vývojom slovenskej ekonomiky. Potenciály trhu neboli predmetom tejto analýzy a predstavujú ďalšie možnosti jeho rastu.

Pri budúcich rozhodnutiach by však bolo potrebné vziať do úvahy viacero aspektov, ktoré ich ovplyvňujú tak pozitívne ako aj negatívne:

Pozitíva:

- ušetrenie plnej hodnoty vlkm za celý úsek a ich použitie na iný účel,
- možnosť cestovať vo vnútroštátnej doprave inými dotovanými vlakmi,
- odstránenie súbehu s vnútroštátnymi vlakmi,
- odstránenie prestojov regionálnych vlakov z dôvodu, že musia dávať prednosť vlaku vyššej kategórie a následné zlepšenie rozloženia časových polôh vlakov,
- zvýšenie vyťaženia a tržieb vlaku po možnom zlúčení,
- pokles variabilných nákladov ZSSK (ak nebudú ušetrené vlkm použité na iný účel),

Negatíva:

- negatívny dopad na vzájomné vyrovnanie si výkonov a platieb za ne, keďže vozne a rušne tento výkon realizujú na území druhého štátu. Česká strana môže požadovať adekvátnu náhradu za zrušenie výkonu mimo dohodnutých termínov. Preto prípadné zrušenie, resp. prehodnotenie vedenia vlaku je potrebné zosúladiť s ustanoveniami zmluvy medzi ČD a ZSSK a obchodnou stratégiu ZSSK,
- fixné náklady, vrátane odpisov neklesnú v plnej výške,
- obmedzenie ponuky prepravy automobilov v nočnej doprave.

### 3.1.3 PRESUN VLAKOV DO VÝHODNEJŠÍCH ČASOVÝCH POLÔH

ZSSK v niektorých prípadoch vypravuje dva vlaky tam, kde by v určitých obdobiach (napr. sezónnosť) teoreticky postačoval jeden. Obmedzený počet cestujúcich sa tak rozdeľuje medzi dva vlaky, čo zvyšuje náklady a dotačnú náročnosť. Na trati Košice – Žilina – Čadca št. hr. SK/CZ premávajú nad rámec celodenného 2 h intervalu navyše 3 až 4 páry dotovaných vlakov linky Košice – Praha. Tie idú zväčša v tesnom časovom závese za inými, dotovanými diaľkovými vlakmi.

Dokumentujú to napríklad vlaky EC 242 Roháče (ide v nedeľu) a EC 146 Landek (ide každý deň). Roháče odchádzajú zo Žiliny do Prahy o 14,20 h, Landek vyráža na tú istú trasu o 5 päť minút neskôr. V pondelok až sobotu vozí Landek v priemere 120 - 260 ľudí, v nedeľu ale len 40 ľudí, pretože posilové Roháče mu odčerpajú väčšinu cestujúcich.

Ďalším príkladom je vlak SC 240 Košičan odchádzajúci z Košíc denne o 15.03 h. Vnútroštátnu prepravu je v trase po Poprad schopný zabezpečiť R 760 Poprad s odchodom len 5 minút po SC 240. Vnútroštátnu dopravu po Žilinu a medzinárodnú do Prahy zas vedie obslúžiť vlaky R 610 Novofrukt s prípojom EC 120 Hradčany zo Žiliny, resp. Púchova.

V nadväznosti na vyššie uvedené je vhodné, aby ZSSK zvažila presun trás obdobných vlakov do iných, časovo vhodnejších polôh, s cieľom odstrániť súbehy a s cieľom rovnomernejšieho rozloženia prepravnej ponuky v priebehu dňa. Toto opatrenie sa obdobne môže realizovať v celej ponuke spojov, nie iba na trase Košice – Praha.

### 3.1.4 PREHODNOTENIE DOTOVANIA VYBRANÝCH VLAKOV ZSSK

Prevádzku priamych vlakov na trase Košice – Praha zabezpečuje na českom území dopravca České dráhy bez štátnej dotácie (s výnimkou EN 444/445 Slovakia). České dráhy teda vlaky prevádzkujú na komerčnom princípe.

