Marketingový výzkum městské hromadné dopravy na Zlínsku

doc. Ing. Josef Kubík, CSc.

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky

e-mail: kubik@fame.utb.cz

Abstrakt

Příspěvek orientuje svou pozornost na analýzu současné stavu a možnosti dalšího vývoje v městské hromadné dopravě v aglomeraci krajského města Zlína a okolí. Dále se rovněž zaměřuje na posouzení problematiky zvyšování konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě zaváděním integrovaného dopravního systému v uvedené oblasti.

Klíčová slova: Koncentrace dopravy, dopravní nehodovost, konkurenceschopnost, služby, ekologie, strategie, veřejná doprava, městská hromadná doprava, individuální automobilová doprava.

Abstract

Comtemporary public traffic system analysis of Zlin agglomeration is the topic of the paper. Competitive capability of integrated public traffic system had been compared to an individual transporation in the area.

Key words: Traffic concentration, traffic accidency, . competitive capability, service, ecology, strategy, public transportion, city transportion, individual transportation.

ÚVOD

Příspěvek s názvem **Marketingový výzkum městské hromadné dopravy na Zlínsku** vznikl v návaznosti na nově aktualizované Náměty pro hospodářskou politiku (Bílá kniha), publikované Svazem průmyslu a dopravy České republiky dne 24. 10. 2002. Tento materiál shrnuje poznatky širokého odborného zázemí Svazu průmyslu a dopravy České republiky, rovněž tak i poznatky a zkušenosti podnikového managementu z uplynulých let, a navrhuje vládě, co je nutno podpořit, případně usiluje o navržení konkrétních priorit pro další hospodářskou politiku ČR konkrétně však z pohledu podnikové sféry.

Právě v tomto přejatém materiálu je kladen důraz na dopravu jako na jeden ze základních pilířů fungující ekonomiky a tím se zdůrazňuje nutnost nesporného rozvoje dopravního systému. Jedná se konkrétně o to, aby tento sektor nabízel své služby v požadované struktuře a zajišťoval dopravní obslužnost pro podnikatelskou sféru i pro obyvatelstvo za nákladově přijatelných podmínek. Druhým základním úkolem je existence takových podmínek, aby podnikatelské subjekty v tomto sektoru byly konkurenceschopné na domácím i mezinárodním trhu. (příloha časopisu Ekonom).

1. PODKLADY PRO REALIZACI ŘEŠENÍ

Pro zlepšení situace v dopravním sektoru v návaznosti na zaměření příspěvku je zapotřebí uskutečnit zejména následující opatření:

- podporovat ekologizaci dopravy využíváním alternativních pohonů ve veřejné dopravě,
- preferencí veřejné dopravy před individuální, podporou kombinované přepravy a ostatních druhů dopravy s příznivým dopadem na životní prostředí.

Za účelem podpory realizace tohoto opatření bude zejména v nejbližším období nutné:

- řešit možnost poskytování záruky státu za systémovou podporu obnovy a rozvoje MHD jak v oblasti dopravní infrastruktury, tak i vozového parku,
- změnit podmínky čerpání prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury tak, aby z tohoto fondu mohly být hrazeny i investice do MHD,
- vytvářet legislativní podmínky pro důslednou preferenci MHD před dopravou individuální včetně stanovení podmínek pro omezování individuální automobilové dopravy.

Z hlediska hodnocení dosavadního vývoje individuální dopravy v letech 1993 - 2008 lze konstatovat, že vývoj v této oblasti dopravy byl výrazně rychlejší než vývoj linkové dopravy, avšak rozdíl nebyl až tak dramatický a nevyplýval s výjimkou let 1990 - 1993 z neúměrného snižování přepravní nabídky veřejné dopravy a neadekvátní tarifní politiky.

Vývoj individuální dopravy od roku 1990 byl akcelerován především:

- dostupností osobních vozidel,
- potřebou mobility v případech, kdy veřejná hromadná doprava nebyla schopna za daných podmínek vývoje tyto potřeby zajistit,
- relací mezi vývojem cen individuální a hromadné dopravy.

Samozřejmě, že tento vývoj sebou přinesl i své negativní důsledky na:

a) životní prostředí,
b) dopravní nehodovost,
c) kongesci dopravy.

