

# Společenská odpovědnost Českých drah

BcA. Emil Pališek

---

Diplomová práce  
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta multimediálních komunikací

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta multimediálních komunikací  
Ústav marketingových komunikací  
akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **BcA. Emil PALIŠEK**  
Osobní číslo: **K09627**  
Studijní program: **N7202 Mediální a komunikační studia**  
Studijní obor: **Marketingové komunikace**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Společenská odpovědnost Českých drah**

Zásady pro vypracování:

1. Prostudujte informační zdroje týkající se "Společenské odpovědnosti firem".
2. Na základě teoretických poznatků formulujte cíle a hypotézy diplomové práce.
3. V analytické části diplomové práce realizujte dotazníkový průzkum s účelem zjistit povědomí zástupců cílových skupin o "Společenské odpovědnosti firem" ve vztahu k Českým drahám, její vnímání u této firmy a jejich názor na konkrétní projekt odpovídající kritériím "Společenské odpovědnosti firem".
4. S využitím výsledků analýz navrhnete projekt naplňující kritéria "Společenské odpovědnosti firem".
5. Závěrem verifikujte hypotézy a zhodnoťte cíle práce.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

**EUROPEAN COMMISSION: Promoting a European framework for corporate social responsibility – Green Paper. Luxembourg, European Communities, 2001. ISBN: 92-894-1478-2.**

**FORET M.: Marketingový průzkum – Poznáváme svoje zákazníky. Brno, Computer Press, 2009. ISBN: 978-80-251-2183-2.**

**CHENEY G., ROPER J., MAY S.: The debate over corporate social responsibility. Oxford, Oxford University Press, 2007. ISBN: 978-01-9517-883-8.**

**KOZEL R. a kol.: Moderní marketingový výzkum. Praha, Grada, 2005. ISBN: 80-247-0966-X.**

**PRSKAVCOVÁ M., MARŠÍKOVÁ K., ŘEHOŘOVÁ P., ZBRÁNKOVÁ M.: Společenská odpovědnost firem, lidský kapitál, rovné příležitosti a environmentální management s využitím zahraničních zkušeností. Liberec, Technická univerzita v Liberci, 2008. ISBN: 978-80-7372-436-8.**

**STEINEROVÁ M.: Koncept CSR v praxi, průvodce odpovědným podnikáním. Aspra, 2008.**

**STEINEROVÁ M., VÁCLAVÍKOVÁ A., MERVAT R.: Společenská odpovědnost firem, průvodce nejen pro malé a střední podniky. Business Leaders Forum, 2008.**

Vedoucí diplomové práce:

**Ing. Radomila Soukalová, Ph.D.**

Ústav marketingových komunikací

Datum zadání diplomové práce:

**1. října 2012**

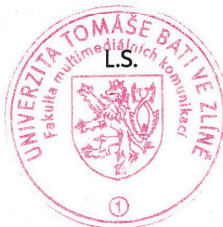
Termín odevzdání diplomové práce:

**19. dubna 2013**

Ve Zlíně dne 3. února 2013

doc. MgA. Jana Janíková, ArtD.

*děkanka*



Mgr. Ing. Olga Jurášková, Ph.D.

*ředitelka ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a bude dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně ..... 8.3.2013 .....

EMIL PALUSEK   
.....  
Jméno, příjmení, podpis

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevdělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacího zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá Společenskou odpovědností státní akciové společnosti České dráhy. Snaží se najít a zhodnotit aktivity této firmy naplňující kritéria Společenské odpovědnosti firem v rovině ekonomické, sociální i environmentální.

V praktické části se práce pomocí průzkumů, informací z veřejných zdrojů a dotazování kompetentních zaměstnanců snaží odpovědět na výzkumné otázky stanovené na konci teoretické části. Dotazníkové průzkumy zjišťují, co si veřejnost pod pojmem „Společenská odpovědnost firmy“ představuje, co od Českých drah v tomto směru očekává a zda by v jejich případě přivítala zavedení tohoto konceptu do každodenního fungování firmy. Průzkum zaměřený na neziskové organizace zase ověřuje, jak ony vnímají Společenskou odpovědnost u státních firem a zda by byly ochotny spolupracovat s nimi na společných projektech. Analýzu uzavírá rozhovor s ředitelem Českých drah, který vypovídá o jeho pohledu na problematiku Společenské odpovědnosti firem obecně i možnost zavedení konceptu CSR do fungování firmy. Zároveň rozhovor zjišťuje jeho postoj k výzkumným problémům diplomové práce a samotné realizaci projektu odpovídajícího kritériím Společenské odpovědnosti firem.

Projektová část představuje konkrétní projekt „Veřejné galerie“ v prostorách olomouckého vlakových nádraží tak, aby byl prakticky použitelný ve prospěch podniku i veřejnosti.

Klíčová slova: České dráhy, a.s., Společenská odpovědnost firem, CSR, environmentální, firemní občanství, nezisková organizace, sociální politika podniku, stakeholders, veřejný prostor

## **ABSTRACT**

The thesis is researching the corporate social responsibility of the state-owned joint-stock company Czech Railways. It is trying to find and evaluate the activities of this company, which fulfill the criteria of the corporate social responsibility on the economic, social and environmental level.

The applied part of the thesis is aiming to confirm or refute the research questions formulated in the theoretical part of the thesis. As far as methodology is concerned, I am using open source information, surveys and interviews with approved employees for my research. Questionnaire surveys are trying to track the public opinion on the corporate social responsibility, the expectations connected with the Czech Railways and on the introduction of this concept into the every-day life of the company. The NGO-focused research is trying to cover the way the NGO's perceive the corporate social responsibility in state-owned companies and if they are willing to cooperate with state-owned companies on any shared projects. An interview with the director of the Czech Railways is closing the analysis. The interview is illustrating the director's view of the corporate social responsibility issue and the option to introduce the corporate social responsibility to the company. At the same time, the interview is tracking his attitude towards to research problems of the thesis and the realization of the project itself.

The project part of the thesis is introducing a concrete project of a "public gallery" in the premises of the Olomouc train stations in a way which would be feasible and beneficiary for both the company and the public.

Keywords: České dráhy, a.s., corporate social responsibility, CSR, environmental, corporate citizenship, nonprofit organization (NGO), company's social policy, stakeholders, public space

## PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucí mé diplomové práce Ing. Radomile Soukalová Ph.D. za nesmírnou trpělivost, laskavý přístup a ochotu vždy poskytnout cennou radu.

Velké poděkování patří mým nejbližším za to, že se mnou měli pevné nervy a po celou dobu psaní této práce mě všemožně podporovali.

Děkuji i přátelům, kamarádům a kolegům z práce, kteří mi jakýmkoliv způsobem pomohli zpracovat téma diplomové práce a v neposlední řadě děkuji zástupcům Českých drah, hlavně Petru Žaludovi, Vladimíru Vokounovi a Michalu Nebeskému, za ochotu diskutovat nad tématem Společenské odpovědnosti podniku.

Zvláštní poděkování patří Dulině za pomoc s korekturami a také všem respondentům, kteří se podíleli na dotazníkových průzkumech.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická, nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Dále prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a použitou literaturu jsem řádně citoval.

V Olomouci 17.4.2013

Jméno.....



# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>13</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>15</b>
<b>1 SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST FIREM (CSR)</b> .....	<b>16</b>
1.1 VYMEZENÍ POJMU SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST FIREM .....	16
1.2 CHARAKTERISTICKÉ RYSY CSR .....	17
1.3 HISTORIE SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI FIREM .....	19
1.3.1 Vývoj CSR v zemích Evropské unie.....	19
1.3.2 Vývoj CSR v České republice.....	21
1.4 NORMY SE VZTAHUJÍCÍ SE NA CSR.....	22
1.4.1 ISO 26000 - Společenská odpovědnost firem.....	22
1.4.2 SA 8000 - Sociální odpovědnost.....	23
1.4.3 AA 1000 AccountAbility .....	23
1.4.4 ISO 14001 - Systém environmentálního managementu.....	23
1.4.5 EMAS - Systém environmentálního řízení a auditu .....	24
1.4.6 OHSAS 18001 - Systém managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci .....	24
1.5 DŮLEŽITÉ POJMY TÝKAJÍCÍ SE CSR.....	25
1.6 VYBRANÉ PRŮZKUMY, KTERÉ PROBĚHLY NA TÉMA CSR.....	27
1.6.1 Průzkum „Společenská odpovědnost firem – nový faktor firemní konkurenceschopnosti“ .....	28
1.6.2 Projekt (průzkum) CSR Research 2010 .....	28
1.6.3 Studie aplikace metod a nástrojů podnikatelské etiky v českém podnikatelském prostředí, 2006 .....	28
1.6.4 Průzkumy v oblasti CSR provedené mezi malými a středními podniky v Řecku, Itálii a ČR, 2007 .....	29
<b>2 POPIS SPOLEČNOSTI ČESKÉ DRÁHY, A.S.</b> .....	<b>30</b>
2.1 HISTORIE ŽELEZNICE V ČESKÝCH ZEMÍCH .....	30
2.1.1 Novodobá historie Českých drah .....	32
2.2 LEGISLATIVNÍ VYMEZENÍ ČESKÝCH DRAH A NOVĚ VZNIKLÝCH ORGANIZACÍ SPOJENÝCH S ŽELEZNICÍ .....	34
2.3 NÁPLŇ ČINNOSTÍ ČESKÝCH DRAH .....	35
2.4 ZÁKLADNÍ EKONOMICKÉ INFORMACE O ČESKÝCH DRAHÁCH .....	36
2.5 STRUKTURA ČESKÝCH DRAH.....	37
2.6 MARKETINGOVÁ KOMUNIKACE SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI U ČESKÝCH DRAH A PROPOJENÍ S PROJEKTY NAPLŇUJÍCÍ KRITÉRIA CSR .....	40
2.6.1 Ekonomická oblast .....	41
2.6.2 Sociální oblast .....	43
2.6.3 Environmentální oblast .....	47
2.7 VÝHLED DO NEJBLIŽŠÍ BUDOUCNOSTI ČESKÝCH DRAH.....	49

<b>3</b>	<b>VEŘEJNÝ PROSTOR A VÝSTAVY NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH.....</b>	<b>51</b>
3.1	DEFINICE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ (VEŘEJNÉHO PROSTORU) .....	51
3.2	TYPY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ (VEŘEJNÝCH PROSTORŮ) .....	52
3.3	AKTIVITY NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH (VEŘEJNÝCH PROSTORÁCH) .....	53
3.4	VÝSTAVY NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH (VE VEŘEJNÝCH PROSTORÁCH) .....	54
3.4.1	Galerie na Letišti Praha .....	54
3.4.2	Putovní výstava „Korupce po česku“ .....	55
3.4.3	Galerie na kolejích – Leica Gallery Prague “ .....	55
3.4.4	Peter Župník – Orbis Pictus Leuchovia .....	55
3.4.5	Vitrína Deniska .....	56
3.5	NÁZOR KURÁTORŮ NA VÝSTAVY VE VEŘEJNÝCH PROSTORÁCH.....	56
3.6	VEŘEJNÉ PROSTORY NA VLAKOVÝCH NÁDRAŽÍCH.....	57
<b>4</b>	<b>STANOVENÍ CÍLE PRÁCE A FORMULACE VÝZKUMNÝCH OTÁZEK PRO PRAKTICKOU A PROJEKTOVOU ČÁST DIPLOMOVÉ PRÁCE .....</b>	<b>59</b>
4.1	CÍL DIPLOMOVÉ PRÁCE.....	59
4.2	VÝZKUMNÉ OTÁZKY .....	59
<b>II</b>	<b>PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>61</b>
<b>5</b>	<b>PRŮZKUM SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI ČESKÝCH DRAH.....</b>	<b>62</b>
5.1	CÍL PRŮZKUMU SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI ČESKÝCH DRAH .....	62
5.2	REALIZACE PRŮZKUMU .....	62
5.3	METODY PRŮZKUMŮ .....	63
5.3.1	Metoda zpracování dat - informace o prvcích CSR v Českých drahách z veřejně dostupných zdrojů a dotazováním zaměstnanců .....	63
5.3.2	Dotazníkové průzkumy .....	64
5.3.3	Průzkum - CSR Českých drah zaměřený na veřejnost.....	64
5.3.3.1	Metoda zpracování dat.....	65
5.3.3.2	Statistické údaje z průzkumu:(viz. Příloha P V).....	66
5.3.3.3	Charakteristika souboru respondentů (viz Příloha P V) .....	66
5.3.4	Průzkum - CSR státních firem zaměřený na neziskové organizace (nno) .....	67
5.3.4.1	Metoda zpracování dat.....	67
5.3.4.2	Statistické údaje z průzkumu:(viz. příloha P V).....	68
5.3.4.3	Charakteristika souboru respondentů (viz příloha PV) .....	68
5.3.5	Rozhovor s generálním ředitelem Českých drah .....	70

<b>6</b>	<b>VÝSLEDKY PRŮZKUMU A ODPOVĚDI NA VÝZKUMNÉ OTÁZKY .....</b>	<b>72</b>
6.1	PRŮZKUM – SROVNÁNÍ VÝSLEDKŮ PRŮZKUMU „CSR ČESKÝCH DRAH ZAMĚŘENÝ NA VEŘEJNOST“ A CSR STÁTNÍCH FIREM ZAMĚŘENÉM NA NEZISKOVÉ ORGANIZACE .....	72
6.2	VÝSLEDKY VÝZKUMU KORESPONDUJÍCÍ S VÝZKUMNOU OTÁZKOU „ČESKÉ DRÁHY, A.S. SE V MNOHA OHLEDECH CHOVÁJÍ SPOLEČENSKY ODPOVĚDNĚ, ALE NEMAJÍ TOTO SVÉ CHOVÁNÍ PŘESNĚ SPECIFIKOVANÉ V KRITÉRIÍCH CSR?“ .....	74
6.3	VÝSLEDKY VÝZKUMU KORESPONDUJÍCÍ S VÝZKUMNOU OTÁZKOU „ČESKÉ DRÁHY MAJÍ SPOUSTY MARKETINGOVÝCH PROJEKTŮ NAPLŇUJÍCÍCH KRITÉRIA CSR, ALE MINIMÁLNĚ SE ZAMĚŘUJÍ NA EKONOMICKOU A PERSONÁLNÍ STRÁNKU „SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI FIREM.“ .....	76
6.4	VÝSLEDKY VÝZKUMU KORESPONDUJÍCÍ S VÝZKUMNOU OTÁZKOU „ČESKÉ DRÁHY ZE SVÉ PODSTATY EKOLOGICKÉHO DOPRAVCE VŮBEC NEŘEŠÍ ENVIRONMENTÁLNÍ SLOŽKU „SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI FIREM.“ .....	78
6.5	VÝSLEDKY VÝZKUMU KORESPONDUJÍCÍ S VÝZKUMNOU OTÁZKOU „FIRMA VELIKOSTI A VÝZNAMU ČESKÝCH DRAH BY MĚLA ZAHRNOUT „SPOLEČENSKOU ODPOVĚDNOST FIREM“ DO SVÉ PODNIKATELSKÉ KONCEPCE A „CSR“ BY SE MĚLA STÁT JEJÍM DŮLEŽITÝM MARKETINGOVÝM NÁSTROJEM.“ .....	80
6.6	VÝSLEDKY VÝZKUMU KORESPONDUJÍCÍ S VÝZKUMNOU OTÁZKOU „ČESKÉ DRÁHY BY MOHLY NABÍZET NEVYUŽITÉ VEŘEJNÉ ČÁSTI NÁDRAŽNÍCH BUDOV JAKO PROSTORY K PREZENTACI VÝTVARNÉHO UMĚNÍ NEKOMERČNÍM KULTURNÍM INSTITUCÍM – GALERIÍM, MUZEÍM UMĚNÍ, CHARITATIVNÍM ORGANIZACÍM, OBČANSKÝM SDRUŽENÍM, ŠKOLÁM, ŠKOLKÁM NEBO NABÍZET ZA SYMBOLICKOU CENU NEVYUŽITÉ NEBYTOVÉ PROSTORY NEZISKOVÝM ORGANIZACÍM PRO VZNIK NAPŘ. RODINNÝCH CENTER, MINIŠKOLEK, CHRÁNĚNÝCH DÍLEN APOD.“ .....	81
6.7	VÝSLEDKY VÝZKUMU KORESPONDUJÍCÍ S VÝZKUMNOU OTÁZKOU „VE VESTIBULECH NÁDRAŽNÍCH BUDOV VĚTŠÍCH MĚST BY MOHLY VZNIKNOU GALERIE S JASNÝM VÝSTAVNÍM KONCEPTEM NEBO BY SE TYTO PROSTORY MOHLY STÁT SOUČÁSTÍ PROBÍHAJÍCÍCH KULTURNÍCH FESTIVALŮ (DIVADELNÍ, FILMOVÉ, FOTOGRAFICKÉ, ČLOVĚK V TÍSNI, APOD.).“ .....	83
<b>7</b>	<b>NÁVRHY ŘEŠENÍ VYCHÁZEJÍCÍ Z VÝSLEDKŮ PRŮZKUMU .....</b>	<b>86</b>
<b>III</b>	<b>PROJEKTOVÁ ČÁST.....</b>	<b>89</b>
<b>8</b>	<b>PROJEKT VEŘEJNÉ GALERIE.....</b>	<b>90</b>
8.1	ÚVOD DO PROJEKTU VEŘEJNÉ GALERIE.....	90
8.1.1	Olomoucké nádraží .....	90
8.2	POPIS PROJEKTU VEŘEJNÉ GALERIE.....	93
8.2.1	Charakteristika projektu Veřejná galerie .....	93
8.2.2	Cíl projektu Veřejná galerie .....	93
8.2.3	Zpracování projektu – technická náročnost .....	94
8.2.4	Vizualizace projektu Veřejné galerie.....	94
8.2.5	Propagace Veřejné galerie.....	95
8.2.6	Finanční náročnost projektu „Veřejné galerie“ .....	96
8.3	PRAKTICKÉ PŘEVLENÍ PROJEKTU „VEŘEJNÉ GALERIE“ .....	97
8.3.1	Založení občanského sdružení „Veřejná galerie“ .....	97

8.3.1.1	Definice občanského sdružení .....	98
8.3.1.2	Registrace občanského sdružení .....	98
8.3.1.3	Orgány občanského sdružení .....	98
8.3.1.4	Zánik občanského sdružení .....	99
8.3.1.5	Stanovy občanského sdružení „Veřejná galerie“ .....	99
8.3.2	Návrh loga „Veřejné galerie“ .....	105
8.3.2.1	Náhledy základního a ikonického loga „Veřejné galerie“ .....	107
8.3.3	Návrh webových stránek „Veřejné galerie“ .....	108
8.4	ZHODNOCENÍ PROJEKTU VEŘEJNÉ GALERIE .....	110
<b>ZÁVĚR.....</b>		<b>112</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>		<b>114</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>		<b>120</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>		<b>121</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>		<b>122</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>		<b>123</b>

## ÚVOD

Společenská odpovědnost firem, dále používaná zkratka CSR (Corporate Social Responsibility), je fenomén, o kterém se teď často ve firmách hovoří, ale málokdo ji dokáže přesně vymezit a specifikovat. Řada firem si klade otázku, proč v dnešní ekonomicky těžké době být společensky odpovědným podnikem a investovat do sofistikovaných projektů, jakým CSR bezesporu je, když často není peněz ani na vlastní zaměstnance a firmy jsou nuceny z ekonomických důvodů propouštět. Firmy na trhu čekají na každé zaváhání konkurence, aby mohly zaujmout její místo a mohou tak mít pocit, že vynakládáním prostředků na CSR aktivity zbytečně zatěžují svoje rozpočty a raději investují do marketingu a reklamy.

Přitom si neuvědomují, že CSR může být naopak jejich výhodou, podstatně zlepši vnímání firmy u veřejnosti, obchodních partnerů a ocení ji i samotní zaměstnanci firmy.

Cílem diplomové práce je zmapovat prostředí Českých drah, popsat stávající stav v rozmezí let 2011 – 2012, hledat u této firmy prvky naplňování „Společenské odpovědnosti firem“ v ekonomické, sociální a environmentální rovině a jejich marketingovou komunikaci, a následně v praktické části DP navrhnout a vypracovat projekt odpovídající kritériím CSR, který vychází z teoretických poznatků a výsledků průzkumu a hlavně který by se mohl uplatnit v praxi.

V teoretické části této práce jsem se zaměřil na definování pojmu „Společenská odpovědnost firem“. Na toto téma byla napsána řada rozsáhlých prací, ale já bych se pokusil v teoretické části spíše přehledně popsat hlavní charakteristiky tohoto konceptu a objasnit důležité pojmy spojené s problematikou CSR. Dále se budu teoreticky zabývat společností České dráhy, a.s., jejich historií a základním popisem jejich aktivit a činností, které by mohly odpovídat kritériím CSR. V další části specifikuji pojem „veřejný prostor“ a uvedu příklady výstav na veřejném prostranství s názornými ukázkami v přílohách. V poslední kapitole teoretické části shrnu poznatky z předchozích kapitol a vymezím výzkumné otázky, které budu dále analyzovat v praktické části.

V praktické části diplomové práce budu, pomocí dotazníkových průzkumů, informací z pohovorů se zaměstnanci Českých drah a z veřejně dostupných zdrojů, ověřovat jednotlivé výzkumné otázky a zároveň budu rozebírat činnosti Českých drah v oblasti ekonomické, sociální i environmentální, které mají prvky CSR. V průzkumu zaměřeném na neziskové organizace si ověřuji, jak ony vnímají Společenskou odpovědnost u státních firem a zda

by byly ochotny spolupracovat s nimi na společných projektech. Výsledky průzkumu budu konfrontovat v rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou, generálním ředitelem Českých drah, s jeho postoji k této problematice a zároveň si ověřím, zda by byla možná realizace projektu „Veřejné galerie“ ve vestibulu olomouckého nádraží. V závěru praktické části shrnu poznatky získané výzkumem a budu se snažit odpovědět na stanovené výzkumné otázky a na základě výsledků výzkumu následně zpracuji praktický projekt.

