



ČESKÉ DRÁHY, a.s.



Nový tarif Český drah pro přepravu cestujících a zavazadel

Přednášející: Ing. Tomáš Čech

České dráhy, a.s., www.cd.cz

Základní možnosti cenotvorby v osobní dopravě

Tarif zónový

- Malá srozumitelnost při cestě na větší vzdálenost
- Pocit nespravedlnosti při krátké cestě mezi sousedními zónami
- Možnost pozitivní cenové diskriminace oblastí s menší poptávkou

Tarif pásmový

- Velký rozdíl v ceně mezi jednotlivými body při velkém rozpětí pásem
- Pocit nespravedlnosti při cestě spadající k dolní hraně pásma
- Zmenšení počtu druhů jízdenek zaokrouhlováním přepravní vzdálenosti

Tarif na přesnou kilometrickou vzdálenost

- Velký počet druhů jízdenek vydávaných mezi všemi tarifními body
- Minimalizace „černých jízd“ přes hranici pásma
- MAXIMALIZACE POCITU SPRAVEDLNOSTI

Základní typy jízdného na železnici

Vnitrostátní jízdné

- Základní cena = obyčejné jízdné věcně usměrněné MF ČR
- Sociální cena = zvláštní jízdné garantované MF ČR
- Obchodní cena = nabídky dopravce respektující základní a sociální ceny

Mezinárodní jízdné s výchozím a cílovým dopravcem ČD (součet cen vyhlášených jednotlivými využitými dopravci)

- Základní cena = jízdné dle TCV se zohledněním vnitrostátního tarifu
- Sociální cena = jízdné pro děti a nevidomé garantované TCV
- Obchodní nabídky = dvou a vícestranné dohody s účastí ČD

Mezinárodní jízdné mimo ČD nebo s tranzitem ČD (součet cen vyhlášených jednotlivými využitými dopravci)

- Základní cena = jízdné dle TCV bez zohlednění vnitrostátního tarifu
- Sociální cena = jízdné pro děti a nevidomé garantované TCV
- Obchodní nabídky = dvou a vícestranné dohody s účastí ČD

Výpočet spravedlivé tarifní vzdálenosti

Vnitrostátní přepravní cesta

- Po 1 km dle přesných stavebních poloh uvedených v úředním vydání jízdního řádu provozovatele dráhy platném pro všechny zúčastněné dopravce
- Minimum = 1 km (při shodné kilometrické poloze tarifních bodů)
- Maximum = 600 km (při přepravní vzdálenosti 600 a více km)

Mezinárodní přepravní cesta

- Po 10 km dle stavebních poloh tarifních bodů (zjemnění pásem přiměřené rozsahu mezinárodní databáze, dopad úseku ČD do celkové ceny relativně nevýznamný)
- Minimum za ČD = 10 km (jízda ve vlaku ČD 1 – 10 km)
- Maximum = 600 km

Maximální zjednodušení základního jízdného

Obyčejné jízdné

- Cestující, kteří nemohou prokázat nárok na slevu (shodný ceník použit i jako cena za oba směry obchodní nabídky VLAK +)

Sociální slevy (ve smyslu výměru MF ČR)

- Děti do 6 let, poslanci, soudci = bezplatná přeprava
- Děti 6 – 15 let = sleva 50 % v obou vozových třídách (shodný ceník použit i pro obchodní nabídky In-Junior a Léto –26)
- Důchodci = sleva 50 % ve druhé třídě vozové
- ZTP, ZTP-P = sleva 75 % ve druhé třídě vozové
- Žákovské jízdné do 15 let = sleva 65 % ve druhé třídě vozové
- Žákovské jízdné 15 – 26 let = sleva 55 % ve druhé třídě vozové

Zpáteční sleva (základní obchodní nabídka ČD)

- Vždy dvojnásobek příslušného jízdného snížený o 10 % (podmínkou je ukončení jízdy nejpozději do půlnoci druhého dne)

Dokončení integrace základního vějíře obchodních nabídek ČD v rámci projektu In-karta / Rail Plus

Vnitrostátní jednosměrná jízdenka

- Sleva 25 % z příslušného základního jízdného

Vnitrostátní zpáteční jízdenka

- Sleva 25 % z příslušného zpátečního jízdného

Vnitrostátní týdenní traťová nebo síťová jízdenka

- Sleva 25 % z příslušného týdenního jízdného

Vnitrostátní měsíční traťová nebo síťová jízdenka

- Sleva 25 % z příslušného měsíčního jízdného

Vnitrostátní čtvrtletní traťová nebo síťová jízdenka

- Sleva 25 % z příslušného čtvrtletního jízdného

Mezinárodní jízdenka

- Sleva 25 % z příslušného základního mezinárodního jízdného

Sít'ové jednodenní jízdenky – bez změny ceny

SC Net (vlaky SC a **vybrané oddíly vlaků IC** – 1 den)