V prípade, že by na uvedenej trase dochádzalo k ďalšiemu zostreniu konkurencie a odlivu cestujúcich s následným prehĺbením negatívnych dopadov na hospodárenie ZSSK, bude potrebné prehodnotiť a optimalizovať ponúkané spoje, resp. potrebné zvážiť vyňatie vybraných vlakov z objednávky v rámci zmluvy o dopravných službách. Uvedené nemusí nutne znamenať zrušenie vedenia týchto spojov, ale napríklad len obmedzenie subvencií (úhrady dopravných služieb vo verejnom záujme) a zachovanie vlakov na komerčnom princípe.

## 4. Záver

Analýza prevádzky priamych vlakov ZSSK na trase Košice – Praha nadväzuje na závery Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 ako aj záverečnej správy MF SR k Revízii výdavkov na dopravu. Z uvedenej analýzy vyplynula potreba redukovať prevádzku vlakových spojov. A to všade tam, kde je to preukázateľne neperspektívne - s cieľom využiť ušetrené zdroje na posilnenie spojov v oblastiach s významnými prepravnými prúdmi cestujúcich.

Analýza na trase Košice – Praha preukázala, že vstupom konkurencie sa ponuka spojení a dopyt po nich na skúmanom ramene zväčšil a v budúcnosti sa dá predpokladať ďalší nárast počtu cestujúcich. Paralelne je možné konštatovať, že vstupom súkromného sektora dochádza k skvalitňovaniu služieb pre zákazníka a k zavedeniu relatívne širokej škály cenovej ponuky v závislosti od dopravcu a poskytnutej prepravnej služby.

Z výsledkov analýzy tiež vyplýva, že ponuka vlakov na trase Košice – Praha je predimenzovaná, trh je presýtený a situácia zaťažuje hospodárenie ZSSK, resp. štátny rozpočet.

Vývoj na trhu poukazuje na celkovú potrebu stanovenia pravidiel otvárania trhu súkromným prepravcom, optimalizácie súčasnej koncepcie prevádzky linky Košice – Praha v podmienkach ZSSK a jej nižšiu akcieschopnosť pri zmenách súvisiacich so vstupom súkromných dopravcov s negatívnym dopadom na štátny rozpočet.

Počet cestujúcich vo vlakoch ZSSK medzi rokmi 2013 – 2016 zásadne poklesol. Jej prevádzka v nezmenenom koncepte znamená ročnú stratu 5 miliónov € (rozdiel medzi tržbami a celkovými nákladmi, ktorý je krytý dotáciou štátu). Na Slovensku pritom desaťročia absentuje dostatok finančných prostriedkov na zabezpečenie rýchlej a frekventovanej železničnej dopravy v oblastiach s vysokými prepravnými prúdmi.

Ak by došlo k prehodnoteniu prevádzkovania vybraných vlakov, racionalizácii ich kapacity, či ich financovania zo strany štátu, potenciálne ušetrené prostriedky by bolo možné využiť na zvýšenie atraktivity železničnej osobnej dopravy posilnením dopravy na reláciách s vysokými prepravnými prúdmi a nedostatočnou ponukou vlakov. Napríklad na:

- posilnenie rýchlych vlakov na trati Bratislava – Žilina (– Košice),
- posilnenie prímestskej dopravy v okolí Bratislavy,
- posilnenie prímestskej dopravy v okolí Žiliny,
- posilnenie prímestskej dopravy v okolí Košíc a Prešova,
- posilnenie rýchlych vlakov na trati Bratislava – Prievidza,
- zabezpečenie základného 2 h intervalu vlakov a špičkového 1 h intervalu na ostatných perspektívnych tratiach,
- posilnenie dopravy vo Vysokých Tatrách,
- zjednotenie prevádzky vlakov na vybraných tratiach (napr. Košice – Prešov vs. Košice – Prešov – Lipany).

Problematika využitia úspor na posilnenie železničnej dopravy na niektorých z uvedených relácií by mala byť predmetom samostatných analýz. Obsahom ďalších budúcich analýz by malo byť aj hľadanie spôsobu ako koordinovať, resp. integrovať komerčné vlaky súkromných dopravcov (vrátane hľadania preventívnych možností pred náhlym svojvoľným odchodom) do celoštátneho systému železničnej dopravy, a to tak, aby nedochádzalo k neefektívnemu dotovaniu súbežných spojov a k negatívnym dopadom na regionálne vlaky. Cieľom by malo byť nájsť taký systém, ktorý ponúkne občanom SR viac možností na prepravu za prácou, vzdelaním, oddychom či službami.