Projektová část vychází z teoretických i praktických poznatků celé diplomové práce. V této části se věnuji konkrétnímu projektu „Veřejné galerie“, kdy se pokusím popsat jeho možnou realizaci, tak aby naplňoval kritéria Společenské odpovědnosti firem a byl ku prospěchu Českým drahám a široké veřejnosti.

V závěru práce shrnu poznatky získané ve všech třech částech diplomové práce.

## I. TEORETICKÁ ČÁST

# 1 SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST FIREM (CSR)

## 1.1 Vymezení pojmu Společenská odpovědnost firem

Pro pojem Společenská odpovědnost firem existuje spousta více či méně vystihujících definicí. Většina těchto definicí CSR má společné, že požaduje aby se organizace chovala společensky odpovědně k zaměstnancům, zákazníkům, dodavatelům, místním komunitám, životnímu prostředí, apod.<sup>1</sup>

Z dostupných zdrojů jsem vybral tři definice, které dle mého nejlépe vystihují danou problematiku:

Bussines Leaders Forum: „*CSR je dobrovolný závazek firem chovat se v rámci svého fungování odpovědně k prostředí i společnosti, ve které podnikají.*“<sup>2</sup>

Evropská komise v tzv. Zelené knize, vydané v roce 2001, definuje CSR takto: „*Společenská odpovědnost firem dobrovolně integruje sociální a ekologické ohledy do podnikatelských činností firmy, a to ve spolupráci se zainteresovanými stranami podniku neboli stakeholdery.*“<sup>3</sup>

„*CSR je dobrovolné integrování sociálních a ekonomických hledisek do každodenních firemních operací a interakcí se stakeholdery*“<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> PAVLÍK Marek, BĚLČÍK Martin a kolektiv: *Společenská odpovědnost organizace*. Praha: Grada Publishing, 2010. 176 s. ISBN 978-80-247-3157-5, s. 18-19

<sup>2</sup> Business Leader Forum: *Co je Společenská odpovědnost firem* [online]. [cit. 2011-07-12]. dostupný z [www: <http://www.csr-online.cz/page.aspx?csr>](http://www.csr-online.cz/page.aspx?csr)

<sup>3</sup> EUROPEAN COMMISSION: *Promoting a European framework for corporate social responsibility - Green Paper*. Luxembourg, European Communities, 2001. ISBN: 92-894-1478-2, s. 11

<sup>4</sup> PAVLÍK Marek, BĚLČÍK Martin a kolektiv: *Společenská odpovědnost organizace*. Praha: Grada Publishing, 2010. 176 s. ISBN 978-80-247-3157-5, s. 19



Z výše zmíněných definic vyplývá, že společensky odpovědnou firmou je taková, která nejenom vytváří zisk, ale dobrovolně dělá i něco navíc pro zlepšení prostředí a rozvoj celé společnosti. Vrací tak určitým způsobem dané společnosti zisk, který díky ní může vytvářet. Následující text přibližuje výhody přijetí CRS do strategie firmy.

*„Firmy, které přijaly zásady CSR za své, si dobrovolně stanovují vysoké etické standardy, snaží se minimalizovat negativní dopady na životní prostředí, pečují o své zaměstnance, udržují s nimi dobré vztahy a přispívají na podporu regionu, ve kterém podnikají. To firmám přináší možnost odlišit se od konkurence, stát se pro své zaměstnance atraktivním zaměstnavatelem a pro ostatní firmy žádaným partnerem.“<sup>5</sup>*

V další kapitole se pokusím blíže definovat pojem CRS.

## 1.2 Charakteristické rysy CSR

Společenská odpovědnost firmy se dělí do tří základních oblastí (rovin, rámců):

- ekonomická činnost firmy
- sociální rozvoj
- ochrana životního prostředí<sup>6</sup>

Ekonomický rámec zahrnuje shodu na požadavcích, které se vztahují k principům řízení a kontroly organizace. Boj proti zneužívání důvěrných informací, akce proti úplatkářství, chudobě a praní špinavých peněz. Dále platební morálku, dodržování smluv a ochranu dat, plnění závazků v ochraně spotřebitele, potírání kartelových dohod a zneužívání dominantního postavení, ochranu duševního vlastnictví a práv.<sup>7</sup>

Do sociálního rámce spadá firemní filantropie a firemní dobrovolnictví, zaměstnanecká politika, zdraví a bezpečnost zaměstnanců, podpora vzdělání a rekvalifikace. Zaměstnávání

---

<sup>5</sup> Etické spotřebitelství: *Co vlastně znamená, že je firma společensky odpovědná?* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z [www: < http://www.etickespotrebitelstvi.cz/clanek.php?url=co-vlastne-znamenaze-je-firma-spolecensky-odpovedna>](http://www.etickespotrebitelstvi.cz/clanek.php?url=co-vlastne-znamenaze-je-firma-spolecensky-odpovedna)

<sup>6</sup> PAVLÍK Marek, BĚLČÍK Martin a kolektiv: *Společenská odpovědnost organiza ce*. Praha: Grada Publishing, 2010. 176 s. ISBN 978-80-247-3157-5, s. 25

<sup>7</sup> KULDOVÁ Lucie, *Společenská odpovědnost firem*. Plzeň, OPS, 2010. 193 s. ISBN: 978-80-87269-12-1, s.15-16

minoritních a ohrožených skupin obyvatelstva, rovnost žen a mužů, sponzorství a dobrovolnictví.<sup>8</sup>

Společnosti by měly identifikovat i dopady své činnosti na životní prostředí v rámci environmentální roviny, která také zahrnuje ochranu přírodních zdrojů, investice do ekologických technologií, úspory energie, ochranu přírodních zdrojů a ekologickou politiku podniku.<sup>9</sup>

### **Třístupňový model CSR – „Triple-bottom-line“**

Je návrh konceptu, zakládající si na rovnoměrném rozložení třech pilířů (sfér) v podniku: ekonomickém, environmentálním a sociálním. Tento model bývá označován jako „3P“, kdy ekonomická sféra je označována jako zisk, „Profit“, sociální sféra se označuje jako lidé, „People“ a environmentální sféra představuje planetu, „Planet“.<sup>10</sup>

Dalšími charakteristikami CRS ve firmě jsou:

- **dobrovolnost** – podnik veškeré odpovědné aktivity vykonává dobrovolně, nad rámec svých zákonných povinností
- **dialog se stakeholdery** – zapojení zainteresovaných stran, které firmu výrazně ovlivňují
- **dlouhodobý charakter** – aktivity CSR jsou realizovány dlouhodobě a nekončí, pokud se podnik ocitne v horší ekonomické situaci
- **důvěryhodnost** – CSR přispívá k posílení důvěry ve firmu; činnosti však musí být transparentní, trvalé a nezveličované.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> KULDOVÁ Lucie, *Společenská odpovědnost firem*. Plzeň, OPS, 2010. 193 s. ISBN: 978-80-87269-12-1, s.16-17

<sup>9</sup> KULDOVÁ Lucie, *Společenská odpovědnost firem*. Plzeň, OPS, 2010. 193 s. ISBN: 978-80-87269-12-1, s. 16-17

<sup>10</sup> KULDOVÁ Lucie, *Společenská odpovědnost firem*. Plzeň, OPS, 2010. 193 s. ISBN: 978-80-87269-12-1, s. 15

<sup>11</sup> PAVLÍK Marek, BĚLČÍK Martin a kolektiv: *Společenská odpovědnost organiza ce*. Praha: Grada Publishing, 2010. 176 s. ISBN 978-80-247-3157-5, s. 36-37

### 1.3 Historie společenské odpovědnosti firem

Myšlenka společenské odpovědnosti firem není ničím novým. Již v 19. století majitelé firem stavěli ubytovny pro své dělníky, aby si uchovali jejich pracovní sílu a vylepšili tím vzájemné vztahy. Posilování vztahů s okolím a potřebu nezaměřovat svoji existenci jenom na dosahování zisku zaznamenáváme u firem i po celou dobu 20. století. Roku 1953 Howard Bowen napsal knihu *Social Responsibility of Businessman*, v níž pojmenovává dnes již běžně používaný termín CSR – Corporate social responsibility. Howard Bowen ve svém díle požadoval zohlednění sociálních hledisek v řízení firem. Svoji konkrétnější podobu získává CSR v 70. letech dvacátého století v USA, kdy na půdě Organizace spojených národů probíhají debaty a vytváří se základy pro chápání obsahu společenské odpovědnosti firem v dnešní podobě. Masový rozvoj konceptu CSR nastává koncem minulého století, i díky prvním platformám a iniciativám, které se tématem CSR zabývají. Tímto o něm rozšiřují povědomí mezi laickou i odbornou veřejností. Evropská Unie se pak začíná o koncept CSR zajímat až v druhé polovině devadesátých let.<sup>12</sup>

#### 1.3.1 Vývoj CSR v zemích Evropské unie

V Evropské unii se už od devadesátých let propagovala partnerská mezisektorová spolupráce a otevřený trh, v jehož rámci mají všechny skupiny společnosti šanci se uplatnit. Jacques Delors, tehdejší předseda Evropské komise, v roce 1996 inicioval vznik organizace s názvem CSR Europe. CSR Europe je evropskou expertní centrálou na problematiku CSR.

Jejím cílem je mimo jiné i zajišťovat celoevropsky propagaci CSR a nabízet vzdělání a poradenství v této oblasti. CSR Europe má 65 členů z řad největších světových firem a 18 partnerských organizací po celé Evropě. V České republice je jejím partnerem Business Leaders Forum.

V březnu roku 2000 zasedal „**Lisabonský summit**“, na němž vrcholní představitelé Evropské unie poprvé přímo "apelovali na firemní smysl pro společenskou odpovědnost"

---

<sup>12</sup> PUTNOVÁ Anna, SEKNIČKA Pavel, *Etické řízení ve firmě*, 1. vydání, Praha: Grada Publishing, 2007. 168 s. ISBN 978-80-247-1621-3, s. 20

a shodli se na nutnosti strategické podpory rozvoje společenské odpovědnosti firem po celé Evropě. Zároveň byl na tomto summitu vytyčen nový cíl pro Evropu - "stát se do roku 2010 nejdynamičtější a konkurenčně nejzdatnější znalostní ekonomikou na světě, zajišťující stálý ekonomický růst s větším počtem a lepšími pracovními místy a vyšší sociální soudržností." Na summitu panovala shoda, že právě CSR je silným nástrojem, který může tomuto cíli napomoci.<sup>13</sup>

Bohužel současný vývoj ekonomiky v Evropské unii ukazuje spíše opačnou tendenci, kdy Evropa ztrácí dech, potýká se s hlubokou ekonomickou recesí hlavně jižních států jako je Španělsko, Itálie a Řecko a přestává už stačit konkurovat i dravým ekonomikám dříve rozvojových asijských států, které ji předčí jak v objemu výroby, tak i vyspělosti technologií. Na Lisabonský summit přímo navázalo několik dalších iniciativ:

V červnu 2001 vydává Evropská komise zásadní dokument týkající se CSR, Zelenou knihu s podtitulem "*Promoting a European Framework for Corporate Social Responsibility*", která obsahuje první definici CSR na půdě Evropské unie. Cílem Zelené knihy je zahájit diskusi o konceptu CSR a identifikovat, jakým způsobem jej lze propagovat a posilovat na evropské i globální úrovni. Evropská unie v případě Zelené knihy podporuje dobrovolný, nikoliv povinný charakter společenské odpovědnosti firem. Zelená kniha byla předložena k volné diskusi a Evropská komise na ni obdržela více než 250 reakcí, z nichž polovina pocházela z řad firem.

V listopadu 2001 byl v Aténách za podpory Evropské komise zahájen CSR Business Marathon<sup>14</sup>, Byla to série více než 14 konferencí, které do roku 2005 proběhly v členských a kandidátských zemích EU, a jejichž cílem bylo s tematikou společenské odpovědnosti firem oslovit více než 500 000 představitelů komerční sféry.

V říjnu 2002 zahájilo práci Multistakeholder Forum (Multipartnerské fórum), které za předsednictví Evropské komise dále sdružuje zástupce zaměstnavatelských svazů, podnikatelských svazů, odborů a nevládních organizací (např. Amnesty International).<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> TRNKOVÁ Jana: *Společenská odpovědnost firem, Kompletní průvodce tématem & závěry průzkumu v ČR.* Praha, Business Leader Forum, 2004. s.56, s. 10

<sup>14</sup> CSR marathon je pořádán organizacemi IBLF, CSR Europe a The Copenhagen Centre.

<sup>15</sup> TRNKOVÁ Jana: *Společenská odpovědnost firem, Kompletní průvodce tématem & závěry průzkumu v ČR.* Praha, Business Leader Forum, 2004, 56 s., s. 10 - 11

Toto fórum probíhalo formou pravidelných besed u kulatých stolů až do roku 2004. Od roku 2005 jsou organizovány tzv. „Evropské trhy“, které slouží stovkám podniků z celé Evropy k výměně zkušeností v oblasti CSR.

V roce 2006 začala Evropská komise znova oprašovat koncept CSR a začala o něm komunikovat s Evropským parlamentem, Radou EU a Evropským hospodářským a sociálním výborem. Díky této diskusi vzniká „Evropské aliance pro sociální odpovědnost podniků“, (Aliance CSR), která si dala za cíl vytvořit z Evropy „špičkové centrum v oblasti společenské odpovědnosti podniků“. Aliance CSR v roce 2007 vytváří „CSR laboratoře“, které pracují na projektech nacházejících CSR problémy uvnitř i mimo Alianci CSR.<sup>16</sup>

### 1.3.2 Vývoj CSR v České republice

Pojem Společenská odpovědnost firem neboli CSR nemá v České republice i díky komunistické minulosti země velkou tradici.<sup>17</sup> Před rokem 1989 lze v této souvislosti hovořit pouze o tzv. sociální politice podniku, která znamenala sociální přístup zaměstnavatele k zaměstnancům. Jakýmsi garantem sociálních požitků ve státních firmách byly odborové sdružení, známé pod tehdejší zkratkou ROH (Revoluční odborové sdružení). Na začátku 20. století, je už však možné pozorovat znaky promyšleného prospolečenského chování podniku (s dnešními prvky konceptu CSR) u zlínského podnikatele Tomáše Bati. Jeho promyšlený způsob řízení podniku, péče o zaměstnance a starost o okolní společnost, byla pověstná. V knize „Baťa, švec, který dobyl světa“ se píše: „*Jeho vlastní povolání, k němuž lnul stále víc a víc, nalézaje v něm své životné poslání, byla úloha sociálního tvůrce, tvůrce nového v společenském a hospodářském životě člověka.*“<sup>18</sup>

Důležitým mezníkem v oblasti CSR, který posunul Českou republiku blíž vyspělému světu, se stal rok 1992, kdy bylo v Praze z iniciativy několika předních českých firem a mezi-

---

<sup>16</sup> ZDRAŽILOVÁ Dana a kol.: *Společenská odpovědnost podniků*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2010. 167 s. ISBN 978-80-7400-192-5, s. 10-15

<sup>17</sup> PRSKAVCOVÁ, Martina: *Problematika Corporate Social Responsibility se zaměřením na lidský kapitál, Gender Studies a environmentální management*. 1. vyd. Liberec : Technická univerzita v Liberci, 2007. 164 s. ISBN 978-80-7372-289-0, s. 23

<sup>18</sup> ERLÉDY, E: *Baťa, švec, který dobyl světa*. Zlín: Archa, 1990. 142 s. ISBN 59 – 078-90, s. 35

národní organizace The Prince of Wales International Business Leaders Forum (IBLF) založeno Business Leaders Forum, jejímž partnerem je BLF dodnes. Organizace IBLF sídlí v Londýně a dlouhodobě se věnuje propagaci odpovědného chování firem v Evropě i ostatním světě. Jejím prezidentem je H. R. H. princ Charles.<sup>19</sup>

## 1.4 Normy se vztahující se na CSR

I když je CSR pojmem relativně novým a ne zcela přesně definovatelným, existují normy, které se snaží tuto strukturalizovat. Níže zmíněné normy jsou dostupné na internetu.

### 1.4.1 ISO 26000 - Společenská odpovědnost firem

Mezinárodní organizace pro normalizaci ISO vydala novou mezinárodní normu, ISO 26000, která představuje průvodce společenskou odpovědností pro společnosti a organizace ze soukromého i veřejného sektoru. Norma představuje principy společenské odpovědnosti, doporučuje měření a rozebírá do hloubky sedm základních témat:

1. Organizace a management
2. Lidská práva
3. Pracovní podmínky
4. Životní prostředí
5. Korektní podnikání
6. Péče o spotřebitele
7. Zapojení a rozvoj místních komunit

Za povšimnutí stojí zejména sekce normy, která se zabývá efektivním zapojením stakeholderů, a téma začlenění společenské odpovědnosti do společnosti tak, aby se stala součástí procesů a firemní kultury. Norma zatím není určena k certifikaci.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> CSR Portal: *Dvacáté výročí Business Leaders Fora* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z [www: <http://www.csrportal.cz/cz/aktualne/-/dvacate-vyroci-business-leaders-fora>](http://www.csrportal.cz/cz/aktualne/-/dvacate-vyroci-business-leaders-fora)

<sup>20</sup> Business Leaders Forum: *Normy, které mají vztah k CSR* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z [www: <http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy>](http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy)

#### 1.4.2 SA 8000 - Sociální odpovědnost

Mezinárodní norma SA8000 je celosvětově uznávána jako referenční norma pro zlepšování pracovních podmínek. Norma SA8000 vychází z úmluv a doporučení Mezinárodní organizace práce (ILO) a byla vydána organizací Social Accountability International (SAI).

21

#### 1.4.3 AA 1000 AccountAbility

Tato norma vznikla ve Velké Británii již v roce 1999 s cílem vytvořit strukturu pro politiku společenské odpovědnosti, dialog mezi zainteresovanými stranami, sociální, etické a environmentální účetnictví, audit a reporting a profesionální výcvik. Přispívá k posilování důvěryhodnosti organizací.<sup>22</sup>

#### 1.4.4 ISO 14001 - Systém environmentálního managementu

Zahrnuje široce využívané postupy pro environmentální řízení, klade velký důraz na postoj organizace k životnímu prostředí. Subjekt splňující podmínky normy ISO 14001 podporuje ochranu životního prostředí a prevenci znečišťování v rovnováze se sociálními a ekonomickými potřebami. Organizace se musí zavázat k neustálému zlepšování vlivu na životní prostředí.

Organizace určuje výchozí úroveň svého vlivu na životní prostředí, aby bylo možné nastavit řízení environmentálních aspektů. Všechny environmentální aspekty (aspekty s kladným, či záporným dopadem na životní prostředí) musí být snadno identifikovatelné a organizace je musí vyhodnocovat a u negativních snižovat jejich vliv na životní prostředí. Musí být vytvořen seznam ekologických havárií, které mohou potenciálně vzniknout při činnostech organizace a musí být vypracovány a ověřovány havarijní plány. Certifikaci

---

<sup>21</sup> Business Leaders Forum: *Normy, které mají vztah k CSR* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z [www: <http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy>](http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy)

<sup>22</sup> Business Leaders Forum: *Normy, které mají vztah k CSR* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z [www: <http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy>](http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy)

podle této ISO normy mohou provést certifikační orgány akreditované např. u Českého institutu pro akreditaci.<sup>23</sup>

#### **1.4.5 EMAS - Systém environmentálního řízení a auditu**

Určeno pro organizace na území států EU. Poprvé byl systém EMAS publikován v roce 1993. Toto schéma environmentálního managementu a auditu podniků je dobrovolný systém pro společnosti, které se rozhodly hodnotit a zlepšovat svůj environmentální profil. Organizace, která se pro toto schéma rozhodne, se také zavazuje k poskytování relevantních informací veřejnosti. Environmentální prohlášení společnosti musí být ověřeno akreditovanou třetí stranou.<sup>24</sup>

#### **1.4.6 OHSAS 18001 - Systém managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**

Tato mezinárodní norma byla vytvořena v roce 1999 ve Velké Británii. Text normy vytvářela řada národních akreditačních společností, certifikačních orgánů a konzultantských společností. Norma pomáhá odstranit nebo minimalizovat rizika pro zaměstnance nebo další osoby, které by byly vystaveny rizikům při činnosti podniku. Norma pomáhá prokázat plnění právních požadavků a je významným krokem při vytváření a udržování prostředí, které je dobré pro zaměstnance i pro podnikání.

Certifikaci podle této normy mohou provést certifikační orgány akreditované např. u Českého institutu pro akreditaci.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Business Leaders Forum: *Normy, které mají vztah k CSR* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z: <<http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy>>

<sup>24</sup> Business Leaders Forum: *Normy, které mají vztah k CSR* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z: <<http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy>>

<sup>25</sup> Business Leaders Forum: *Normy, které mají vztah k CSR* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z: <<http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy>>



## 1.5 Důležité pojmy týkající se CSR<sup>26</sup>

Společenská odpovědnost firem k sobě nutně váže i jiné pojmy z ekonomicko-sociální oblasti podniků. Těmito pojmy se zabývá Jana Trnková v publikaci „Kompletní průvodce tématem a závěry z průzkumu v ČR“ ohledně Společenské odpovědnosti firem, který vydalo Business Leader Forum v rámci European Business Campaign for CSR. Jedná se o tyto termíny:

### **Správa a řízení podniku (corporate governance)**

Jedná se o druhy vztahů mezi vedením podniku, jeho představenstvem a ostatními zainteresovanými stakeholders. Do této oblasti podniku spadá též stanovení cílů a priorit podniku a způsoby jejich dosahování. Dobré řízení podniku je součástí konceptu společenské odpovědnosti firem.