- Vlak SC včetně místenky + regionální vlaky ČD dle výchozí a cílové stanice

ČD Net (všechny vlaky ČD – 1 den)

- Všechny vlaky ČD (místenka není zahrnuta v ceně)

SONE+ (víkendová multifunkční jízdenka pro malou skupinu – 1 den)

- 2 varianty (všechny nebo regionální vlaky ČD) až do první stanice sousední železnice

REGIONet (regionální vlaky ČD – 1 den)

- 13 variant v rozsahu mírně přesahujícím hranice kraje

REGIONet + DB (pouze regionální vlaky – 1 den)

- 4 varianty v rozsahu mírně přesahujícím hranice kraje + příhraničí DB

REGINet / Libnet+ (regionální vlaky ČD + neželezniční spoje – 1 den)

- Vlaky ČD v Libereckém kraji + 4 autobusoví dopravci ČR + síť ZVON)

REGINet / Labe-Elbe (regionální vlaky ČD + neželezniční spoje – 1 den)

- Vlaky ČD v Ústeckém kraji + spoje DPMD + síť VVO)

Vícedenní traťové a síťové jízdenky ve dvou variantách

Traťové jízdenky

- Týdenní dle pásem 1 – 120 km **nově i s variantou In-karta / Rail Plus**
- Měsíční dle pásem 1 – 120 km **nově i s variantou In-karta / Rail Plus**
- Čtvrtletní dle pásem 1 – 120 km **nově i s variantou In-karta / Rail Plus**

Síťové jízdenky

- Týdenní **s variantou In-karta / Rail Plus** (cena odpovídá „traťové jízdence na 121 km“)
- Měsíční **s variantou In-karta / Rail Plus** (cena odpovídá „traťové jízdence na 121 km“)
- Čtvrtletní **s variantou In-karta / Rail Plus** (cena odpovídá „traťové jízdence na 121 km“)

Elektronické na nosiči In-karta / Rail Plus

- In-senior (pro Os a Sp vlaky, v ostatních sleva In-zákazník ½ - důchodce) 600,- Kč/rok
- In-gold (pro všechny vlaky i v 1. třídě vozové, lanovka, spoluzavazadlo) 20.000,- Kč/rok (vydávány i ve variantě týdenní, měsíční a čtvrtletní)
- In-gold A I (navíc bezplatná místenka, úschova během přepravy a přeprava psa) 50.000,- Kč/rok (vydávány i ve variantě týdenní, měsíční a čtvrtletní)

Příplatky a doplňková přeprava

Zrušení veškerých příplatků

- České dráhy nebudou vybírat žádné příplatky dle kategorie vlaku
- Zůstávají pouze místenky, lůžkové a lehátkové lístky

Sjednocení a zjednodušení přepravy psů a zavazadel

- Cena je vždy stanovena na jeden spoj nebo jeden den (vždy poměr 1 : 2)
- Pes 10 Kč / spoj, resp. 20 Kč / den
- Spoluzavazadlo 25 Kč / spoj, resp. 50 Kč / den
- Úschova během přepravy 30 Kč / spoj, resp. 60 Kč / den

Bonusy dopravce v doplňkových přepravách

- Ruční zavazadlo = zdarma (nad nebo pod sedadlem)
- Kočárek s dítětem = zdarma
- Vodící pes = zdarma
- Asistenční pes = zdarma

Specifické obchodní nabídky ČD

eLiška

- Kontingentní nabídka levné cesty mezi krajskými městy (beze změny)

Kilometrická banka

- 2000 předplacených kilometrů s půlroční platností za 1600 Kč (zvýšení ceny na návrh MD)
- 5 x 2000 předplacených kilometrů s půlroční platností za 7200 Kč (dosavadní cena)

Léto -26

- Sleva na letní období (astronomické léto) pro mladé zvýšena z 30 na 50 %

Sleva pro skupiny

- Nabídka pro zlevněnou přepravu 2 – 30 cestujících (beze změny)

VLAK+

- Sleva 50 % na akce smluvené a vyhlášené dopravcem (Ř O 16) jednou měsíčně

Historické a specifické posilové vlaky

- Globální cena vyhlášená dle nákladů spojených s nadstandardním složením vlaku

Obchodní naplnění ekonomické potřeby

Nutnost zvýšení tržeb z jízdného prostřednictvím ceny

- Snížení ztráty z osobní dopravy
- Zohlednění vývoje ceny vstupů
- Přípravenost na daňovou reformu