Ad a) Vliv na životní prostředí - ekologické důsledky

Doprava představuje jeden ze základních faktorů, který při svém rozvoji nepříznivě ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Největší podíl na poškozování životního prostředí má právě doprava silniční, jejíž negativní vliv se projevuje především v produkci emisí znečisťujících ovzduší, vyšší hladiny hluku a záboru půdy. Ze sledovaných statistických údajů sice vyplývá, že emisní zátěž z dopravy v České republice stagnovala, což je příznivé, nicméně je k tomu nutno vzít v úvahu dvě hlediska:

- nárůst počtu vozidel byl eliminován uplatněním nových legislativních úprav (EURO 1, 2 a nově hlavně EURO 3), jejichž přínosy jsou velmi výrazné, musíme ale vzít v úvahu, že další obdobné tempo snižování emisí touto cestou již nebude v takové míře možné a to konkrétně v důsledku technických možností,
- doprava v celkové míře v oblasti produkce škodlivin zaujímá jednoznačně dominující postavení.

Ad b) Dopravní nehodovost

Na výrazném počtu zvýšení dopravní nehodovosti se podílel zejména rozvoj individuální dopravy. V souvislosti se zavedením bodového systému od 1.7.2006 a jeho aplikací do dopravních předpisů došlo během prvního roku jeho působení cca k 25 % poklesu nehod se smrtelným koncem. Bohužel tato situace se po prvním roce účinnosti zákona vrací do původních kolejí.

Ad c) Kongesce v silniční dopravě

Zvýšená individuální doprava se především koncentrovala do městských a příměstských aglomerací, kde se vytvářejí značné kongesce v dopravních špičkách. Společensky je vytvářen silný tlak na nákladnou rekonstrukci a zkapacitnění silniční infrastruktury a to především s velkými nároky na veřejné rozpočty.

Všechny tyto faktory (aspekty) a jejich vliv musí být bedlivě sledovány při formulování dalších záměrů vývoje osobní dopravy, zejména s ohledem na vývoj jejich negativních důsledků.

Z výše uvedeného vyplývá i významnost dopravních podniků pro další rozvoj našich měst. A právě cílem existence a působení dopravních podniků na trhu je prostřednictvím poskytování kvalitních přepravních služeb (a s tím souvisejících činností) uspokojovat požadavky zákazníků a dosahovat požadovaného zisku.

Kromě dosahování požadovaného zisku by však měla být zajišťována orientace na dosažení shody ve dvou vzájemně protichůdných oblastech a to konkrétně: zabezpečování co nejefektivnějšího fungování dopravních podniků (úsilí o minimalizaci dotací z městských rozpočtů) a co nejlepší uspokojování zájmů cestujících (zákazníků) s poskytovanými službami.

Právě pro zajištění ziskového podnikání je pro dopravní podniky nezbytné:

- předvídat požadavky zákazníků,
- proměňovat silné stránky konkrétní dopravy na konkurenční výhodu,
- rozšiřovat úroveň poskytovaných služeb,
- soustředit se na tržní segmenty s co nejvyšším růstovým potenciálem,
- plně využívat nové technologie a to zejména informační technologie,
- provozovat infrastrukturu na principech podnikatelské činnosti s cílem co nejvíce využívat kapacitu a zvyšovat tržby.

V současných konkurenčních podmínkách podniky orientující se na poskytování přepravních služeb mají tři základní úkoly:

- zvyšovat konkurenční diferenciaci,
- zvyšovat kvalitu služeb,
- zvyšovat produktivitu.

Za předpokladu, že dopravní podniky budou ve své činnosti v plné míře využívat marketingové nástroje, bude splnění těchto cílů podstatně jednodušší. Musí si však uvědomit, že marketing je nejenom souhrnem určitých specifických předností, ale je to především způsob chápání trhu, způsob myšlení a nazírání na požadavky trhu očima zákazníka.

2. VYUŽITÍ TEORETICKÝCH POZNATKŮ Z OBLASTI MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA ZLÍNSKU A V OKOLÍ

Jelikož současné kapacity Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice (dále jen DSZO) a to jak z hlediska počtu vozidel, tak i z hlediska odstavných ploch, neumožňují progresivní rozvoj této společnosti na nejbližší období i z dlouhodobého vývoje, nabízí se v této lokalitě možnost zavedení a využití integrovaného dopravního systému (dále jen IDS).