### **Partnerství napříč sektory (či mezisektorová spolupráce, cross-sector partnership)**

Jde o partnerství mezi jednotlivými sektory společnosti - tedy veřejným, soukromým a občanským za účelem efektivnějšího a lepšího dosahování společných cílů.

### **Firemní filantropie (corporate philanthropy)**

Jedná se o aktivní dárcovství, v ideálním případě podložené a zakládající se na dlouhodobých partnerských vztazích, především s neziskovými subjekty.

### **Řádné občanství podniků (corporate citizenship)**

Je vytváření a dlouhodobé budování dobrých vztahů mezi firmou a jejím okolím v lokálním i globálním kontextu.

---

<sup>26</sup> TRNKOVÁ Jana: *Společenská odpovědnost firem, Kompletní průvodce tématem & závěry průzkumu v ČR*. Praha, Business Leader Forum, 2004. 56 s., s. 15 - 16

**Rovné příležitosti (equal opportunities)**

Tento pojem je u nás často chápán pouze jako rovné příležitosti žen a mužů. V celosvětovém měřítku však tento termín charakterizuje rovné příležitosti pro jakékoliv znevýhodněné skupiny společnosti, jako jsou etnické minority, handicapovaní či starší lidé obtížně se uplatňující na trhu práce.

**Sociální audit (social audit)**

Je systematické interní monitorování sociálních nebo společenských dopadů činnosti podniku. (Podobné termíny jsou audit etický a ekologický.)

**Stakeholders**

Jsou osoby, instituce či organizace, které mají vliv na chod podniku, jsou do něj nějakým způsobem zainteresovány nebo jsou jeho fungováním nějak ovlivněni.

Do skupiny stakeholders můžeme zahrnout zákazníky, akcionáře, zaměstnance, obchodní partnery, dodavatele, zástupce státní správy a samosprávy, zájmové skupiny, média, odbory a mezinárodní organizace.

**Dialog se stakeholders (stakeholders dialog)**

Znamená určení a identifikování potřeb a cílů stakeholders na základě otevřeného dialogu.

V neposlední řadě bych zmínil dva důležité pojmy týkající se společenské odpovědnosti podniků, jsou to sociální politika podniku a environmentální manažerské systémy (EMS).

**Sociální politika podniku**

Sociální politika podniku je součástí CSR a představuje 3. pilíř Společenské odpovědnosti firem. Sociální politika podniku představuje specifickou činnost napříč celou firmou, která je součástí interních aktivit CSR. Naplňuje teorii triple-bottom-line, která vyžaduje provázanost s ostatními aktivitami firmy s cílem vytvořit preventivní politiku, která podporuje vazbu na dovednosti pracovníka, výsledky jeho činnosti, schopnost vyhodnocení a vliv na postavení pracovníka, což prostřednictvím uspokojování jeho přání a potřeb umožňuje dosáhnout celopodnikových cílů. Odpovědnost za dopady sociální politiky firmy na danou společnost, její zaměstnance či jiné subjekty nese vrcholové vedení firmy. Ale i přesto hlavním aktivizátorem zůstává personální oddělení firmy, které zajišťuje povinnou,

smluvní, dobrovolnou sociální politiku podniku. O směřování sociální politiky podniku rozhoduje firma na základě komunikace s partnery z interního i externího prostředí podniku. Interním prostředím rozumíme především zaměstnance a odborové organizace ve firmě. Naopak za externí prostředí považujeme stát, státní správu, státní organizace a ostatní podnikatelské subjekty.<sup>27</sup>

### **Environmentální Manažerské Systémy (EMS - Environmental Management Systems)**

Jedná o systémy, které představují aktivní přístup podniku ke sledování, řízení a postupnému snižování dopadů jeho činností na životní prostředí a přispívají tak k jeho neustálému zlepšování "environmentálního chování.

Environmentální řízení se dá charakterizovat jako záměrné působení na ty činnosti a výrobky podniku, které mají vliv na životní prostředí. Cílem při zavádění systému environmentálního řízení z hlediska ochrany životního prostředí je především ochrana přírodních zdrojů, dále pak omezování emisí znečišťujících látek a environmentálních rizik a ochrana zdraví pracovníků a obyvatel.<sup>28</sup>

## **1.6 Vybrané průzkumy, které proběhly na téma CSR**

Vzhledem k zaměření diplomové práce na CSR velké státní organizace jsem vybral a prostudoval průzkumy zaměřené na firmy a jejich vnímání Společenské odpovědnosti převážně v českém prostředí.

---

<sup>27</sup> PRSKAVCOVÁ Martina, MARŠÍKOVÁ Kateřina, *Problematika Corporate Social Responsibility se zaměřením na lidský kapitál, Gender Studies a environmentální management (Syntetická studie)*. Technická univerzita v Liberci, 2007. 17 s. ISBN: 978-80-7372-289-0. s. 6

<sup>28</sup> ZBRÁNKOVÁ Magdalena: *Problematika csr se zaměřením na lidský kapitál, gender studies a environmentální management*, kapitola č. 2 - Environmentální management. Liberec, Technická univerzita v Liberci, 2007. 38 s., s. 16

### 1.6.1 Průzkum „Společenská odpovědnost firem – nový faktor firemní konkurenceschopnosti“

Tento průzkum provedlo Business Leader Forum na přelomu roku 2007/2008 na vzorku 255 českých firem. Průzkumem bylo mimo jiné zjištěno, že čím je firma větší je i větší pravděpodobnost, že se setkala s pojmem CSR. Mezi 255 oslovenými firmami tento pojem v roce 2008 znalo 47% firem a 93% z nich realizuje alespoň jednu aktivitu CSR směrem ke svému okolí. Nejčastější uváděnou formou spolupráce, byla spolupráce s neziskovými organizacemi.<sup>29</sup>

### 1.6.2 Projekt (průzkum) CSR Research 2010

Projekt CSR Research 2010 se realizoval analytickým týmem Ipsos a zapojily se do něj čtyři významné firmy – Česká spořitelna, KPMG Česká republika, Skupina ČEZ a Vodafone. Cílem tohoto výzkumu byla detailní analýza jednotlivých oblastí CSR, vnímání CSR aktivit a jejich vliv na reputaci firem. Z výsledků, kromě jiného, vyplynula tato fakta:

- 2/3 populace je ovlivněna při nákupu produktů a služeb skutečností, zda je firma společensky odpovědná či nikoliv
- Pro více než 80 % zaměstnaných lidí je důležité, zda je jejich zaměstnavatel společensky odpovědný
- 53 % populace je možné označit dle jejich chování a osobního postoje k tématům společenské odpovědnosti za angažované
- Společensky odpovědné chování je jedním z pilířů reputace firem.<sup>30</sup>

### 1.6.3 Studie aplikace metod a nástrojů podnikatelské etiky v českém podnikatelském prostředí, 2006

Tato studie organizace Transparency International ČR si položila za cíl zjistit povědomí podnikatelských subjektů o přínosech etického chování v podnikání, zjistit povědomí o

---

<sup>29</sup> KULDOVÁ Lucie, *Společenská odpovědnost firem*. Plzeň, OPS, 2010. 193 s. ISBN: 978-80-87269-12-1. s. 99-106

<sup>30</sup> Business Leaders Forum: *Průzkumy* [online]. [cit. 2012-08-23]. dostupný z: < <http://www.csr-online.cz/NewsDetail.aspx?p=3&id=584>>

jednotlivých nástrojích a metodách a zhodnotit připravenost českého podnikatelského prostředí na implementaci těchto nástrojů.<sup>31</sup>

#### **1.6.4 Průzkumy v oblasti CSR provedené mezi malými a středními podniky v Řecku, Itálii a ČR, 2007**

Od konce roku 2006 byly postupně zveřejňovány výsledky průzkumů mezi malými a středními podniky v Řecku, Itálii a České republice v oblasti společenské odpovědnosti firem. Výsledky umožňují zajímavá srovnání v přístupech k CSR v jednotlivých zemích.

Například v České republice uvedlo 20% firem jako motivaci k CSR v etické důvody, 17% spokojenost zaměstnanců, 11% zvýšení ekonomiky podniku. 11% firem k tomu motivovali obchodní partneři, 10% firem to dělá kvůli zákazníkům, 9% z tradice, 8% kvůli uplatňování kodexu a pouze 7% firem zavádí CSR kvůli marketingu.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Transparency International: *Aplikace metod a nástrojů podnikatelské etiky v českém podnikatelském prostředí* [online]. [cit. 2012-08-24]. dostupný z: <[http://www.transparency.cz/doc/ve\\_amanpe.pdf](http://www.transparency.cz/doc/ve_amanpe.pdf)>

<sup>32</sup> Business Leaders Forum: *Průzkumy* [online]. [cit. 2012-08-23]. dostupný z: <<http://www.csronline.cz/NewsDetail.aspx?p=3&id=584>>

## 2 POPIS SPOLEČNOSTI ČESKÉ DRÁHY, A.S.

V této kapitole bych chtěl podrobněji rozebrat historii Českých drah jako pokračovatelem více než stošedesátileté tradice železniční dopravy na území Čech, Moravy a Slezska.

Rád bych popsal změny v organizaci a řízení Českých drah od jejich vzniku v roce 1993 až po současnost., protože po několika více-či méně zdařilých transformacích Českých drah, dochází v současné době k zásadním změnám ve způsobu vedení firmy, posiluje marketingová komunikace dovnitř i vně podniku a České dráhy se chystají na probíhající liberalizaci železniční dopravy tak, aby obstály s přicházející konkurencí na českém, ale i evropském trhu. Ve vedení společnosti, ze začíná diskutovat o konceptu Společenské odpovědnosti firmy a uvažuje se o jeho zavedení do praxe.

### 2.1 Historie železnice v českých zemích

Historie železniční dopravy na území České republiky má své počátky v první třetině 19. století. První železnici na našem území se stala v roce 1828 koněspřežná dráha Linz – Summerau – Horní Dvořiště – České Budějovice. Většina našich železničních tratí byla vybudována již za monarchie. Po rozpadu monarchie vzniká Československá republika a začíná se psát historie Československých státních drah čili ČSD. Tato historie je přerušena prvním rozpadem Československa a německou okupací, kdy na několik let značku ČSD vystřídá v protektorátu ČMD/BMB a ve Slovenském státě SŽ.<sup>33</sup>

Hlavním vlastníkem a provozovatelem železničních drah na našem území v průběhu historie byl nejčastěji stát, síť však byla vybudována především soukromými vlastníky. V současné době je vlastníkem většiny železničních tratí České republiky stát zastoupený státní organizací Správa železniční dopravní cesty a České dráhy, akciová společnost jsou největším národním dopravcem.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> POSPÍŠILÍK Milan: *160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: České dráhy, s.o., OPŘ Ostrava, 2001. 147 s., s. 12-28

<sup>34</sup> SŽDC: *Historie našich železnic v kostce* [online]. [cit. 2012-03-11]. dostupný z www: <<http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>

Rozloha České republiky činí 78 863 km<sup>2</sup>. Katastrální rozloha pozemků ve vlastnictví subjektů vlastnících a provozujících železniční dopravu, činí necelých 301 km<sup>2</sup>. Průměrnou délkou 0,12 km tratí na 1 km<sup>2</sup> plochy území máme jednu z nejhustších železničních sítí na světě. Délka železniční sítě České republiky k 31. prosinci 2006 činila 9 492 km, z toho bylo tratí jednokolejných 7 641 km, dvoukolejných 1 812 km a vícekolejných 39 km. Z celkové délky sítě bylo 9 470 km tratí normálně rozchodných a 22 km úzkorozchodných. Podíl elektrizovaných tratí činil celkem 3 037 km, z toho 1 287 km jednokolejných a 1 750 km dvou a více kolejných.

Železnice pronikla do historických zemí Koruny České jako civilizační a kulturní fenomén. Stavba železniční sítě patří k největším počínům v oboru stavitelství, jež dalo impuls k rozvoji měst a uspíšilo průmyslovou revoluci. Stavba tratí vzhledem ke značné členitosti terénu dnešní České republiky se stala náročným inženýrským dílem a s odstupem času nutno vyzdvihnout fakt, že se železnici podařilo skvěle začlenit do krajiny.<sup>35</sup>

Během 175 let existence železniční dopravy u nás zaznamenáváme dvě významná období modernizace technických parametrů tratí. V padesátých a šedesátých letech minulého století to byla elektrizace podstatné části strategicky nejdůležitějších drah celostátního a mezinárodního významu (když jako první byla elektrizována již v roce 1903 dráha Tábor – Bechyně a za období první republiky pražský železniční uzel). Bohužel se tehdy nepodařilo zelektrizovat všechny tratě, patřící do této kategorie a dokončení elektrizace základní železniční sítě státu nás teprve čeká.<sup>36</sup>

V současnosti procházejí naše železniční dráhy druhým obdobím modernizace. Má-li se i naše železnice, po vzoru železnic Japonska a vyspělých států Evropské unie, stát moderním dopravním prostředkem 21. století, musí být technické parametry jejich hlavních tratí upraveny na standard, daný příslušnými mezinárodními dohodami. Hlavně se jedná o vyšší

---

<sup>35</sup> SŽDC: *Historie našich železnic v kostce* [online]. [cit. 2012-03-11]. dostupný z www: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>

<sup>36</sup> ORLOWSKI Boleslav, přeložil a 9. kapitolu dopsal MORAVEC Miroslav: *Jak železnice dobyla svět*. Warszawa: KAW Warszawa, 1982. 84 s.

traťovou rychlost, traťovou třídu zatížení, prostorovou průchodnost, peronizaci<sup>37</sup> stanic a technologické vybavení zvyšující bezpečnost dopravy a úroveň řízení provozu. Prioritu má přitom z celostátního i mezinárodního hlediska modernizace čtyř tranzitních koridorů, zahájená v roce 1993.

Během své existence přepravila naše železnice miliardy cestujících a miliardy tun zboží a v současné době jí objemem přepravy patří 4. místo v Evropě<sup>38</sup>

### 2.1.1 Novodobá historie Českých drah

V této kapitole bych chtěl podrobněji přiblížit situaci Českých drah od devadesátých let do současnosti.

České dráhy navazují na stošedesátiletou tradici železniční dopravy na území Čech, Moravy a Slezska a až do konce června 2008 byly největším zaměstnavatelem v zemi, měly více než 65 000 zaměstnanců (stav k roku 2005). V devadesátých letech 20. století se potýkaly s velkým odlivem cestujících i nákladů, způsobeným kromě jiných faktorů špatným stavem tratí i špatným stavem vlaků. 1. ledna 1993 vznikl na základě zákona nový státní podnik České dráhy, 25. března 1993 byly České dráhy zapsány do obchodního rejstříku. Státní organizace České dráhy vznikla 1. ledna 1993 rozdělením Československých státních drah s. o. (ČSD) na České dráhy s. o. a Železnice Slovenskej republiky podle zákona č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy.<sup>39</sup> Do obchodního rejstříku byly České dráhy zapsány 25. března 1993, 30. června 1993 byl zápis opraven na České dráhy, státní organizace, 1. července 1993 vzniklo generální ředitelství ČD. V dubnu 1994 Klausova vláda neschválila ani návrh zásad transformace předložený Českými dráhami, ani alternativní návrh ministerstva dopravy. 1. ledna 1995 vstoupil v účinnost nový Zákon o dráhách, 266/1994 Sb., který zrušil monopolní po-

---

<sup>37</sup> tzn. vybudování ostrovních krytých nástupišť s mimoúrovňovým a bezbariérovým přístupem u kolejí

<sup>38</sup> SŽDC: *Historie našich železnic v kostce* [online]. [cit. 2012-03-11]. dostupný z [www: <http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>](http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf)

<sup>39</sup> SŽDC: *Historie našich železnic v kostce* [online]. [cit. 2012-03-11]. dostupný z [www: <http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>](http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf)



stavení Českých drah. 4. dubna 1995 ekonomičtí ministři schválili privatizaci 127 tratí regionálního významu. Odbory vyslovily nesouhlas a privatizace nebyla realizována.<sup>40</sup> V období 7. června až 10. října 1995 byla odbory vyhlášena stávková pohotovost. 13. června 1995 byl odvolán generální ředitel Emanuel Šíp. 19. října 1995 ekonomičtí ministři zamítli transformační projekt předložený ministerstvem dopravy a rozhodli o odložení privatizace. 20. prosince 1995 vláda v souladu s novým Zákonem o drahách s účinností od 1. července 1996 vyčlenila 128 regionálních drah z jednotné celostátní dráhy. Regionální dráhy na rozdíl od celostátní mohou být privatizovány nebo převedeny na jiný subjekt než stát (např. na obce). 19. března 1996 ekonomičtí ministři schválili s připomínkami a vrátili k dopracování projekt ministerstva dopravy (ministr Vladimír Budínský) na konsolidaci a transformaci Českých drah. 4. února až 8. února 1997 proběhla stávka železničářů. 19. května 1997 ekonomičtí ministři projednali teze reformy železnice a Českých drah, v nichž se počítalo s restrukturalizací, privatizací a částečným rušením tratí. 27. srpna 1997 vláda vyslovila s principem souhlas. Návrh počítal s privatizací 37 % tratí a snížením počtu zaměstnanců do roku 2000 o 17 tisíc. 8. prosince 1997 správní rada ČD schválila pronájem tří regionálních tratí v oblasti Jizerských hor sdružení obcí Jizerská dráha. 16. června 1999 vláda schválila návrh zákona o transformaci drah spočívající v rozdělení na akciovou společnost a zbytkový podnik. Poslanci včetně poslanců vládních zákon neschválili. 8. března 2000 proběhla 15minutová stávka Odborového sdružení železničářů pod vedením Jaromíra Duška. 1. ledna 2003 zanikl podnik České dráhy, s. o., a vznikly nástupnické podniky České dráhy a. s. a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).<sup>41</sup>

1. prosince 2007 vznikla dceřiná společnost Českých drah a. s. s názvem ČD Cargo a. s., do které byla převedena nákladní doprava Českých drah a. s. 4. prosince 2007 vláda rozhodla, že od 1. dubna 2008 má být funkce provozovatele dráhy pro celostátní dráhu i regionální dráhy vlastněné státem převedena z ČD na SŽDC. 19. března 2008 poslanecká sněmovna schválila poslanecký návrh zákona, který vláda podpořila a jímž je tento převod s účinností od 1. června 2008 stanoven. 9. ledna 2008 vláda schválila záměr založit dceřinou

---

<sup>40</sup> Wikipedia: *České dráhy* [online]. [cit. 2012-02-27]. dostupný z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9\\_dr%C3%A1hy](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_dr%C3%A1hy)

<sup>41</sup> Wikipedia: *České dráhy* [online]. [cit. 2012-02-27]. dostupný z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9\\_dr%C3%A1hy](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_dr%C3%A1hy)

společnost Českých drah a. s. pro osobní dopravu. 1. července 2008 přešla činnost provozování dráhy na celostátních a regionálních drahách z ČD na SŽDC. Zároveň přechází k SŽDC asi 10 000 zaměstnanců a movitý i nemovitý majetek v hodnotě 12 miliard Kč. Vyplacení náhrady Českým drahám za odebraný majetek vzbudilo nevoli některých konkurenčních dopravců. 16. června 2011 proběhla celodenní stávka v dopravě zaměřená proti vládním reformám Nečasovy vlády. České dráhy stávka zasáhla celoplošně, včetně ČD Cargo. 1. září 2011 přechází z Českých drah do SŽDC cca 9214 pracovníků zajišťujících provozování dráhy, například výpravčí, hláskari, signalisté či závoráři. 12. dubna 2012 České dráhy vypustily informaci, že dozorčí rada projednávala návrh na zřízení nízkonákladové dceřiné společnosti s majetkovým podílem soukromého vlastníka. Tato společnost by užívala jiné logo a staré vozy a účastnila by se soutěží o dotovanou dopravu nejen v České republice, ale i v sousedních zemích, například Německu, Rakousku či Slovensku. Nově založená společnost by podle návrhu měla exkluzivitu za České dráhy pro soutěže na českém trhu. Návrh odhaduje, že dotace by byly až o 30 % nižší než u dopravy provozované přímo Českými drahami, resp. oproti konkurenci. Náklady by byly ušetřeny nižšími platy a nižšími náklady na administrativu. Odbory údajně vyjádřily obavy, že v této dceřiné společnosti nebude platit kolektivní smlouva z Českých drah a zaměstnanci tak budou ochuzeni o některé výhody a jistoty.<sup>42</sup>

## 2.2 Legislativní vymezení Českých drah a nově vzniklých organizací spojených s železnicí

České dráhy byly zřízeny zákonem České národní rady čís. 9/1992 Sb. ze dne 20. prosince 1992 o Českých drahách, jenž nabyl účinnosti dnem 1. ledna 1993 současně se zánikem České a Slovenské Federativní republiky a vznikem dvou samostatných států – České republiky a Slovenské republiky. České dráhy vznikly jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Wikipedia: *České dráhy* [online]. [cit. 2012-02-27]. dostupný z:

<[http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9\\_dr%C3%A1hy](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_dr%C3%A1hy)>

<sup>43</sup> SŽDC: *Historie našich železnic v kostce* [online]. [cit. 2012-03-11]. dostupný z [www: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>](http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf)

Zákonem České národní rady č. 212/1993 Sb. ze dne 9. července 1993 byl původní zákon o Českých drahách s účinností od 13. srpna 1993 změněn a doplněn a jeho úplné znění vyhlášeno zákonem České národní rady č. 218/1993 Sb. dne 13. srpna 1993.