Základní podmínky provedení

- Maximální zvýšení tržeb kombinací ekonomické a zákaznický únosné ceny
- Udržení pozice na trhu připuštěním pouze minimálního rizika poklesu přepravních výkonů
- Posílení dobrého jména věrnostním, spravedlivým systémem
- Prohloubení propojení vnitrostátního a evropského tarifního systému
- Udržení zájmu o zajištění ZDO dopravcem ČD

Znamé chyby z konce minulého tisíciletí

- Plošné zdražení všem neumožňuje tarifní úpravu prezentovat jako zákaznický zajímavou
- Nekoordinovanost mezinárodní a vnitrostátní cenotvorby vyvolává spekulativní nákupy
- Neúměrné zdražení provází významný pokles poptávky, pokles tržeb i poptávky po ZDO
- Zdražení minoritní skupině nepřináší významný růst tržeb, pouze popudí veřejné mínění

Porovnání obyčejného jízdného

Základní cena – spravedlivější dělení

- Na první pohled je dojem, že cena neroste
- Průměrné obyčejné jízdné se mírně zvyšuje
- Úprava je na první pohled spravedlivější
- Pokles a růst ceny různě v jednotlivých pásmech zajišťují při komunikaci mezi zákazníky nejednotnost názoru na úpravu tarifu (jeden zaplatí více, druhý méně)

Dopady – málo peněz, hodně muziky

- Obyčejné jízdné používá 5 % cestujících (cena ovlivňuje tržby minimálně)
- Obyčejné jízdné používá 95 % novinářů (cena ovlivňuje veřejné mínění maximálně)

km	obyčejné 2.tř.		
	staré	nové	rozdíl
1	10 Kč	6 Kč	- 4 Kč
2	10 Kč	8 Kč	- 2 Kč
3	10 Kč	9 Kč	- 1 Kč
4	10 Kč	10 Kč	- Kč
5	10 Kč	12 Kč	2 Kč
6	10 Kč	13 Kč	3 Kč
7	16 Kč	14 Kč	- 2 Kč
8	16 Kč	16 Kč	- Kč
9	16 Kč	17 Kč	1 Kč
10	16 Kč	18 Kč	2 Kč
11	22 Kč	20 Kč	- 2 Kč
12	22 Kč	21 Kč	- 1 Kč
13	22 Kč	22 Kč	- Kč
14	22 Kč	23 Kč	1 Kč
15	22 Kč	25 Kč	3 Kč
16	28 Kč	26 Kč	- 2 Kč
17	28 Kč	27 Kč	- 1 Kč
18	28 Kč	28 Kč	- Kč
19	28 Kč	30 Kč	2 Kč
20	28 Kč	31 Kč	3 Kč

Pro koho je úprava ceny citelným zdražením

Cestující využívající zpáteční slevu (cca 30 % cestujících)

- Nutno doporučit zakoupení aplikace In-zákazník nabídky In-karta / Rail plus, pro jejíž držitele je zvýšení ceny minimální

Cestující využívající traťové jízdenky (cca 20 % cestujících + žáci)

- Nutno doporučit zakoupení aplikace In-zákazník nabídky In-karta / Rail plus, pro jejíž držitele je zvýšení ceny minimální

Cestující využívající Kilometrickou banku (nevýrazná část tržeb)

- Jednotlivcům nutno doporučit zakoupení nabídky In-karta / Rail plus a využívání jízdenky eLiška
- Firmám a organizacím nutno doporučit nákup pěti Kilometrických bank za cenu sníženou o 10 %

Cestující nedodržující přepravní podmínky (úniky tržeb)

- Nutno doporučit dodržování přepravních podmínek

Další možnosti zvýšení tržeb prostřednictvím ceny

Zvýšení ceny počínaje první změnou jízdního řádu by, při současné situaci na trhu a nízké inflaci, vedlo k zásadnímu poklesu poptávky, jejímž následkem by došlo k zásadnímu poklesu zájmu o zajištění ZDO ze strany krajů, případně i ke snížení tržeb

Zvýšení ceny počínaje druhou změnou jízdního řádu, při udržení současné situace na trhu a nízké inflaci, lze doporučit maximálně dílčím způsobem

Zvýšení ceny od jízdního řádu 2008/2009 je legitimním krokem dopravce a při správném vyhodnocení situace na trhu může přispět ke zlepšení hospodářského výsledku osobní přepravy bez vyvolání negativních průvodních jevů

Základní možnosti zvýšení tržeb nadále zůstávají rizikové smlouvy v oblasti integrovaných dopravních systémů a populistické cenové návrhy, jejichž dopad do růstu poptávky je, ve srovnání s náklady na jejich zavedení, neúměrný