Největším konkurentem městské hromadné dopravy (dále jen MHD) na Zlínsku je právě individuální automobilová doprava. Aby tedy DSZO byla konkurenceschopná vůči tomuto typu dopravy, musí nabídnout cestujícím atraktivní služby, což znamená: levné jízdné, rychlou přepravu, bezpečnost, spolehlivost jízdních řádů, čistotu vozů apod.

A právě zavedením IDS na Zlínsku by se měla stát MHD natolik atraktivní, aby se nejenom zastavil úbytek cestujících hromadnými dopravními prostředky, ale i zvýšil jejich počet.

Problematická je ovšem ta skutečnost, že vlastní provoz MHD je při současných cenách jízdenek ztrátový. Nicméně MHD má výhody oproti individuální automobilové dopravě, neboť je ekologičtější, bezpečnější a rovněž ulehčuje přeplněným centrům měst Zlína a Otrokovice.

Cílem projektu z hlediska dopravní obslužnosti je návrh formy vyššího stupně spolupráce jednotlivých dopravců v rozsahu alespoň 25 km od města Zlína a vytvoření Zlínského integrovaného dopravního systému.

Konkrétními příklady pro tuto formu spolupráce mezi dalšími dopravci kromě DSZO formou Zlínského IDS jsou v České republice společnosti ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy) a ODIS (Ostravský integrovaný dopravní systém).

Integrovaný dopravní systém tedy řeší:

- nárůst individuální automobilové dopravy, který vytváří citelné problémy v kapacitě silnic a v dopadech této dopravy na život ve městě a na životní prostředí,
- výskyt omezeného množství finančních zdrojů na hromadnou dopravu na straně jedné a požadavky obyvatelstva na rozsah a ceny služeb na straně druhé.

Rovněž lze konstatovat, že výše uvedený systém je možno definovat jako komplexní organizačně dopravní systém, jehož základem je spolupráce jednotlivých subjektů působících v oblasti veřejné dopravy s cílem trvale zajišťovat dopravní obslužnost daného území. IDS je tedy systémem více druhů dopravy osob a jeho cílem je zabezpečit účelnou a hospodárnou obsluhu konkrétního území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a organizací systémem dotčených.

Je zapotřebí uvést, že IDS může vzniknout výlučně na základě vůle a dohody zúčastněných partnerů. Integrace v dopravní soustavě osob je tedy založena na:

- kombinovaném používání několika druhů dopravy,
- koordinaci v oblasti přepravně provozní,
- koordinaci v oblasti tarifní,
- kooperaci v oblasti ekonomiky, organizace a řízení mezi dopravci a dalšími subjekty, které jsou zodpovědné za hromadnou dopravu osob.

Vlastní IDS nepřináší tedy nic zásadně nového v technologiích zajištěním provozu, ale přináší nové vztahy v organizaci a koordinaci osobní dopravy ve všech jejich podsystémech (dopravním, organizačně-ekonomickém, tarifním).

ZÁVĚR

V současné době existuje v aglomeraci krajského města Zlína integrovaný dopravní systém pouze ve spojení DSZO a Českých drah na trase Otrokovice-Zlín-Vizovice. A rovněž pak také ve spojení DSZO a ČSAD Vsetín v méně vytížených a odlehlejších částech města Zlína. Ovšem trendem zemí Evropské unie je spojování regionálních dopravců a měst či obcí do větších uskupení.

LITERATURA

[1] HITTMÁR, Š. a kol. *Manažment v doprave*. Žilina: Žilinská univerzita, 318 s., 2001. ISBN 80-7100-784-6

[2] Příloha časopisu Ekonom 45/2002, s. 10-11.

[3] ŘEZNÍČEK, B., ŠARADÍN, P. *Marketing v dopravě*. Praha: Grada Publishing, 197 s., 2001. ISBN 80-247-0051-4

[4] Sborník z kolokvia Marketingový management a manažerský marketing. FaME UTB Zlín, 2002, s. 68-73. ISBN 80-7318-079-0