Podmínky pro stavbu a provozování drah, provozování drážní dopravy, práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, jakož i výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah, vztahující se však na všechny druhy drah, nikoliv tedy jen dráhy železniční, pak stanovil Parlament České republiky zákonem o dráhách č. 266/1994 Sb. ze dne 14. prosince 1994, jenž nabyl účinnosti 1. ledna 1995. Tento zákon byl třikrát měněn a doplňován a jeho úplné znění vyhlášeno zákonem č. 35/2001 dne 26. ledna 2001.

Usnesením vlády České republiky č. 766 ze dne 20. prosince 1995 byly železniční dráhy rozděleny na dráhy celostátní a dráhy regionální.

Zásadním zásahem do organizační struktury železniční dopravy v naší zemi se stalo rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty, a to akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty na základě zákona Parlamentu České republiky číslo 77/2002 Sb. ze dne 5. února 2002.<sup>44</sup> Ke vzniku obou jmenovaných nástupnických subjektů došlo dne 1. ledna 2003. K tomuto datu pozbyly platnosti zákony č. 9/1993 Sb. i 212/1993 Sb.<sup>45</sup>

## 2.3 Náplň činností Českých drah

Jednu ze základních činností Českých drah, a.s. představuje železniční doprava. Mezi hlavní odběratele služeb v osobní dopravě patří kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Zákon č. 77/2002 Sb. *o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů*

<sup>45</sup> SŽDC: *Historie našich železnic v kostce* [online]. [cit. 2012-03-11]. dostupný z www: <<http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>

<sup>46</sup> České dráhy: *Naše činnost* [online]. [cit. 2012-07-30]. dostupný z: <<http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>>

„České dráhy, a.s., kladou v osobní dopravě velký důraz na přiblížení produktů zákazníkům. Naplnění této zásady předpokládá přístup k trhu na bázi segmentace zákaznického spektra. Veškeré záměry vychází z marketingových principů.“<sup>47</sup>

Ostatní činnosti skupiny České dráhy, a.s., představuje v hlavně správa nemovitého majetku (budovy nádraží a jiné). Skupina mimoto vykonává i další činnosti související s hlavním předmětem podnikání jako telematické služby, vzdělávání, zdravotnictví, provoz, servis a údržba, vývoj a výzkum provozování cestovní kanceláře a pronájem reklamy.<sup>48</sup>

Heslem firmy, kterým si České dráhy kladou cíl je:

„Chceme být železničním dopravcem první volby pro cestující, objednatele i zákazníky nákladní dopravy.“<sup>49</sup>

## 2.4 Základní ekonomické informace o Českých drahách

České dráhy jsou akciovou společností 100% vlastněnou státem. V popisu této firmy je potřeba rozlišovat údaje za celou Skupinu České dráhy včetně jejich dceřiných společností a údaje pouze za mateřskou firmu ČD, a.s., zabývající se osobní železniční dopravou.

Do budoucna se počítá s holdingovou strukturou, kdy bude i osobní doprava vyčleněna do dceřiné společnosti.<sup>50</sup>

České dráhy, a.s. jsou firmou s celorepublikovou i mezinárodní působností.

K 31.12.2011 zaměstnávala Skupina České dráhy 22 640 zaměstnanců, z toho pro společnost České dráhy, a.s. pracovalo 16 240 zaměstnanců.<sup>51</sup>

---

<sup>47</sup> České dráhy: *Naše činnost* [online]. [cit. 2012-07-30]. dostupný z: <<http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>>

<sup>48</sup> Stav k 30.8.2012 [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z: <<http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/ostatni-cinnosti-a-servis/telematicke-sluzby/-895/>>

<sup>49</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 6

<sup>50</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 46

České dráhy v roce 2011 přepravily 166 milionů cestujících a dosáhly tržeb v osobní dopravě 19 miliard 180 milionů Kč. Celá skupina České dráhy dosáhla v roce 2011 čistého zisku zohledňující hospodářský výsledek z ukončených činností 491,2 milionu Kč<sup>52</sup>

## 2.5 Struktura Českých drah

Statutárními orgány akciové společnosti České dráhy jsou:<sup>53</sup>

**1. Představenstvo** vykonává operativní řízení a obchodní vedení společnosti včetně řádného vedení účetnictví. Představenstvo má pět členů. Jeho členy volí a odvolává dozorčí rada. Představenstvo zasedá podle potřeby, nejčastěji jednou týdně, nejméně však jednou za tři měsíce. Představenstvo se řídí zásadami a pokyny schválenými valnou hromadou (= řídicím výborem), jsou-li v souladu s právními předpisy a stanovami společnosti ČD.

**2. Dozorčí rada** - má devět členů. Dvě třetiny členů volí valná hromada, jednu třetinu volí zaměstnanci podle volebního řádu schváleného představenstvem po projednání příslušnými odborovými orgány. Funkční období je pět let. Dozorčí rada zasedá podle potřeby, nejméně však čtyřikrát ročně. Dozorčí rada dohlíží na výkon působnosti představenstva a uskutečňování podnikatelské činnosti společnosti.

**3. Řídicí výbor** - Akcionář<sup>54</sup> vykonává svá práva prostřednictvím řídicího výboru, který je nejvyšším orgánem společnosti. Řídicí výbor vykonává působnost valné hromady společnosti. Řídicí výbor se schází nejméně dvakrát ročně a rozhoduje o základních otázkách vedení společnosti, které mu svěřuje zákon nebo stanovy společnosti ČD, a.s.

---

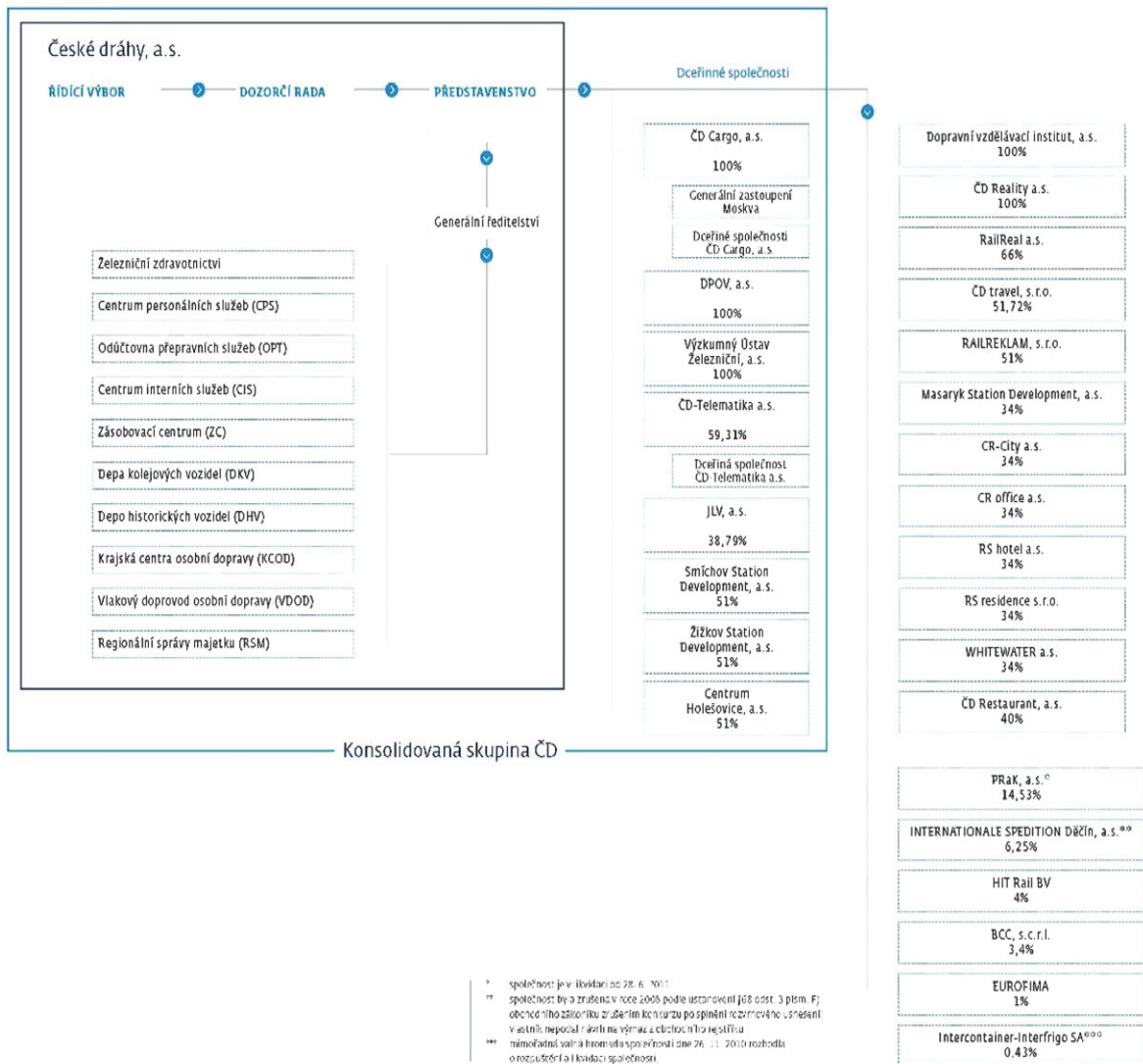
<sup>51</sup> České dráhy: *Personalistika v číslech* [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z: < <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/personalistika/personalistika-v-cislech/-778/>>

<sup>52</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 30

<sup>53</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 13-15

<sup>54</sup> Jediným akcionářem ČD je Česká republika. Stát vykonává práva akcionáře v akciové společnosti ČD prostřednictvím řídicího výboru. Řídicí výbor tvoří tři vládou písemně pověřeni zaměstnanci ministerstva dopravy a po jednom vládou písemně pověřením zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj.

Následující grafika přehledně ukazuje strukturu Skupiny České dráhy (stav k 31.12.2011):



Obr. č. 1: Struktura Skupiny České dráhy (převzato z Výroční zprávy 2011 Skupiny České dráhy, graficky upraveno) <sup>55</sup>

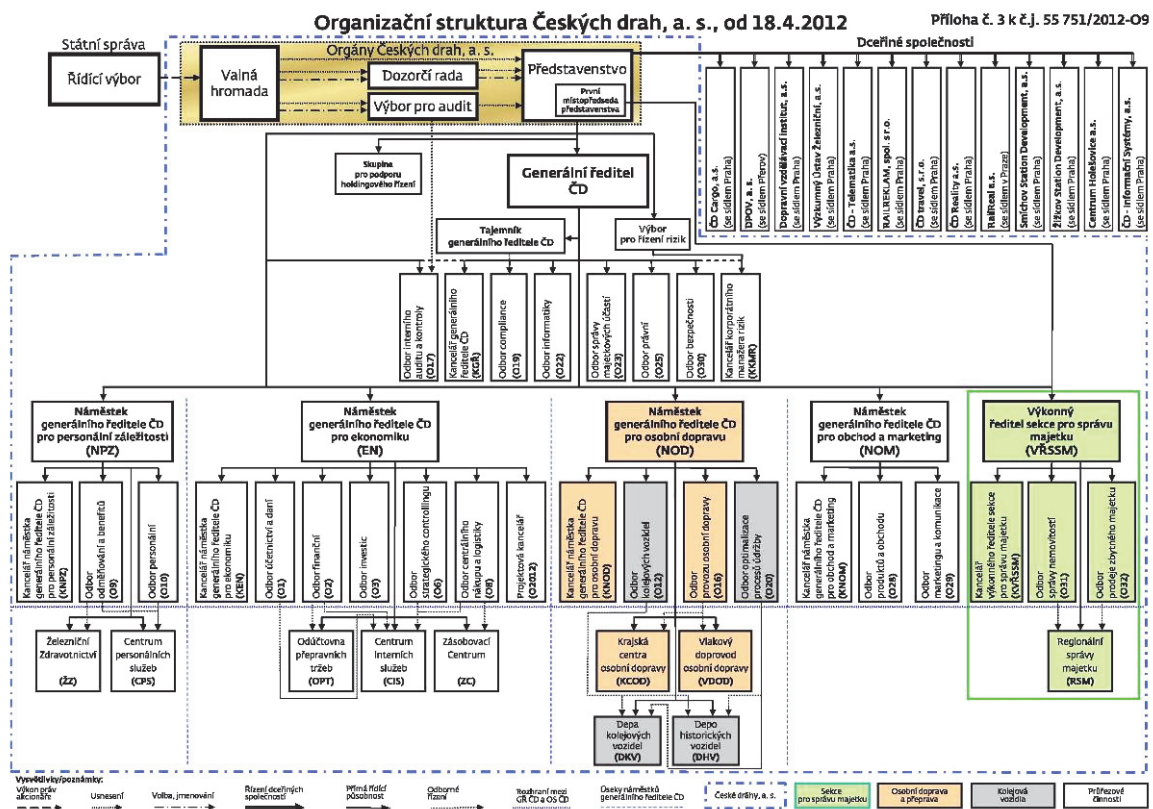
**Skupinu České dráhy tvoří:**

Mateřská společnost ČD, a.s. a konsolidované dceřinné společnosti ČD Cargo, a.s., DPOV, a.s., ČD – Telematika a.s., ČD – Informační Systémy, a.s., VÚŽ, a.s., JLV, a.s., DVI, a.s.,

<sup>55</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 18 - 19

ČD travel, s.r.o., Smíchov Station Development, a.s., Žižkov Station Development, a.s., Centrum Holešovice a.s., CD Generalvertretung GmbH, CD – Generalvertretung Wien GmbH, Koleje Czeskie Sp. z o.o., Generálne zastúpenie ČD Cargo, s.r.o., ČD Logistics, a.s., Terminal Brno, a.s., ČD-DUSS Terminál, a.s., RAILLEX, RAILREKLAM, s r.o., a.s., BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o. a Ostravská dopravní společnosti, a.s.<sup>56</sup>

Další grafika naopak zobrazuje strukturu mateřské organizace České dráhy, a.s.. Z nákresu je zřejmé, že organizační struktura tohoto podniku je velmi komplikovaná. Navíc dochází k častým změnám organizační struktury, často i několikrát do roka.



Obr. č. 2: Struktura mateřské společnosti České dráhy, a.s.<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Pololetní zpráva Skupiny České dráhy 2012, České dráhy, a.s., Praha. 2012. 42 s., s. 41-42

<sup>57</sup> České dráhy: Organizační struktura [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z: <[http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura\\_18\\_4\\_2012.pdf](http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura_18_4_2012.pdf)>

## 2.6 Marketingová komunikace Společenské odpovědnosti u Českých drah a propojení s projekty naplňující kritéria CSR

V této kapitole popíši činnosti Českých drah korespondujících s třemi základními oblastmi CSR, v kterých lze najít prvky konceptu CSR a zároveň se pokusím popsat jejich marketingovou komunikaci daného tématu.

Hned na začátku musím předeslat, že propojení marketingu a CSR je velmi citlivé téma, kdy na marketingovém oddělení firmy leží nesnadný úkol, aby o společensky odpovědných aktivitách firmy komunikovalo tak, aby nevznikl dojem, že jsou tyto aktivity vyvíjeny účelově, ale jedná se opravdu o dobrovolné plnění závazků nad rámec zákonných povinností. Navíc musí o CSR komunikovat s rozličnými skupinami zainteresovaných stakeholderů, v případě Českých drah hlavně se zákazníky (s veřejností), se zaměstnanci (s odbory zastupující zaměstnance), s obchodními partnery a s akcionáři (s vládou, potažmo s Ministerstvem dopravy)

V první řadě ocituji zmínku o CSR, kterou mají České dráhy na svých internetových stránkách a kterou prezentují svůj postoj ke Společenské odpovědnosti:

*„Společnost České dráhy, a.s. se zajímá o věci veřejné a uvědomuje si nutnost podporovat společensky prospěšné aktivity. Společnost se proto angažuje různými způsoby a podporuje celou řadu společensky prospěšných organizací. Tímto způsobem České dráhy, a.s. vyjadřují spoluúčast a pomáhají potřebným.“<sup>58</sup>*

V poslední výroční zprávě za rok 2011 se o svém postoji k Společenské odpovědnosti už České dráhy rozepisují obšírněji: *„Společenská odpovědnost má v ČD dlouhou tradici, v níž podnik i přes realizaci úsporných opatření pokračuje, a to nejen v oblasti ekonomické a environmentální, ale i v sociální oblasti.*

*Směrem k cestující veřejnosti je to zejména zlepšování přepravy cestujících, které souvisí s pozitivním vnímáním ČD. Tyto jsou jedním z mála dopravců v ČR, kteří umožňují cestování zdravotně postižených, zejména pak vozíčkářů. V roce 2011 uvedly ČD do provozu dalších*

---

<sup>58</sup> České dráhy: *Společensky prospěšné aktivity* [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/spolecensky-prospesne-aktivity/-867/>



64 bezbariérových vozů; celkově provozovaly 450 bezbariérových vozů nebo souprav. Je to hlavně díky zavádění souprav Regionova a CityElefant, ale započalo i nasazení nových motorových vozů Regio Shuttle RS1. Modernizovány jsou samozřejmě i vozy v dálkové dopravě a stejně tak dochází k modernizování nádraží a odstraňování bariér.

Všechny tyto úpravy nejsou směřovány jen na vozíčkáře, ale i na ostatní osoby s omezenou schopností pohybu, mezi které můžeme zahrnout seniory, cestující s dočasným omezením pohybu nebo sluchově či zrakově postižené, ale i těhotné ženy a cestující s malými dětmi v kočárcích.<sup>59</sup>

Firemní filantropii České dráhy ve výroční zprávě z roku 2011 směřují do tří oblastí:

- oblast osvěty
- vytváření prospolečenských postojů
- projekty zaměřené na kompenzaci handicapů

### 2.6.1 Ekonomická oblast

#### Vize 2012

V polovině roku 2009 byl na Českých drahách odstartován program Vize 2012, který měl být jakýmsi transformačním programem napříč celou strukturou Českých drah s důrazem na ekonomickou rovinu fungování. Započal proměnu, díky které by se České dráhy přiblížily k ideálu moderní a prosperující společnosti zaměřené na zákazníka. Cílem Vize 2012 byla realizace restrukturalizačních opatření zaměřených na zlepšení firemní ekonomiky, optimalizaci řídicích úrovní a zvyšování produktivity práce v celé společnosti.

Celý program VIZE 2012 si klade za cíl nejen zvýšení spokojenosti zákazníků, ale současně celkový růst hodnoty firmy. Je postaven na bázi 17 prioritních projektů jdoucích napříč firmou, dělících se do 5 následujících oblastí:

---

<sup>59</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 27

- Orientace na zákazníka
- Vztahy s objednateli
- Rozvoj komerčních aktivit
- Zlepšení provozní efektivnosti
- Moderní organizace a lidské zdroje

Zhruba třetina ze 17 projektů byla dokončena a uvedena do každodenní praxe. Další projekty byly po provedení analýzy a odsouhlasení dalšího postupu předány příslušným odborům, kde se řeší v rámci standardní pracovní náplně.

Program Vize 2012 v roce 2012 končí a už se dá hodnotit co se v jednotlivých etapách podařilo.<sup>60</sup>

V roce 2009 to bylo:

- uzavření dlouhodobých smluv na regionální a dálkovou dopravu
- snížení režijních nákladů o 700 mil. Kč
- byl poprvé vykázán zisk před odečtením odpisů a daní

V roce 2010 se v rámci Vize 2012 podařilo:

- uskutečnit přechod na mezinárodní účetní standardy IFRS
- zahájit elektronické aukce při nákupu
- nárůst ročních tržeb z vnitrostátní dopravy o 189 milionů korun

---

<sup>60</sup> Železničář: *Vize 2012 před koncem: tři roky, které změnily dráhy* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z [www: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/zeleznicar/zeleznicar\\_15\\_2012.pdf>](http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/zeleznicar/zeleznicar_15_2012.pdf)

Rok 2011 přinesl:

- smlouvy na obnovu vozidlového parku za 11 miliard korun
- historicky první emise dluhopisů za 300 milionů eur
- úsporu mzdových nákladů o 530 milionů korun

Ekonomický náměstek Českých drah Ing. Michal Nebeský při ukončování projektu Vize 2012 prohlásil:

*„V této chvíli počítáme se vznikem samostatné dceřiné společnosti pro osobní dopravu, pod kterou má spadat jak provoz osobních vlaků, tak opravárenství kolejových vozidel. Druhá připravovaná dceřiná společnost s pracovním názvem Stanice a servis bude spravovat železniční stanice a ostatní klíčový majetek. Strategické, metodické a kontrolní funkce celé skupiny chceme realizovat na holdingové úrovni. Vybrané činnosti budou probíhat centralizovaně. Tento postup je součástí naší strategie, jak čelit aktuálním výzvám, které před Českými drahami stojí.“<sup>61</sup>*

## 2.6.2 Sociální oblast

### Personální stránka

Ze své vlastní zkušenosti vím<sup>62</sup>, že České dráhy odnepaměti nadstandardně pečují o své zaměstnance, formou různých benefitů. Zaměstnanci Českých drah mají například standardně šest týdnů dovolené, mohou, včetně jejich rodinných příslušníků, využívat bezplatně tzv. režijních jízd v síti českých a slovenských železnic. Mohou využívat v rámci evropského sdružení FIP jízdy vlakem do zahraničí za symbolické ceny. Spousty prvků CSR v sociální rovině se dá dohledat v Kolektivní smlouvě, kterou České dráhy každoročně uzavírají po dohodě se zástupci zaměstnanců – jednotlivými odborovými organizacemi.

---

<sup>61</sup> Železničář: *Vize 2012 před koncem: tři roky, které změnily dráhy* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z [www: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/zeleznicar/zeleznicar\\_15\\_2012.pdf>](http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/zeleznicar/zeleznicar_15_2012.pdf)

<sup>62</sup> Pozn. autora: U Českých drah pracuji již 10 let

Nemohu bohužel jiné prozaměstnanecké aktivity podniku doložit odkazem na zdroj, protože po dohodě s personálním odborem Českých drah, mohu využívat k psaní diplomové práce pouze veřejně dostupné zdroje, v kterých se jich spousta nezmiňuje. Nechci tím říct, že České dráhy ba se chovaly nezodpovědně k společnosti a protěžovali své zaměstnance množstvím výhod. Spíše si myslím, že je škoda, že České dráhy jsou v tomto ohledu sociálně zodpovědným podnikem, který nezdůrazňuje své aktivity v sociálně-personální rovině CSR.

Dohledatelnou sociálně odpovědnou aktivitou Českých drah je účast v Mezinárodní federaci pro kulturu a volný čas železničářů - FISAIC (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). Byla založena v západní Evropě už v roce 1952 a sdružuje 25 zemí Evropy. Čeští železničáři do ní vstoupily v roce 1990. Jejím hlavním cílem je organizace a kultivace zájmové činnosti železničářů ve volném čase jak na národní, tak i mezinárodní úrovni.

Další docela zajímavým projektem s prvky CSR na poli personální politiky Českých drah je tzv. „Systém trvalého zlepšování“. Jedná se o sběr nápadů zaměstnanců společnosti na zlepšení, například pracovního prostředí, technologických procesů, služeb veřejnosti, apod. Každý, kdo má návrh, který přinese Českým drahám pozitivní efekt, může prostřednictvím formuláře, tzv. „Karty nápadů“, dostupné na interních stránkách firmy, podávat své nápady na jednorázové či dlouhodobě udržitelné zlepšení činnosti společnosti. Nejedná se však o sběr stížností, a proto pouhé podání stížnosti bez navržení jejího možného řešení není považováno za relevantní účast v projektu. Zaměstnanci mají díky tomuto projektu prosadit své nápady do fungování společnosti a jsou za úspěšně realizované podněty finančně odměněni.<sup>63</sup>

Ve výroční zprávě se můžeme dočíst, že na generálním ředitelství ČD byl zahájen proces hodnocení zaměstnanců, jehož hlavním cílem je zvýšení motivace a tím i výkonnosti zaměstnanců. Aby proces hodnocení byl komplexní, byl vytvořen kompetenční model pro vedoucí zaměstnance ČD, který bude v roce 2012 rozšířen i na nižší pozice.

---

<sup>63</sup> České dráhy: *Dobrý nápad se vyplatí* [online]. [cit. 2012-07-29]. dostupný z: < <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/aktualni-tema/-10563/> >

Dále bylo v oblasti zvyšování kvality komunikace se zákazníkem bylo zahájeno několik vzdělávacích projektů, ve kterých si zaměstnanci v přímém kontaktu se zákazníkem zlepšují své dovednosti při jednání se zákazníky.<sup>64</sup>

V neposlední řadě je třeba zmínit, že České dráhy mají od roku 2005 vypracovaný „Etický kodex“, který představuje souhrn etických principů, norem a požadavků, které jsou závazující pro jejich zaměstnance. Etický kodex popisuje etické hodnoty Českých drah, jejich vizi a poslání.<sup>65</sup>

### **Marketingové kampaně s prvky CSR<sup>66</sup>**

**Vlak štěstí a naděje** je internetová dražba obrázků dětí z dětských domovů. České dráhy na tomto projektu pracují se společností Siemens.

**Vlak plný úsměvů** je speciální souprava pro zdravotně postižené, která jednou ročně veze handicapované do Brna na speciální veletrh zdravotnických pomůcek jindy zase veze děti na filmový festival do Zlína. Tento projekt je pořádán spolu s Uníí železničních zaměstnanců.

**Preventivní vlak** složí jako názorná ukázka prevence nehod při předcházení tratě a úrazů proudem z troleje. Jedná se o speciální soupravu, do které chodí školy s mladými lidmi ve věku od 13 do 19 let. Na tomto projektu spolupracují České dráhy a ČD Cargo s BESIPem Ministerstva dopravy, Policií ČR a Drážní inspekcí.

**Plaváček** je projekt, kdy České dráhy podporují nadané děti z dětských domovů a umožňují jim cestovat po republice na jejich kulturní vystoupení.

---

<sup>64</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 42

<sup>65</sup> Výroční zpráva Skupiny České dráhy 2007, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 155 s., s. 42-43

<sup>66</sup> Zdroj: Příloha P III: *Podklady z Odboru marketingu a komunikace*

**WintonTrain** byl ojedinělým projektem, kdy 70 let po posledním transportu židovských dětí do bezpečí Velké Británie vypravily České dráhy z Prahy na počest činu Nicholase Wintona speciální vlak napříč Evropou po původní trase tehdejších spojů se zachraňovanými dětmi

**Net Vlak** je speciální projekt počítačové učebny na kolejích, v níž zdravotně postižení lektoři a odborníci na IT školí studenty. Projekt tak přispívá k lepšímu vzájemnému vnímání postižených a zdravých občanů

**Euroklíč** znamená, že se České dráhy s desítkami dalších firem připojily k projektu, který usnadňuje cestování postižených po železnici. Pomocí speciálního klíče vybaví České dráhy ve stanicích bezbariérové toalety. Tyto klíče jsou jednotné pro celou Evropu, kde je používají všichni hendikepovaní občané.

**Speciální web pro postižené** jsou stránky „[www.cd.cz/bezprekazek](http://www.cd.cz/bezprekazek)“, které marketing Českých drah připravil přímo na míru handicapovaným a nevidomým cestujícím.

**Kinematovlak** je železniční vůz přestavěný na mobilní kino, který objíždí republiku a promítá pohádky dětem tam, kde normální kino nemají.

Důležitou aktivitou s jednoznačnými prvky společenské odpovědnosti, které České dráhy buď přímo pořádají nebo se na nich podílejí jsou tzv. „parní jízdy“, probíhající během celého roku po celém území České republiky. Parní jízdy pořádají většinou Krajská centra osobní dopravy, které zastupují České dráhy v jednotlivých krajích. Tyto parní, někdy nazývané i „Nostalgické jízdy“ zprostředkovávají nevšední zážitek z projížďky historickými vlakovými soupravami, jsou u veřejnosti velmi oblíbené, ale zároveň jsou i velmi nákladné a často stojí na skupinách nadšenců, kteří těmto atrakcím obětují čas i finanční prostředky.

České dráhy provozují už od roku 1999 Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka, které má v náplni práce starat se o historická kolejová vozidla a jeho exponáty často jezdí na zmiňovaných parních (nostalgických) jízdách. „V Lužné u Rakovníka po ukončení provozu Depa kolejových vozidel začala působit řada spolků, zabývajících se historií železnic. Dobrovolnou aktivitou se snažily o další využití depa nejen pro pravidelnou výstavní činnost,

ale i pro soustředování a opravy parních lokomotiv a dalších památek na jejich provoz. Od 1. 7. 1999 na tuto činnost navázaly České dráhy a založily zde své železniční muzeum. To v současné době spadá pod organizační složku Depo historických vozidel (DHV), jež je určeno k převzetí všech historických strojů Českých drah a organizuje jejich provoz, údržbu a opravy.<sup>67</sup>

V roce 2012 České dráhy otevřely nové železniční muzeum v Olomouci. Slavnostní zahájení provozu tohoto muzea proběhlo 10. srpna 2012 v prostorách remízy olomouckého depa kolejových vozidel na Tábořské ulici. Toto olomoucké železniční muzeum je jakousi pobočkou (deponií) muzea v Lužné.<sup>68</sup>

V Příloze „P I“ jsou zobrazeny letáky s upoutávkami na parní jízdy, železniční muzeum a akce Českých drah s akcentem CSR.

### 2.6.3 Environmentální oblast

Ochrana životního prostředí se u Českých drah snaží o minimalizaci všech případných rizik a dopadů související s předmětem činnosti podniku v souladu s právními požadavky a navazujících legislativních opatření.

Prostřednictvím oddělení kvality a životního prostředí jsou zajišťovány následující činnosti:<sup>69</sup>

- údržba zeleně na pozemcích ČD se zaměřením na bezpečnost provozu a cestující veřejnost
- hubení plevelů, kdy se upřednostňuje mechanická cesta před chemickým způsobem
- řízení odpadového hospodářství
- autorizované měření stacionárních zdrojů znečištění ovzduší
- kontrola účinnosti spalování a užití energie těchto zdrojů

---

<sup>67</sup> ČD Muzeum Lužná u Rakovníka, *Historie* [online]. [cit. 2012-03-25]. dostupný z [www: <http://www.cdmuseum.cz/muzeum/historie/-6217/>](http://www.cdmuseum.cz/muzeum/historie/-6217/)

<sup>68</sup> ČD Muzeum Lužná u Rakovníka, *Otevření expozice historických vozidel v Olomouci* [online]. [cit. 2012-03-25]. dostupný z [www: <http://www.cdmuseum.cz/muzeum/aktuality/-14141/>](http://www.cdmuseum.cz/muzeum/aktuality/-14141/)

<sup>69</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 43

- monitoring jakosti pitných a podzemních vod v souladu s platnými právními předpisy
- odstraňování následků mimořádných havarijních úniků nebezpečných látek do životního prostředí
- sanace ekologických zátěží způsobených haváriemi v souladu s rozhodnutími orgánů státní správy a samosprávy
- aktualizace a vypracování havarijních plánů pro provozovny, kde je nakládáno se závadnými látkami
- zpracování Vnitřního ekologického auditu Českých drah, a.s.
- provádění interních auditů v DKV Česká Třebová–PJ Liberec a PP LD Horní Hanychov v rámci plnění požadavků normy ČSN
- EN ISO 14001:2005
- školení v rámci jednotlivých oblastí životního prostředí
- kontroly k zajištění činnosti na úseku ochrany životního prostředí
- ověření plnění právních předpisů a opatření napříč všemi složkami

V roce 2011 byla navíc uzavřena veškerá potřebná výběrová řízení na odstranění staré ekologické zátěže v lokalitě Brodek u Přerova.

Náklady na odstranění této ekologické zátěže budou spolufinancovány ze strukturálních fondů Operačního programu EU Životní prostředí. Sanační práce budou zahájeny v roce 2012.<sup>70</sup>

V roce 2008 probíhal v UŽST<sup>71</sup> Liberec vzorový projekt pro zpracování a aplikování preventivních opatření k zamezení ohrožení životního prostředí – EMS dle normy ČSN EN ISO 14001. Tato stanice získala za činnost v dané oblasti certifikát ISO.

Vedení UŽST Liberec stanovilo environmentální politiku pro stanici Liberec a Liberec – Horní Růžodol. Toto bylo v souladu s koncepčními záměry a dokumenty Generálního ředitelství Českých drah, a.s. v oblasti ochrany životního prostředí.

---

<sup>70</sup> Výroční zpráva 2011 Skupiny České dráhy, České dráhy, a.s., Praha. 2011. 255 s., s. 43

<sup>71</sup> UŽST – uzlová železniční stanice



Environmentální politika v liberecké stanici byla založena na důsledném využití a rozvoji duševního a fyzického potencialu všech zaměstnanců výkonné jednotky a postupného uplatnění všech dostupných zdrojů ke zlepšování životního prostředí a omezení environmentálních dopadů a činností OS na životní prostředí.<sup>72</sup>

## 2.7 Výhled do nejbližší budoucnosti Českých drah

V současnosti se České dráhy připravují na zavedení tzv. holdingové struktury. Představenstvo Českých drah už jmenovalo holdingové manažery, z řad zaměstnanců společnosti, kteří budou zodpovědní za přípravu a tvorbu holdingové struktury ve své oblasti působnosti.

K 1. dubnu 2012 vznikla Skupina pro podporu holdingového řízení, která byla zakotvena do stávající organizační struktury Českých drah. Ve stejné době a ze stejného důvodu byl zahájen program centralizace podpůrných činností. Holdingová struktura Českých drah počítá s dceřinými společnostmi pro klíčové oblasti, které se soustředí na své hlavní činnosti – osobní dopravu, nákladní dopravu a stanice a servis. Podpůrné činnosti ale budou pro dceřiné společnosti zajišťovány centrálně, což mimo jiné umožní provádět je efektivněji a standardizovaně.

Příprava na holding je součástí širší strategie Českých drah na stále se liberalizujícím železničním trhu. České dráhy si od holdingové struktury slibují větší využití síly Skupiny České dráhy, efektivity a jednotné strategie, a to na domácím i zahraničním trhu.<sup>73</sup>

S předchozím prohlášením korespondují i zveřejněné plány Českých drah na založení vlastní nízkonákladové železniční společnosti, která by využívala starších vlakových souprav. Dráhy by se pomocí této nízkonákladové společnosti chtěly účastnit soutěží na doto-

---

<sup>72</sup> České dráhy: *Environmentální politika (EMS)* [online]. [cit. 2011-06-21]. dostupný z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/projekty/-769/>>

<sup>73</sup> Pololetní zpráva Skupiny České dráhy 2012, České dráhy, a.s., Praha. 2012. 42 s., s. 20

vané tratě i v zahraničí, hlavně v Rakousku a Německu. České dráhy se inspirovali u velkých zahraničních dopravců, kteří mají podobné dceřiné společnosti.<sup>74</sup>

Na závěr této kapitoly o Českých drahách bych rád zmínil zajímavou studii o externích nákladech (tzv. externalitách) u jednotlivých druhů dopravy si nechala vypracovat Mezinárodní železniční unie. Ty se projevují zejména prostřednictvím znečištěného ovzduší, hluku, ale i nehod. Studie zkoumala údaje z roku 2008. Experti ze společností CE Delft, INFRAS a ISI zpracovali data z 25 států Evropské unie (bez Malty a Kypru) plus z Norska a Švýcarska a došli k závěru, že železniční doprava má ve srovnání se silniční na externalitách v Evropské unii minimální podíl. Zatímco osobní a nákladní vlaky způsobují okolo dvou procent těchto nákladů, osobní automobily více než 60 procent a všechny druhy silničních prostředků dokonce přes 90 procent.

Závěrem studie bylo, že železniční doprava má v přepočtu na osobokilometry asi čtyřikrát méně externích nákladů než silniční nebo letecká. U nákladní dopravy dokonce šestkrát méně. Více než polovina externích nákladů ze silniční dopravy pochází z dopravních nehod a u letecké dopravy zase externality z drtivé většiny souvisí se změnou klimatu.

Zveřejněná Celková roční výše dopravních externích nákladů činila v těchto zemích více než 500 miliard eur, tedy asi 4 procenta HDP.

Generální ředitel Mezinárodní železniční unie Jean-Pierre Loubinoux se k této zprávě vyjádřil tak, že: „Zpráva je dalším jasným důkazem výhod železniční dopravy, a to ze společenského i ekonomického hlediska.“<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> iDnes/Ekonomika: *ČD plánují vlastní nízkonákladovku, chtějí expandovat i za hranice* [online]. [cit. 2012-07-29]. dostupný z: <[http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-nizkonakladovou-spolecnost-frc-eko-doprava.aspx?c=A120412\\_203804\\_ekoakcie\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-nizkonakladovou-spolecnost-frc-eko-doprava.aspx?c=A120412_203804_ekoakcie_brm)>

<sup>75</sup> Dopravní noviny: *UIC: Studie prokazuje ekologický přínos železnice* [online]. [cit. 2012-08-28]. dostupný z: <<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/uic-studie-prokazuje-ekologicky-prinos-zeleznice>>

### 3 VEŘEJNÝ PROSTOR A VÝSTAVY NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH

Vzhledem k tomu, že se v projektové části pokusím navrhnout „Veřejnou galerii“ je nashodě vymezit v teoretické části pojem veřejný prostor a uvést nějaké příklady výstav, které proběhly na veřejných prostranstvích. Spousta umělců zaměřuje svoji tvorbu právě na veřejná prostranství, ať už chce svým uměním daný veřejný prostor nějak ovlivnit, či změnit, anebo chce veřejného prostoru využít k prezentaci svých děl.

#### 3.1 Definice veřejného prostranství (veřejného prostoru)

Podle vyjádření Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, které zrekapituloval náleží Ústavního soudu č. 211/2005 Sb., se pojem veřejné prostranství vyskytuje přibližně ve 138 (českých) právních předpisech a poprvé byl definován v zákoně č. 128/2000 Sb, který definuje veřejné prostranství jako všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.<sup>76</sup>

Zajímavější pohled na veřejný prostor vyjádřila Joanna Erbel, která přednáší sociologii na Varšavské univerzitě, a ta napsala: „*Veřejný prostor je v přesném slova smyslu prostor přístupný všem, je to demokratická aréna, kde se mohou scházet a společně trávit čas lidé různých věkových skupin, společenských tříd, pohlaví a ras.*“<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Wikipedia: *Veřejné prostranství* [online]. [cit. 2012-08-26]. dostupný z [www: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Ve%C5%99ejn%C3%A9\\_prostranstv%C3%AD>](http://cs.wikipedia.org/wiki/Ve%C5%99ejn%C3%A9_prostranstv%C3%AD)

<sup>77</sup> Atlas transformace, ERBEL Joanna: *Veřejný prostor* [online]. [cit. 2012-08-26]. dostupný z [www: <http://www.monumenttotransformation.org/atlas-transformace/html/v/verejny-prostor/1-verejny-prostor.html>](http://www.monumenttotransformation.org/atlas-transformace/html/v/verejny-prostor/1-verejny-prostor.html)

### 3.2 Typy veřejných prostranství (veřejných prostorů)

Mezi veřejnými prostory ve městě jsou značné rozdíly. V urbanistická teorii není žádná systemizace na veřejné prostory a jejich terminologie není ustálená a může tak vznikat spousta různých hledisek na dělení těchto prostor.

Nejjednodušším členěním bude dělení podle základního charakteru na čtyři základní typy:<sup>78</sup>

- ulice
- náměstí
- zeleň
- ostatní plochy

Tyto základní typy můžeme dále dělit a některé mezi sebou volně přecházejí, popřípadě splývají. Např. ulice můžeme členit na koridorové, náměstí můžeme rozlišovat na společenské (reprezentační), obchodní, tržiště, obytné, dopravní atd.

Druhým typem členění veřejných prostorů ve městě je dělení podle jejich významu v městském organismu. Zde můžeme rozlišit veřejné prostory:<sup>79</sup>

- lokální - vnitroblokové, které mají význam zejména pro obyvatele nejbližšího okolí
- místní – veřejný prostor, který je jedním z několika případně mnoha obdobných v městské čtvrti, prostor, který nemá žádný zvláštní význam
- okrskový – veřejný prostor, který je typický pro určitou městskou část nebo čtvrť
- celoměstský – veřejný prostor, který je občany vnímán jako nejdůležitější, nejvýznamnější ve městě, může být totožný s některým z předchozích typů

---

<sup>78</sup> ČABLOVÁ, M.: *Veřejný prostor – amfiteátr veřejného života*, Teze k disertační práci, FA VUT v Brně, 2001. 33 s., s. 7

<sup>79</sup> ČABLOVÁ, M.: *Veřejný prostor – amfiteátr veřejného života*, Teze k disertační práci, FA VUT v Brně, 2001. 33 s., s. 8-10

- regionální – veřejné prostranství symbolizující určitý region
- nadregionální, národní – veřejné prostranství vytvářející nebo symbolizující identitu národa, státu nebo jiné velké a významné skupiny lidí

Další způsob dělení je postavený na převažující funkci veřejného prostoru. Veřejné prostory tak mohou být společenské, slavnostní, reprezentační, shromažďovací, dopravní, rekreační, obytné a obchodní.

Dále mohou být veřejné prostory děleny např. podle zastřešení na volné a kryté, či podle polohy vůči terénu na veřejné prostory na terénu, nad terénem a pod terénem (podchody a podzemní galerie).<sup>80</sup>

### 3.3 Aktivity na veřejných prostranstvích (veřejných prostorách)

Veřejná prostranství nejsou jenom prázdné plochy mezi budovami, ale hlavně místa, kde se lidé setkávají. Volná prostranství slouží obyvatelům a návštěvníkům města k uspokojování rozdílných pohybových, pobytových a společenských aktivit a podílejí se tak na vytváření charakteru města.<sup>81</sup>

Dobrý veřejný prostor lidi přitahuje. Důvodem jsou různé aktivity a vzájemné kontakty, které v tomto území mohou lidé provozovat. Každý úspěšný veřejný prostor musí dobře fungovat, potěšit své návštěvníky a uspokojit některé jejich specifické požadavky. Musí jim poskytnout služby, možnost zúčastnit se zábavy nebo například v ústraní odpočívat.

Důležitým prvkem veřejných prostorů jsou aktivity, které se na nich odehrávají. Tyto aktivity můžeme dělit podle několika kritérií:<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup> ČABLOVÁ, M.: *Veřejný prostor – amfiteátr veřejného života*, Teze k disertační práci, FA VUT v Brně, 2001. 33 s., s. 8-10

<sup>81</sup> MADDEN, K.: *Utváření místa*, Nadace partnerství, Brno 2003, 98 s. ISBN 80-239-0614-3. s. 21-28

<sup>82</sup> GEHL, J.: *Život mezi budovami: Užívání veřejných prostranství*, Brno, Nadace Partnerství, 1999, 202 s. ISBN 80-85834-79-0. s. 45-52

- podle činností, které se na veřejném prostranství odehrávají - obchod, obytné prostředí, zábava.
- podle jejich charakteru - pohybové (chůze, pomalá jízda) a pobytové (stání, sezení, hry, mluvení či jídlo).
- podle jejich společenského zařazení na nezbytné, volitelné a společenské

### 3.4 Výstavy na veřejných prostranstvích (ve veřejných prostorách)

Jak jsem zmiňoval v úvodu této kapitoly, řada umělců má zkušenosti s tvorbou a vystavováním na veřejných prostranstvích. Existuje i spousta, hlavně nevládních a neziskových organizací jako např. Člověk v tísni, Lékaři bez hranic nebo Transparency International, pro které jsou veřejná prostranství nedílnou částí jejich komunikace s veřejností. Často tam prezentují soubory dokumentárních fotografií ukazující na závažná společenská témata.

S řadou takovýchto výstav jsem se setkal i já osobně.

V následujících kapitolách krátce popíšu několik projektů, které se prezentují nebo prezentovali ve veřejném prostoru.

#### 3.4.1 Galerie na Letišti Praha<sup>83</sup>

V hale pražského letiště probíhají od roku 2010 výstavy fotografií i jiných výtvarných děl, výstavy designu, probíhají tam divadelní projekty a v roce 2011 tam proběhla část filmového festivalu Febiofest.. Cestující na letišti, tak mají možnost příjemně strávit předodletový čas.

---

<sup>83</sup> Letiště Praha: *Akce a výstavy 2012* [online]. [cit. 2012-08-27]. dostupný z: < <http://www.prg.aero/cs/sluzby-cestujicim/akce-a-vystavy/>>

### 3.4.2 Putovní výstava „Korupce po česku“<sup>84</sup>

Tato výstava probíhala na náměstích větších měst během roku 2011. Jejím cílem bylo široké veřejnosti stručně přiblížit významné české kauzy korupce a zpronevěry od roku 1989, zrekapitulovat je a zejména pak ukázat, jak jednotlivé případy dopadly. Výstava zároveň seznamuje se základními rysy korupčního prostředí v České republice a odkazuje na různé iniciativy, poradny či organizace, které v České republice proti korupci aktivně bojují.

### 3.4.3 Galerie na kolejích – Leica Gallery Prague<sup>85</sup>

V roce 2005 přišla Leica Gallery Prague, o.p.s. s ojedinělým mobilním výstavním projekt „Galerie ve vlaku“. Výstava Workers od Sebastiaa Salgada objela ve speciálně upravených železničních vagonch vybraná města České a Slovenské republiky a přivezla fotografie až k lidem. Pro velký úspěch následovaly další dva ročníky s projekty Antonína Kratochvila a manželů Wendersových.

### 3.4.4 Peter Župník – Orbis Pictus Leuchovia<sup>86</sup>

17 velkoformátových snímků z interiérů levočských chrámů od slovenského fotografa žijícího v Paříži. Výstava proběhla v exteriérech - v roce 2011 v parku na „Náměstí majstra Pavla“ v Levoči a v roce 2012 na mřížoví Klášterních zahrad v sousedství chrámu Povýšení Svatého Kříže v Litomyšli.

---

<sup>84</sup> Respekt/Institut: *Putovní výstava KORUPCE PO ČESKU* [online]. [cit. 2011-07-25]. dostupný z: <<http://www.respektinstitut.cz/putovni-vystava-korupce-po-cesku/>>

<sup>85</sup> Leica Gallery Prague: *Historie galerie* [online]. [cit. 2011-07-25]. dostupný z: <<http://www.lgp.cz/cz/onas/galerie.html>>

<sup>86</sup> Župník Peter: *Výstavy* [online]. [cit. 2011-07-25]. dostupný z: <<http://www.zupnik.eu/cz/Expositions/recomment.php>>

### 3.4.5 Vitrína Deniska<sup>87</sup>

Jedná se o nenápadný, ale zajímavý projekt v centru Olomouce - opuštěnou vitrínu, která slouží pro prezentaci současného umění. O tento prostor se starají tři mladí kurátoři a výtvarníci: Nina Michlovská, Katarína Gatialová a Alexandr Jančík. Tato „galerie“ se tak trochu stala nástupcem Galerie 36 – mobilního výstavního stánku, který několik let fungoval jako galerie v areálu výstaviště Flora v Olomouci.

## 3.5 Názor kurátorů na výstavy ve veřejných prostorách

Při získávání informací ohledně výstav ve veřejných prostranstvích jsem dostal nápad zeptat se samotných kurátorů výstav, kteří přicházejí denně do styku s výtvarným uměním, aby vyjádřili svůj názor na výstavy ve veřejných prostorách. Ocituji dva názory – Mgr. Štěpánky Bielezsové, kurátorky sbírky fotografie v Muzeu moderního umění v Olomouci a Prof. Mgr. Jindřicha Štreita, uznávaného fotografa a teoretika umění.

Na otázku: „Vyjádřete svůj názor na výstavy ve veřejných prostorách (veřejných prostranstvích) obecně - jednorázové výstavy, výtvarné akce v plenéru, v kontextu s kamennými institucemi (muzea, galerie), výstavy v supermarketech,...?“ Štěpánka Bielezsová odpověděla: *„Myšlenka přenést umění novou a netradiční formou z kamenných galerijních prostor až k lidem má své kořeny už v baroku, snad možná ještě dříve. Vždyť dodnes kráší veřejná prostranství mariánské a morové sloupy, sochařské kompozice a kašny. Krajinu zmalebňují kříže, milníky a boží muka. Už dávno neplatí, že umělce a jeho dílo lze vidět jen po zaplacení vstupného v galeriích, ale třeba už i na letištích, ve dvoranách divadel, v halách supermarketů. Umění by nemělo oslovovat jen odborníky, kteří se o dění na umělecké scéně aktivně zajímají, ale především zaujmout lidi, kterým jejich okolí zevšednělo, zešedivělo. Projekty pro veřejné prostory často počítají s prvkem hry. Jsou komunikativní, vybízejí k zamyšlení, iritují či šokují. Každopádně mají vzbuzovat reakci publika, vytrhnout z*

---

<sup>87</sup> H\_aluze: PAF: Vitrínka Deniska [online].[cit. 2012-06-20]. dostupný z: < <http://blog.h-aluze.cz/paf-vitrina-deniska/>>



*denního stereotypu. A svým způsobem kultivovat celospolečenský dialog o aktuálních tématech.*“<sup>88</sup>

Jindřich Štreit odpověděl na stejnou otázku stručně a výstižně: „*Mám rád, když veřejné prostory jsou doplněny výtvarným uměním. Myslím, že to prospívá oběma stranám. Prostor to obohacuje. Začlenění uměleckých artefaktů by měl posoudit odborník, aby nebylo ublíženo ani prostoru ani dílu. proto je nutné vše posuzovat s citem.*“<sup>89</sup>

### 3.6 Veřejné prostory na vlakových nádražích

V závěru kapitoly bych ještě rád zmínil, že i nádraží může být kulturním veřejným prostorem. Velkými nádražními budovami projdou denně až tisíce osob a toto je právě obrovská příležitost jednak pro prezentaci (nejenom) výtvarného umění, které zase na oplátku cestujícím prostředí nádraží zkulturní. Krásným příkladem „společensky“ promyšleného vlakového nádraží je nově budované vídeňské hlavní nádraží, které bude zprovozněno koncem roku 2012.<sup>90</sup>

Architekt Albert Wimmer vyhrál architektonickou soutěž na návrh vídeňského hlavního nádraží s nejlepší vizí, jak tomuto nádraží vdechnou život a začlenit ho do přirozeného života v centru Vídně. Jeho snahou je, aby toto nádraží, či spíše nová městská čtvrť, žila 24 hodin denně. Sám Wimmer prohlásil: „Všechny emoce společnosti jsou podle mě koncentrovány v železnici a nádražích. Z urbanistického pohledu je to neuvěřitelná výzva,“<sup>91</sup>

Zajímavá výstava proběhla v březnu roku 2012 v pražské Galerii Jaroslava Fragnera s podtitulem „Pražská nádraží ne/využitá“, která pojednávala o tom, jak lze využít pražská nádraží nebo jak mohou železniční budovy oživit celé městské čtvrti. Tato výstava ukazovala i formou studentských prací jak by bylo možné nevyužívané nádražní komplexy

---

<sup>88</sup> Viz. Příloha P II: *Názory kurátorů na výstavy ve veřejných prostorách a na projekt „Veřejná galerie“*

<sup>89</sup> Viz. Příloha P II: *Názory kurátorů na výstavy ve veřejných prostorách a na projekt „Veřejná galerie“*

<sup>90</sup> MyCentrope: *Vídeňské nádraží bude zprovozněno koncem roku 2012.* [online].[cit. 2012-07-16]. dostupný z: <<http://www.mycentrope.com/cs/home/921/videnske-hlavni-nadrazi-bude-zprovozneno-koncem-roku2012>>

<sup>91</sup> E15 EURO: *Emoce na kolejích* [online].[cit. 2012-07-18]. dostupný z: <<http://euro.e15.cz/archiv/light/emoce-na-kolejich-819972>>

smysluplně využít, aby zapadaly do prostředí města. Výstava naopak poukazovala na praktiky developerů, kterým jde často primárně jenom o zisk a nenávratně ničí tato místa, která jsou největší potenciální rozvojová území města.<sup>92</sup>

Ukázky výstav ve veřejných prostorách:<sup>93</sup>



Obr. č. 3: Peter Župnik, Litomyšl. 2012



Obr. č. 4: Korupce po česku, Olomouc. 2011



Obr. č. 5: Ministerstvo dopravy, Praha. 2011



Obr. č. 6: LFŠ, Uherské Hradiště. 2010

---

<sup>92</sup> Lidovky.cz: *Pražská nádraží? Hlavně je nenechat developerům.* [online].[cit. 2012-04-05]. dostupný z: <[http://www.lidovky.cz/co-s-prazskymi-nadrazimi-hlavne-je-nenechme-developerum-vyzyva-vystava-1a8-/ln-bydleni.asp?c=A120306\\_193059\\_ln-bydleni\\_ter](http://www.lidovky.cz/co-s-prazskymi-nadrazimi-hlavne-je-nenechme-developerum-vyzyva-vystava-1a8-/ln-bydleni.asp?c=A120306_193059_ln-bydleni_ter)>

<sup>93</sup> Vlastní fotografická dokumentace

## 4 STANOVENÍ CÍLE PRÁCE A FORMULACE VÝZKUMNÝCH OTÁZEK PRO PRAKTICKOU A PROJEKTOVOU ČÁST DIPLOMOVÉ PRÁCE

### 4.1 Cíl diplomové práce

Cílem diplomové práce je zmapovat v prostředí Českých drah naplňování „Společenské odpovědnosti firem“ v ekonomické, sociální a environmentální rovině, a následně v projektové části diplomové práce na základě poznatků z teoretické a výsledků výzkumu v praktické části navrhnout a vypracovat projekt „Veřejné galerie“ odpovídající kritériím „CSR“.

### 4.2 Výzkumné otázky

Během studia materiálů o Společenské odpovědnosti firem, o situaci v Českých drahách a v železniční dopravě obecně a o přístupu společnosti k veřejnému prostoru jsem dospěl k následujícím poznatkům, které jsem původně sestavil do pracovních hypotéz. Po konzultaci s vedoucí mé diplomové práce, jsem dospěl k závěru, že tyto hypotézy nebudu zcela schopen na základě daného průzkumu statisticky ověřovat, a proto jsem je přeformuloval do výzkumných otázek. V praktické části diplomové práce se tak budu snažit odpovědět na tyto výzkumné otázky pomocí průzkumu.

Na základě předchozích poznatků jsem vytvořil tyto výzkumné otázky:

- České dráhy, a.s. se v mnoha ohledech chovají společensky odpovědně, ale nemají toto své chování přesně specifikované v kritériích CSR.
- České dráhy mají spousty marketingových projektů naplňujících kritéria CSR, ale minimálně se zaměřují na ekonomickou a personální stránku „Společenské odpovědnosti firem“.
- České dráhy ze své podstaty ekologického dopravce vůbec neřeší environmentální složku „Společenské odpovědnosti firem“.

- Firma velikosti a významu Českých drah by měla zahrnout „Společenskou odpovědnost firem“ do své podnikatelské koncepce a „CSR“ by se měla stát jejím důležitým marketingovým nástrojem.
- České dráhy by mohly nabízet nevyužité veřejné části nádražních budov jako prostory k prezentaci výtvarného umění nekomerčním kulturním institucím – galeriím, muzeím umění, charitativním organizacím, občanským sdružením, školám, školkám nebo nabízet za symbolickou cenu nevyužité nebytové prostory neziskovým organizacím pro vznik např. rodinných center, miniškolek, chráněných dílen apod.
- Ve vestibulech nádražních budov větších měst by mohly vzniknout galerie s jasným výstavním konceptem nebo by se tyto prostory mohly stát součástí probíhajících kulturních festivalů (divadelní, filmové, fotografické, Člověk v tísni, apod.).

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 PRŮZKUM SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI ČESKÝCH DRAH

### 5.1 Cíl průzkumu Společenské odpovědnosti Českých drah

V této části diplomové práce budu pomocí dotazníkových průzkumů, informací z pohovorů se zaměstnanci Českých drah a z veřejně dostupných zdrojů hledat odpovědi na jednotlivé výzkumné problémy a zároveň budu rozebírat činnosti Českých drah v oblasti ekonomické, sociální i environmentální, které mají prvky CSR. Obzvláště jsem se zaměřil na analýzu struktury Českých drah a rozbor jednotlivých marketingových kampaní, které mají nuanci CSR. Zabýval jsem se jednotlivými oblastmi Českých drah tak, aby korespondovaly se třemi rovinami CSR – ekonomickou, sociální a environmentální. Snažil jsem se vyseparovat jednotlivé zainteresované složky Českých drah – stakeholdry, kterých by se mohly jednotlivé roviny CSR dotýkat. Naopak v průzkumu zaměřeném na neziskové organizace jsem si ověřil, jak ony vnímají Společenskou odpovědnost obecně u státních firem a zda by byly ochotny spolupracovat s nimi na společných projektech. Záměrně jsem při průzkumu neziskovým organizacím nezmiňoval, že se jedná o České dráhy, aby nedošlo k nesprávným interpretacím. Výsledky průzkumů jsem zároveň konfrontoval v rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou, generálním ředitelem Českých drah. Zjišťoval jsem jeho postoj k této problematice a zároveň jsem si ověřoval, zda by byla možné realizovat projekt „Veřejné galerie“ ve vestibulu olomouckého nádraží. Ke konci rozhovoru s ředitelem jsem jej konfrontoval s výzkumnými otázkami/problémy této diplomové práce a chtěl jsem znát jeho odpovědi na ně, případně, zda s nimi souhlasí, či ne.

V závěru praktické části jsem shrnul poznatky ze všech průzkumů a snažil jsem najít odpovědi na stanovené výzkumné otázky. Na základě výsledků výzkumu zpracuji konkrétní praktický projekt.

### 5.2 Realizace průzkumu

Všechny průzkumy a sběr dat jsem prováděl v období leden 2011 až srpen 2012.

Tvorbu dotazníků, sběr dat a jejich vyhodnocení jsem uskutečnil pomocí internetového serveru „Vyplňto.cz“. Od mého původního záměru oslovovat ve vlacích cestující fyzickými papírovými dotazníky jsem po radách marketingového oddělení upustil. Sami s tím měli špatné zkušenosti a návratnost vyplněných dotazníků by byla minimální. Ke sběru informací, rozesílání emailů a oslovování respondentů jsem si vytvořil speciální emailovou

schránku `spolecenskaodpovednostfirem@email.cz`. Během výzkumu se ukázalo, že tato anonymní schránka se ne vždy hodí k oslovování určitých skupin respondentů, a tak jsem k emailové komunikaci využíval i svých osobních mailů a profilu na Facebooku.

### 5.3 Metody průzkumů

Během průzkumu jsem pracoval se třemi různými zdroji informací. V první řadě to byly veřejně přístupné informace o Českých drahách, které jsem shrnul v teoretické části práce a informace z otázek položeným pracovníkům marketingového oddělení Českých drah<sup>94</sup>. V druhém případě jsem čerpal z dat vyhodnocených z dotazníkových šetření a v konečné fázi jsem vycházel z informací, které jsem získal v rozhovoru s generálním ředitelem Českých drah Ing. Petrem Žaludou. Použil jsem tedy jak kvalitativní (pohovory se zaměstnanci) tak kvantitativní (dotazníková šetření) metody průzkumů.

V následujících kapitolách popíšu metody zpracování dat u jednotlivých zdrojů informací.

#### 5.3.1 Metoda zpracování dat - informace o prvcích CSR v Českých drahách z veřejně dostupných zdrojů a dotazováním zaměstnanců

Záměrně zdůrazňuji veřejně přístupné informace, protože jako zaměstnanec Českých drah mám přístup i k interním informacím firmy. Jsem ale vázaný mlčenlivostí a po závěrečné konzultaci diplomové práce s personálním oddělením, jsem se dohodl, že budu používat pouze veřejně přístupné zdroje jako jsou výroční zprávy, informace na internetových servech a veřejná periodika, která České dráhy vydávají a budu je používat tak, abych nepoškodil dobré jméno firmy.

V první fázi získávání informací bylo třeba přesně vymezit, co chci zjistit. Protože jak téma Společenské odpovědnosti firem, tak problematika Českých drah jsou velmi rozsáhlé. Ujasnil jsem si, že budu zjišťovat informace o CSR tak, aby byly přehledné a použitelné k rychlé orientaci v této problematice a nechtěl jsem se zaobírat sáhodlouhými úvahami na toto téma. Při výběru průzkumů o CSR, jsem se zaměřil na ty, které se zabývaly velkými a středními firmami. V 2. kapitole věnované Českým drahám jsem se zaměřil na jejich popis

---

<sup>94</sup> Viz Příloha P III: Podklady z Odboru marketingu a komunikace

tak, abych i nezasvěcenému diváku přiblížil velikost a složitost této organizace. Zároveň jsem hledal informace o aktivitách této firmy, které alespoň částečně naplňují kritéria CSR a které bych případně mohl použít při konfrontaci s výzkumnými problémy diplomové práce. Nejdůležitějším zdrojem tak byly výroční zprávy Skupiny České dráhy, kde byla uvedena prakticky veškerá fakta o této společnosti. Mojí výhodou v tomto ohledu bylo, že jako zaměstnanec Českých drah znám prostředí této firmy a vím, kde a jaké informace hledat.

Veškerá nelezenné relevantní informace jsem si archivoval i s odkazy na zdroj, abych je při přípravách na psaní diplomové práce vyhodnotil jako použitelné či nikoliv.

### 5.3.2 Dotazníkové průzkumy

Během příprav praktické části diplomové práce jsem měl nachystány celkem čtyři dotazníkové průzkumy zaměřené na hlavní stakeholdry firmy České dráhy, a.s., a to: zákazníky (veřejnost), zaměstnance a obchodní partnery. Můj původní záměr byl porovnávat názory na CSR u Českých drah těchto tří hlavních skupin a čtvrtým průzkumem, který byl zaměřený na skupinu „neziskové organizace“, si spíše ověřit reálnost projektu veřejné galerie a spolupráce Českých drah s neziskovými organizacemi. Po konzultaci s personálním odborem Českých drah a Odborem krizového řízení a bezpečnosti, jsem kvůli hrozbě porušení interních směrnic Českých drah o nakládání s informacemi, vypustil dotazníková šetření zaměřená na zaměstnance a obchodní partnery. Ze stejného důvodu jsem v analýze nepoužil otázku „*Domníváte se, že se České dráhy chovají společensky odpovědně?*“ z průzkumu zaměřeném na veřejnost.

### 5.3.3 Průzkum - CSR Českých drah zaměřený na veřejnost

Účelem tohoto průzkumu bylo zjistit pomocí skupin otázek tři oblasti informací:

- zjistit zda veřejnost zná pojem CSR
- zjistit jak veřejnost vnímá vztah Českých drah k CSR
- zjistit názor veřejnosti na konkrétní projekt CSR



### 5.3.3.1 *Metoda zpracování dat*

Při volbě vhodných metod k realizaci tohoto průzkumu, jsem musel zohlednit moje reálné možnosti uskutečnit vypovídající průzkum.

Na tvorbu elektronických dotazníků jsem využil internetového serveru „Vyplňto.cz“, kdy jsem si předplatil službu „Premium“, aby mi tvorba dotazníků fungovala bez jakýchkoliv omezení.

Dotazník obsahoval 23 otázek, z nichž byly 3 otevřené, nepovinné a jedna maticová.

V otevřených otázkách byla spousta zajímavých a podnětných odpovědí, ale i když byly nepovinné, respondenti je vypsali v takovém rozsahu, že jsem je do těchto průzkumů nepoužil. Využiji je ale při realizaci projektu naplňujícím kritéria CSR.

V úvodu dotazníku bylo potřeba vytvořit oslovení, jehož součástí bylo i uvedení do problematiky a objasnění respondentům pojmu Společenská odpovědnost firem (CSR). Největší část práce na výzkumu zabrala samotná tvorba a formulování otázek. Otázky jsem ověřoval na zkusmých respondentech, zda jim porozumí a zda i dotazník jim přijde logicky členěný. Toto jsem ještě před publikováním dotazníku konzultoval se sociologem Pavlem Konečným. Spousta připomínek chodilo i od prvních respondentů a první on-line dotazník se ještě na začátku sběru dat musel korigovat a spouštět znova. U respondentů jsem si chtěl mimo jiné ověřit, zda znají některé konkrétní marketingové aktivity Českých drah a zda by podpořili projekt navrhovaný v této diplomové práci.

Na to, aby byl průzkum relevantní vzhledem k velkému poli působnosti Českých drah, bylo potřeba vzorku 1 000 – 1 500 respondentů, což bylo v případě této diplomové práce nereálné. K oslovení potenciálních respondentů jsem využil všech dostupných kontaktů v mých emailových databázích. K šíření dotazníků jsem využil i prostředí sociální sítě Facebook.

Dotazník byl dostupný online na:

<http://spolecenska-odpovednost-cd-v.vyplnto.cz>.

### 5.3.3.2 *Statistické údaje z průzkumu:(viz. Příloha P V)*

Šetření probíhalo od 10. 09. 2011 do 18. 10. 2011

Délka celého průzkumu byla 373 hod

Počet respondentů byl: 515

Počet otázek v dotazníku: 23

Návratnost dotazníků: 53.5%

Průměrná doba vyplňování: 00.10:05

### **Zdroje respondentů**

Níže uvedený seznam obsahuje odkazy na nejvýznamnější stránky, ze kterých přišli respondenti:

- *nezjištěno* (57.9%)
- facebook.com (20.4%)
- vyplnto.cz (15%)
- email.seznam.cz (4.1%)
- redir.netcentrum.cz (1.1%)

### 5.3.3.3 *Charakteristika souboru respondentů (viz Příloha P V)*

Tohoto průzkumu se zúčastnilo 515 respondentů, z nichž bylo 317 žen (61,55%) a 198 mužů (38,45%).

### **Věkové kategorie byly u respondentů zastoupeny následovně:**

21 - 35 let	284 resp.	55.15%
36 - 45 let	103 resp.	20%
46 - 64 let	87 resp.	16.89%
65 a více let	23 resp.	4.47%
do 20 let	18 resp.	3.5%

**Vzdělání respondentů bylo:**

Vysokoškolské	305 resp.	59.22%
Středoškolské	181 resp.	35.15%
vyučen/a	24 resp.	4.66%
základní	5 resp.	0.97%

**Současná ekonomická aktivita dotazovaných respondentů:**

Zaměstnanec	269 resp.	52.23%
Student	97 resp.	18.83%
Podnikatel	65 resp.	12.62%
na mateřské dovolené	43 resp.	8.35%
jiné	31 resp.	6.02%
nezaměstnaný	10 resp.	1.94%

**5.3.4 Průzkum - CSR státních firem zaměřený na neziskové organizace (nno)**

Účelem tohoto průzkumu bylo zjistit pomocí skupin otázek čtyř oblastí informací:

- zjistit zda nno znají pojem CSR
- zjistit co je největší překážkou v jejich aktivitách
- zjistit zda by byly ochotny spolupracovat se státní firmou na společných projektech

**5.3.4.1 Metoda zpracování dat**

Postup při tvorbě elektronického dotazníku byl stejný jako v předchozí kapitole č. 5.3.3.

Dotazník obsahoval 15 otázek, z nichž byly všechny povinné a jedna maticová. V úvodu dotazníku bylo potřeba vytvořit oslovení, jehož součástí bylo i uvedení do problematiky a objasnění respondentům pojmu Společenská odpovědnost firem (CSR). Toto objasnění nebylo potřeba tak podrobné, jako v předchozím průzkumu, protože většina zástupců neziskového sektoru je znalá problematiky CSR. Dotazník jsem záměrně vedl s tím, že se jedná o anonymní státní firmu a u respondentů jsem si chtěl mimo jiné ověřit, zda by přivítali naplňování aktivit CSR u státních firem a či by v tomto směru byli ochotni s nimi spolupracovat..

Na obeslání respondentů jsem využil databáze kontaktů na neziskové organizace registrované na internetových stránkách „www.neziskovky.cz“ a na webu olomouckého kraje.<sup>95</sup> Obeslal jsem tak 426 respondentů, z nichž 111 mi dotazník vyplnilo.

Dotazník byl dostupný online na: <http://spolecenska-odpovednost-stat.vyplnto.cz>.

#### **5.3.4.2 Statistické údaje z průzkumu:(viz. příloha P V)**

Šetření probíhalo: od 3.8.2012 do 11.8.2012

Délka celého průzkumu byla: 312 hod

Počet respondentů byl: 111

Počet otázek v dotazníku: 15

Návratnost dotazníků: 67.9%

Průměrná doba vyplňování: 00.05:44

#### **Zdroje respondentů**

Níže uvedený seznam obsahuje odkazy na nejvýznamnější stránky, ze kterých přišli respondenti:

- *nezjištěno* (86.1%)
- [vyplnto.cz](http://vyplnto.cz) (5.1%)
- [novy.email.seznam.cz](http://novy.email.seznam.cz) (2.8%)

#### **5.3.4.3 Charakteristika souboru respondentů (viz příloha PV)**

Tohoto průzkumu se zúčastnilo 111 respondentů, z nichž bylo 69 statutárních zástupců nno (62,16 %), 32 zaměstnanců nno (28,83 %), 4 externisti (3,6%) a 6 respondentů uvedlo jiný údaj (5,41%).

---

<sup>95</sup> <http://www.kr-olomoucky.cz/>

**Převážná část zaměstnanců nno pracuje na:**

plný úvazek	33 resp.	29.73%
dohodu o prov. práce či prac. činnosti	31 resp.	27.93%
částečný úvazek	16 resp.	14.41%
dobrovolně bez nároku na mzdu	13 resp.	11.71%
jiné	18 resp.	16.22%

**Dotazovaná nno zaměstnává /spolupracuje s:**

do 10 pracovníků	47 resp.	42.34%
11 - 100 pracovníků	46 resp.	41.44%
1-2 pracovníků	15 resp.	13.51%
101 - 1000 pracovníků	2 resp.	1.8%
nad 1000 pracovníků	1 resp.	0.9%

**Předmětem činnosti dotazované neziskové organizace je:**

sociální služby	39 resp.	35.14%
vzdělávání a výzkum	15 resp.	13.51%
nespecifikované, ostatní	14 resp.	12.61%
kultura	14 resp.	12.61%
sport a volný čas	8 resp.	7.21%
přírodní a životní prostředí	8 resp.	7.21%
zdravotnictví	6 resp.	5.41%
komunitní rozvoj a bydlení	2 resp.	1.8%
dobročinnost	2 resp.	1.8%
mezinárodní nadační aktivity	1 resp.	0.9%
občanskoprávní osvěta a politické organizace	1 resp.	0.9%
odbory a profesní spolky	1 resp.	0.9%

**A hlavně mě u nno zajímalo, jaké prostory pro svou činnost využívají:**

dlouhodobě pronajaté prostory	69 resp.	62.16%
prostory ve vašem vlastnictví	20 resp.	18.02%
prostory si pronajímáte jednorázově na konkrétní akce	18 resp.	16.22%
pro svou činnost nepotřebujete žádné prostory	4 resp.	3.6%

### 5.3.5 Rozhovor s generálním ředitelem Českých drah

#### Metoda zpracování dat

Při žádosti generálního ředitele o rozhovor bylo v první řadě potřeba zvolit vhodnou formu oslovení. Jakožto zaměstnanec Českých drah jsem k tomu zvolil služební emailovou korespondenci. V oslovení jsem popsal, čím se zabývám v diplomové práci a požádal jsem jej o schůzku, při níž bych s ním uskutečnil rozhovor. Asi do týdne se mi ozvali zaměstnankyně ze sekretariátu generálního ředitele, vyžádaly si ještě další podklady pro rozhovor a poté mi byl nabídnut termín ke schválení. Rozhovor proběhl 25. dubna 2012 přímo v kanceláři generálního ředitele. Pro záznam rozhovoru jsem použil digitální audiozáznamník (diktafon), který byl se svolením ředitele umístěn před ním na stole. Předem připravených 7 okruhů témat se během 34 minutového rozhovoru podařilo rozvést do 23 otázek. Na konci rozhovoru jsem generálního ředitele konfrontoval s výzkumnými otázkami v této diplomové práci a chtěl po něm stručnou odpověď a zda s nimi souhlasí či nikoliv. (viz příloha P IV – Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou)

Po nahrávce rozhovoru a jejím několikerém poslechnutím jsem přistoupil k přepisu rozhovoru do textové podoby. Nejprve surová podoba textu se musela několikrát korigovat do „čitelné podoby“. Protože jsem neměl žádné zkušenosti se zpracováním rozhovoru, byla pro mě tento díl praktické části časově nejnáročnější. I přes rady zkušených novinářů a zjišťování fakt o rozhovorech mi zpracování rozhovoru do podoby nachystané k autorizaci zabralo cca 14 dní. Poslední fází rozhovoru byla již zmíněná autorizace, kdy jsem opět poslal generálnímu řediteli přepsaný text rozhovoru ke schválení, který mi během měsíce schválil a doplnil o řadu nových informací.

Při samotném průzkumu jsem potom názory a odpovědi generálního ředitele konfrontoval s výzkumnými otázkami mé diplomové práce.

#### Charakteristika dotazovaného:

Ing. Petr Žaluda se stal generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah 1. února 2008. Do těchto funkcí byl jmenován představenstvem a dozorčí radou společnosti. Petr Žaluda vystudoval Vysoké učení technické v Brně. Studium dokončil v roce 1989. Později absolvoval také studijní programy na univerzitě v nizozemském Utrechtu (Marke-

ting a management) a na britské Sheffield Business School (Marketingové plánování a implementace, Informace a systémy v managementu).

Pracovní kariéru zahájil Petr Žaluda v nizozemské poradenské společnosti Stork Demtec na pozici Country managera. V letech 1993 až 1996 působil jako Branch office manager v Ernst & Young. V roce 1998 se Petr Žaluda stal generálním ředitelem a předsedou představenstva Winterthur penzijního fondu. Mezi léty 2002 – 2006 vedl celou skupinu Winterthur v České republice a na Slovensku. V roce 2007 se stal generálním ředitelem AXA, Country CEO pro Českou republiku a Slovensko, kde působil až do svého příchodu do Českých drah, a.s.<sup>96</sup>

---

<sup>96</sup> České dráhy: *Ing. Petr Žaluda* [online]. [cit. 2012-05-12]. dostupný z www: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/organizacni-struktura/predstavenstvo/-814/>>

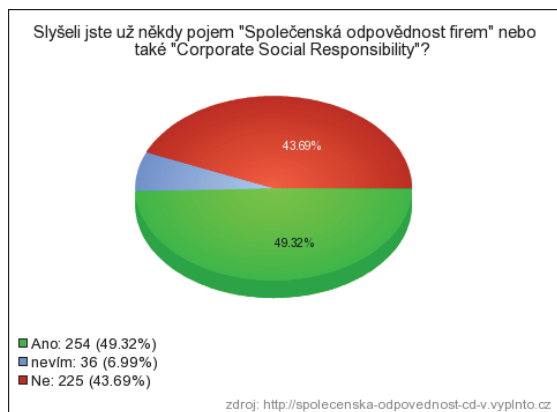
## 6 VÝSLEDKY PRŮZKUMU A ODPOVĚDI NA VÝZKUMNÉ OTÁZKY

Co se týče kvantitativního výzkumu pomocí dotazníkových šetření, srovnám v první fázi odpovědi obou cílových skupin šetření – veřejnosti a neziskových organizací na obecné povědomí o CSR a jejich názoru na uplatňování tohoto konceptu v českém prostředí.

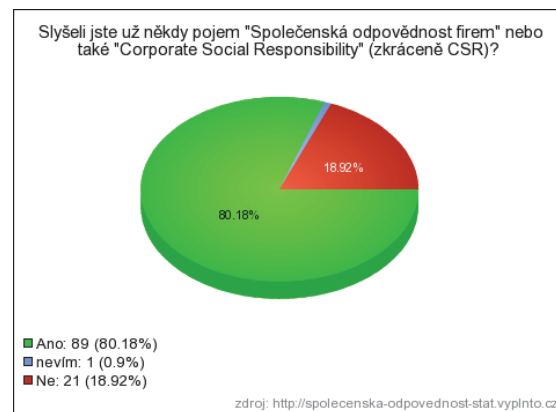
Z pohledu povědomí o CSR bych první dotazovanou skupinu „veřejnost“ bral jako laickou a druhou „neziskové organizace“ bych považoval za spíše odbornou skupinu. V druhé fázi výsledky z obou dotazníkových průzkumů začnu analyzovat na jednotlivých výzkumných otázkách diplomové práce, spolu se zjištěními z kvantitativního šetření.

### 6.1 Průzkum – srovnání výsledků průzkumu „CSR Českých drah zaměřený na veřejnost“ a CSR státních firem zaměřeném na neziskové organizace

Graf č. 1 veřejnost



Graf č. 2 nno

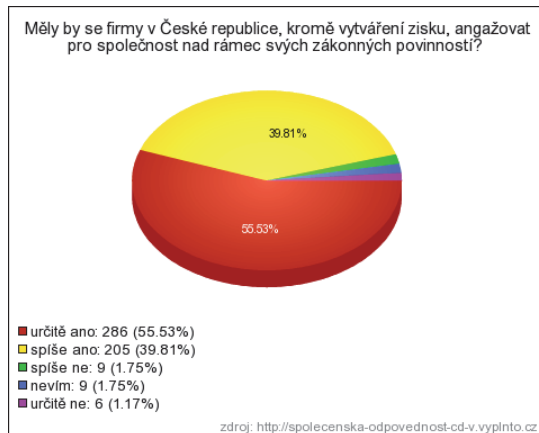


Veřejnost (Graf č.1) se s pojmem Společenská odpovědnost firem (CSR) setkala a zná jej z 49,29%, nikdy jej neslyšelo 43,69% a nedokázalo odpovědět na tuto otázku 6,99% respondentů.

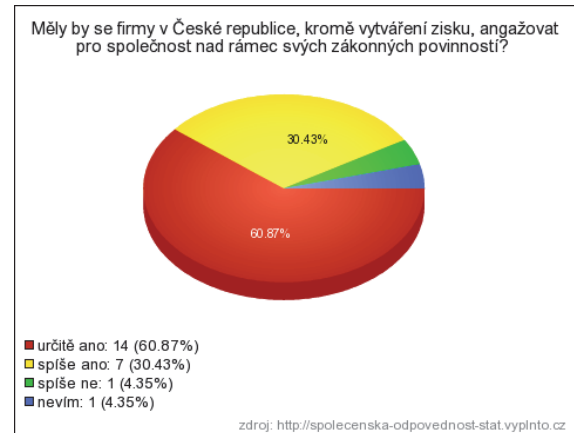
U neziskových organizací (Graf č.2) vychází znalost problematiky CSR daleko lépe, zná ji 80,18%, nikdy ji neslyšelo 19,92% a neví 0,9% respondentů.



Graf č. 3 veřejnost



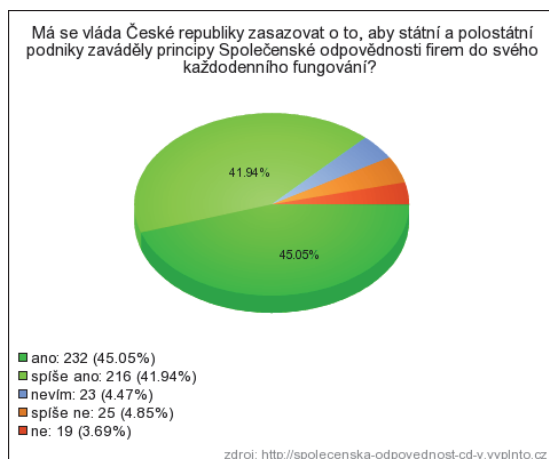
Graf č. 4 nno



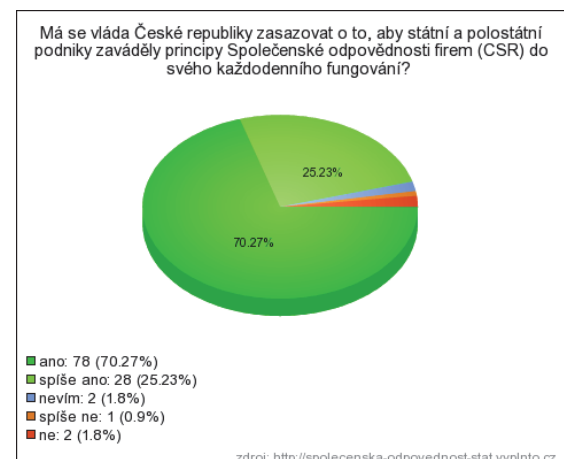
Veřejnost na otázku, „Zda by se měly firmy v České republice kromě vytváření zisku, angažovat pro společnost nad rámec svých zákonných povinností?“ (Graf č.3) odpověděla jednoznačně kladně (určitě ano a spíše ano) 95,34% respondentů.

U neziskových organizací (graf č.4) byla odpověď také jednoznačná, 91,3% respondentů odpovědělo kladně (určitě ano a spíše ano).

Graf č. 5 veřejnost



Graf č. 6 nno



Na otázku, „Zda se má vláda České republiky zasazovat o to, aby státní a polostátní podniky zaváděly principy Společenské odpovědnosti firem do svého

každodenního fungování?“ (Graf č.5) odpověděla veřejnost opět jednoznačně kladně (určitě ano a spíše ano) napsalo 86,99% respondentů.

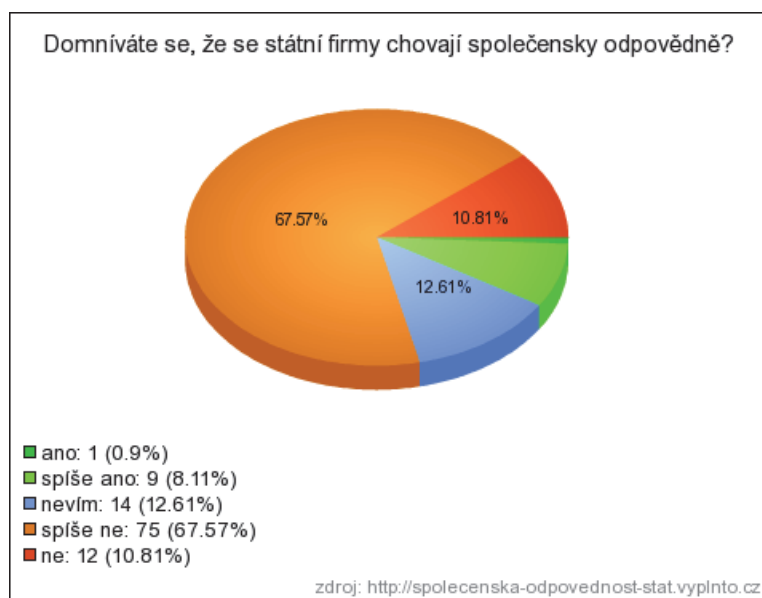
U neziskových organizací (Graf č.6) byla odpověď ještě přesvědčivější 95,5% respondentů odpovědělo kladně (určitě ano a spíše ano).

### Zhodnocení:

Ze srovnání vyplývá, že sice neziskové organizace se v problematice CSR orientují lépe než běžná veřejnost, ale celospolečenská poptávka po zavádění CSR do státních firem je jednoznačná.

## 6.2 Výsledky výzkumu korespondující s výzkumnou otázkou „*České dráhy, a.s. se v mnoha ohledech chovají společensky odpovědně, ale nemají toto své chování přesně specifikované v kritériích CSR?*“

Graf č 7: mno



U neziskových organizací (Graf č.7) byla reakce na otázku „Domníváte se, že se státní firmy chovají společensky odpovědně?“ spíše záporná, 78,38% respondentů odpovědělo negativně (spíše ne a ne).

**Odpověď na výzkumnou otázku:**

Z výsledku tohoto průzkumu neplyne jednoznačná odpověď, pouze nám napoví, že neziskové organizace jsou ke společensky odpovědnému chování státních firem skeptické.

Když se ovšem podíváme na výčet aktivit, které jsem vypsal v teoretické části v kapitole č. 2.6 (Projekty Českých drah s rysy CSR) musíme výzkumnou otázku potvrdit. V rozhovoru (příloha P IV) ji nakonec potvrzuje i ředitel Českých drah Petr Žaluda, který s výzkumnou otázkou: „*České dráhy, a.s. se v mnoha ohledech chovají společensky odpovědně, ale nemají toto své chování přesně specifikované v kritériích CSR?*“ souhlasí a říká: „*Zatím nemáme koncepci CSR a o jednotlivých aktivitách CSR informujeme především jednorázovými tiskovými zprávami, výstupy v našich periodících jako jsou Železničář nebo ČD pro Vás a souhrn aktivit pak zveřejňujeme ve výroční zprávě.*“ A v rozhovoru navíc dodává: „*V tom vidím ještě obrovskou rezervu drah a možná i moji, že jsem vždy ne úplně tlačil na téma CSR. Protože když jsme nastoupili nově k ČD, řešili jsme řadu různých problémů a na CSR nebyl čas. CSR je dobrá pro firmu, která neprochází rozsáhlou transformací, jako České dráhy donedávna procházely. V okamžiku, kdy není dokončena transformace ČD, dochází k přesunům 10 000 zaměstnanců do jiných státních firem, je velmi těžké nastavovat kritéria CSR ve firmě.*“<sup>97</sup>

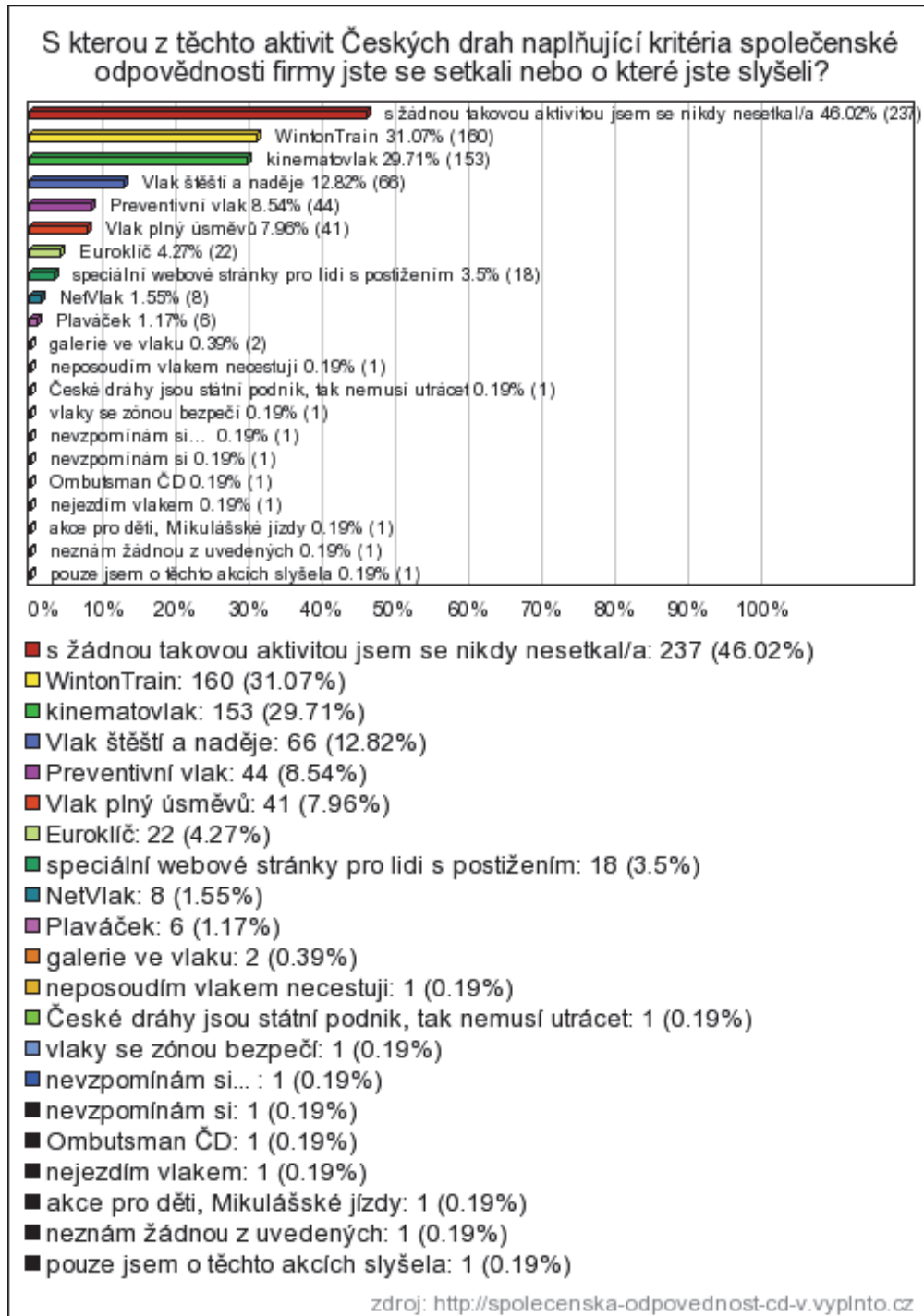
Dle výše uvedených skutečností můžeme tuto výzkumnou otázku potvrdit.

---

<sup>97</sup> Viz. Příloha P IV: Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou

### 6.3 Výsledky výzkumu korespondující s výzkumnou otázkou „České dráhy mají spousty marketingových projektů naplňujících kritéria CSR, ale minimálně se zaměřují na ekonomickou a personální stránku „Společenské odpovědnosti firem.“

Graf č 8: veřejnost



Touto otázkou (Graf č. 8), jsem ověřoval u veřejnosti jejich znalost konkrétních marketingových projektů Českých drah. Podle četnosti odpovědí respondentů je zřejmé, že jim tyto akce nejsou úplně neznámé, ale přesto skoro polovina respondentů 46,02% odpovědělo, že se z žádnou z těchto akcí nesešlo. Do největšího povědomí veřejnosti se tak dostal projekt WintonTrain a Kinematovlak. Respondenti měli možnost opovědět i otevřenou otázkou, ale nenastala situace, že by někdo jinou akci, než byly uvedeny v seznamu zopakoval více než jednou.

### **Odpověď na výzkumnou otázku:**

Z výše uvedeného mi vyplývá, že veřejnost nezná žádné jiné společensky odpovědné aktivity než v dotazníku vyjmenované marketingové akce, což potvrzuje obsah této otázky.

V teoretické kapitole č. 2.6 (Projekty Českých drah s rysy CSR) vyjmenovávám spousty kampaní v ekonomické, sociální i environmentální rovině, které by se daly označit jako společensky odpovědné, ale pouze ty marketingové jsou jasně specifikované a hlásí se k myšlence CSR. A Petr Žaluda na danou výzkumnou otázku odpovídá, slovy: „*Ano, není na to u Českých drah žádný systém.*“<sup>98</sup>

Podle výsledků předchozích šetření je tato výzkumná otázka potvrzena kladně.

---

<sup>98</sup> Viz. Příloha P IV: Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou

## 6.4 Výsledky výzkumu korespondující s výzkumnou otázkou „České dráhy ze své podstaty ekologického dopravce vůbec neřeší environmentální složku „Společenské odpovědnosti firem.““

Graf č 9: veřejnost

### Co si myslíte, že je primární společenskou odpovědností firmy?

segment: všichni respondenti

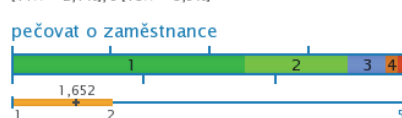
održovat transparentní obchodní vztahy (bránit se korupci, provádět výběrová řízení, apod.)



odpovědně chránit životní prostředí



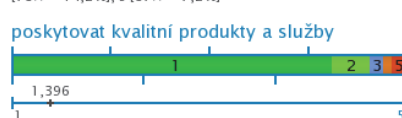
pečovat o zaměstnance



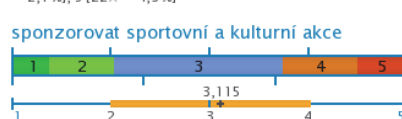
podporovat neziskové organizace



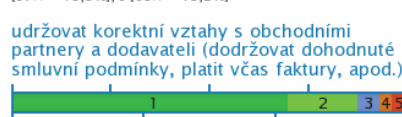
poskytovat kvalitní produkty a služby



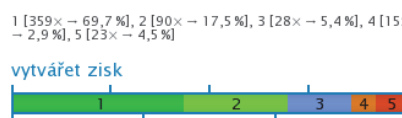
sponzorovat sportovní a kulturní akce



udržovat korektní vztahy s obchodními partnery a dodavateli (dodržovat dohodnuté smluvní podmínky, platit včas faktury, apod.)



vytvářet zisk



zdroj: <http://spolecenska-odpovednost-cd-v.vyplnto.cz>



Na maticovou otázku (Graf č. 9) „Co si myslíte, že je primární společenskou odpovědností?“ měli respondenti z řad veřejnosti seřadit jednotlivé vyjmenované odpovědi podle důležitosti od nejvíce po nejméně důležité pro firmu. Za nejdůležitější aspekt společenské odpovědnosti u firem považuje veřejnost „poskytování kvalitních produktů a služeb“ (416 respondentů tuto odpověď umístilo na první místo). Ochrana životního prostředí je někde na 4. místě ještě za „dodržíváním transparentních obchodních vztahů...“ a podobné odpovědi „udrívování korektních vztahů s obchodními partnery...“

### **Odpověď na výzkumnou otázku:**

Na základě výsledků z maticové otázky v průzkumu jsem zjistil, že veřejnost odsouvá ekologii a ochranu životního prostředí na druhou kolej a upřednostňuje ekonomické zájmy. Ale možná je to důsledek dlouhodobé ekonomické recese. Nicméně, tuto výzkumnou otázku se mi nepodařilo potvrdit ani v teoretické části v kapitole č. 2.6 (Projekty Českých drah s rysy CSR), kde je výčet promyšlených environmentálních aktivit, které jenom nejsou začleněny do koncepce CSR. A i generální ředitel na tuto otázku o environmentální složce CSR odpovídá: „*No, nepropagují ji. Tím, že jezdíme na elektřinu, tak jsme sice „In“, ale máte pravdu, nedáváme to dostatečně najevo. Otázkou je, co s tím můžeme dělat kromě propagování toho, že jsme ekologická společnost? Protože přirozeně jezdíme ekologičtěji, než jiní neželezniční dopravci.*“<sup>99</sup>

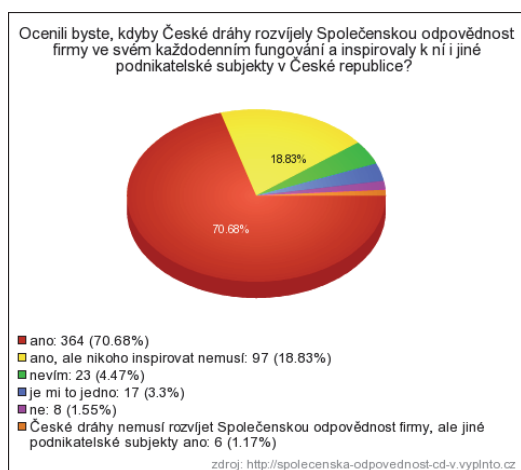
Tuto výzkumnou otázku se mi nepodařilo průzkumem ani dostupnými informacemi jednoznačně prokázat a považuji ji za nepotvrzenou.

---

<sup>99</sup> Viz. Příloha P IV: Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou

## 6.5 Výsledky výzkumu korespondující s výzkumnou otázkou „Firma velikosti a významu Českých drah by měla zahrnout „Společenskou odpovědnost firem“ do své podnikatelské koncepce a „CSR“ by se měla stát jejím důležitým marketingovým nástrojem.“

Graf č 10: veřejnost



Graf č 11: nno



Na otázku, „Ocenili byste, kdyby České dráhy rozvíjely Společenskou odpovědnost firmy ve svém každodenním fungování a inspirovaly k ní i jiné podnikatelské subjekty v České republice?“ (Graf č.10) odpověděla veřejnost kladně – ano napsalo 70,68% a ano, ale nikoho inspirovat nemusí potvrdilo 18,83%, dohromady souhlasila velká většina respondentů 89,51% .

Ještě jednoznačněji na podobnou otázku „Ocenili byste, kdyby státní firmy rozvíjely Společenskou odpovědnost ve svém každodenním fungování a inspirovaly k ní i soukromé podnikatelské subjekty v České republice?“ (Graf č. 11) odpověděli zástupci neziskových organizací – 97,3% by rozvíjení CSR ve státních firmách ocenilo.

### Odpověď na výzkumnou otázku:

Z těchto výsledků my vychází, že České dráhy by měly určitě uvažovat o co nejrychlejším zavedení konceptu CSR do své podnikatelské koncepce. Tento výzkumný problém potvrzuje v rozhovoru Petr Žaluda, který s ním souhlasí a souhlasí i Stanislav Perkner, ředitel Odboru marketingu a komunikace ČD, a.s., který mi na otázku „Je na odděleních marke-

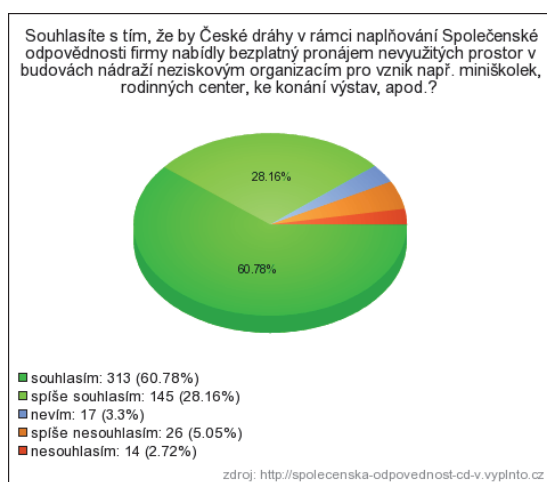


tingu *Českých drah promyšlená koncepce CSR nebo se jedná o nahodilé akce?*“ odpověď: „*V současnosti se na Úseku náměstka GŘ pro obchod a marketing připravuje dlouhodobá koncepce CSR celé Skupiny České dráhy, která je v souladu s positioningem značky ČD.*“<sup>100</sup>

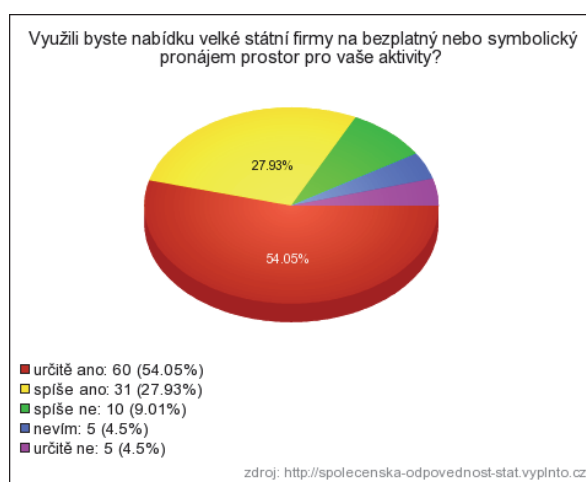
Tuto výzkumnou otázku se podle průzkumu i vyjádření manažerů Českých drah podařilo potvrdit.

### 6.6 Výsledky výzkumu korespondující s výzkumnou otázkou „*České dráhy by mohly nabízet nevyužité veřejné části nádražních budov jako prostory k prezentaci výtvarného umění nekomerčním kulturním institucím – galeriím, muzeím umění, charitativním organizacím, občanským sdružením, školám, školkám nebo nabízet za symbolickou cenu nevyužité nebytové prostory neziskovým organizacím pro vznik např. rodinných center, miniškolek, chráněných dílen apod.*“

Graf č 12: veřejnost



Graf č 13: nno

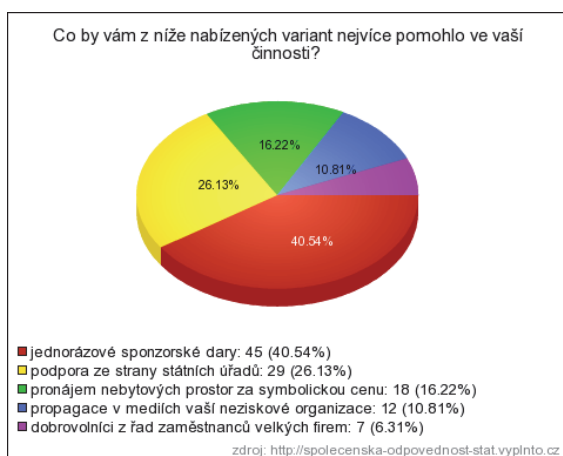


<sup>100</sup> Viz. Příloha P III: Podklady z Odboru marketingu a komunikace

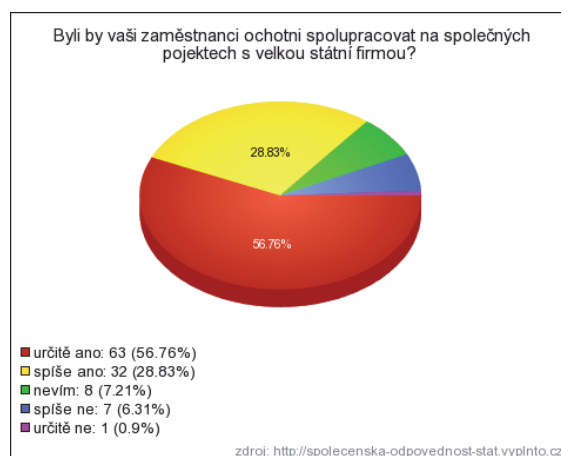
V otázce „Souhlasíte s tím, že by České dráhy v rámci naplňování Společenské odpovědnosti firmy nabídly bezplatný pronájem nevyužitých prostor v budovách nádraží neziskovým organizacím pro vznik např. miniškolek, rodinných center, ke konání výstav apod.“ (Graf č.12) jsem si přímo ověřil výše zmiňovanou výzkumnou otázku u veřejnosti, která by ji z velké většiny přijala z 88,97%. I neziskové organizace se ve vedlejším grafu (Graf č.13) vyjadřují z 81,98% kladně na nabídku státní firmy k bezplatnému pronájmu nebytových prostor.

V následujícím grafu č. 14 sice neziskové organizace tvrdí, že by jim v jejich činnosti nejvíce pomohly jednorázové sponzorské dary (40,54%) a pronájmy z nebytových prostor je tíží až na třetím místě (16,22%), ale zase hned v grafu č. 15 potvrzují z 85,59%, že by jejich zaměstnanci byli ochotní spolupracovat na společných projektech s velkou státní firmou.

Graf č 14: nno



Graf č 15: nno



### Odpověď na výzkumnou otázku:

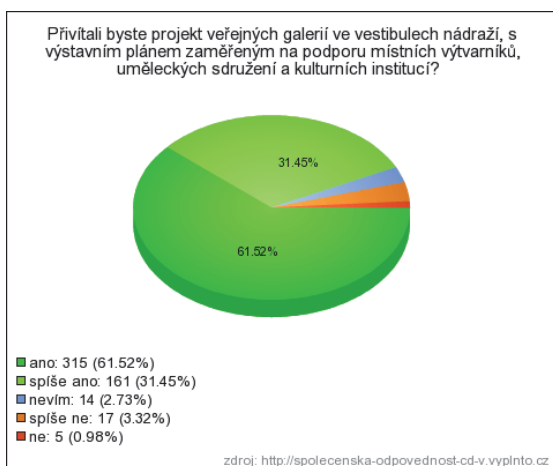
Na tento výzkumný problém se mi podařilo odpovědět už dotazníkovým průzkumem a už jej jenom potvrzují slova generálního ředitele Ing. Petra Žaludy, který v rozhovoru vyvrací brzkou hrozbu převodu nádražních budov na státní SŽDC a na otázku o možnosti symbolických pronájmů nebytových prostor neziskovým organizacím říká: „Ano. Za dohodnutých podmínek je to jistě možné. Vedle využití objektů za symbolické nájemné by však bylo nutné vyřešit i problematiku údržby a rozvoje těchto objektů, což by si vyžádalo zřejmě i

*další partnery. “ a v rozhovoru dále dodává: „Toto je určitě dobrý model, protože je hloupost mít ty prostory prázdné, když existuje někdo, kdo by je smysluplně využil!“<sup>101</sup>*

Tímto považují tuto výzkumnou otázku za potvrzenou.

## 6.7 Výsledky výzkumu korespondující s výzkumnou otázkou „*Ve vestibulech nádražních budov větších měst by mohly vzniknout galerie s jasným výstavním konceptem nebo by se tyto prostory mohly stát součástí probíhajících kulturních festivalů (divadelní, filmové, fotografické, Člověk v tísní, apod.)*.“

Graf č 16: veřejnost

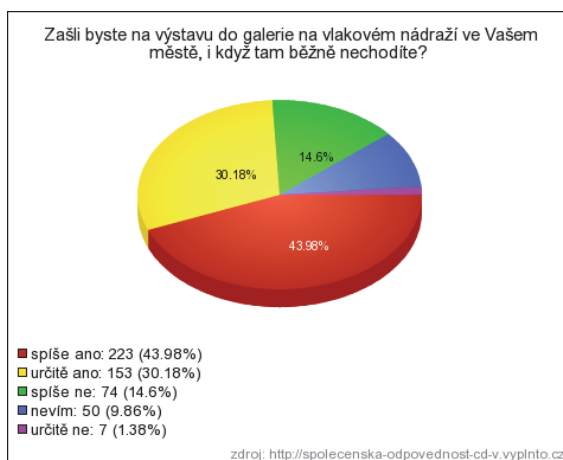


Graf č 17: veřejnost



<sup>101</sup> Viz. Příloha P IV: Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou

Graf č 18: veřejnost



Ve všech třech otázkách (Graf 16, 17 a 18) z dotazníkového průzkumu veřejnost jasně podporuje výzkumnou otázku, že by ve vestibulech nádražních budov větších měst by mohly vzniknout galerie s jasným výstavním konceptem a dokonce i ta část veřejnosti, která běžně na nádraží nechodí by ze 74,16% na výstavu do „Veřejné galerie“ zavítala.

### Odpověď na výzkumnou otázku:

Z dotazníkového průzkumu vyplývá, že veřejnost by předmět dotazu této výzkumné otázky přijala a i ředitel Odboru marketingu a komunikace jej potvrdil. Stanislav Perkner na otázku: „*Jaký máte názor na konkrétní projekt CSR - Veřejné galerie, který je součástí praktické část diplomové práce?*“, odpověděl: „*Primární funkcí nádražních budov je zajišťovat účelnou dopravní obsluhu. Pokud expozice neomezuje tuto primární funkci, jsem pro podobné aktivity oživující veřejný prostor. Předpokladem je, že prostory jsou ve vyhovujícím technickém stavu a exponáty jsou zajištěny proti krádeži a vandalismu*“<sup>102</sup>

Petr Žaluda na otázku možnosti symbolických pronájmů a vzniku, galerií, rodinných center apod. v rozhovoru říká:

„*Určitě, pokud jsou to prostory které jsou nevyužity, tak možnost dávat to za symbolické ceny je naprosto reálná. Ale zase je to pouze o tom, že si někdo musí vzít na starost tuto*

<sup>102</sup> Viz. Příloha P III: Podklady z Odboru marketingu a komunikace

*spolupráci s neziskovými organizacemi.*“<sup>103</sup> A dále na takto položenou výzkumnou otázku říká: „*Ano, určitě souhlasím. České dráhy jsou otevřené a připravené společenskou odpovědnost naplňovat, akorát na to dnes nemáme lidi, kteří by to byli ochotni tlačit dopředu, protože řešíme spousty jiných problémů. To samozřejmě neomlouvá, že koncept CSR ještě nemáme.*“<sup>104</sup>

Díky výše uvedeným odpovědím manažerů Českých drah a výsledkům dotazníkového průzkumu mám za to, že je i tato výzkumná otázka potvrzená.

---

<sup>103</sup> Viz. Příloha P IV: Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou

<sup>104</sup> Viz. Příloha P IV: Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou

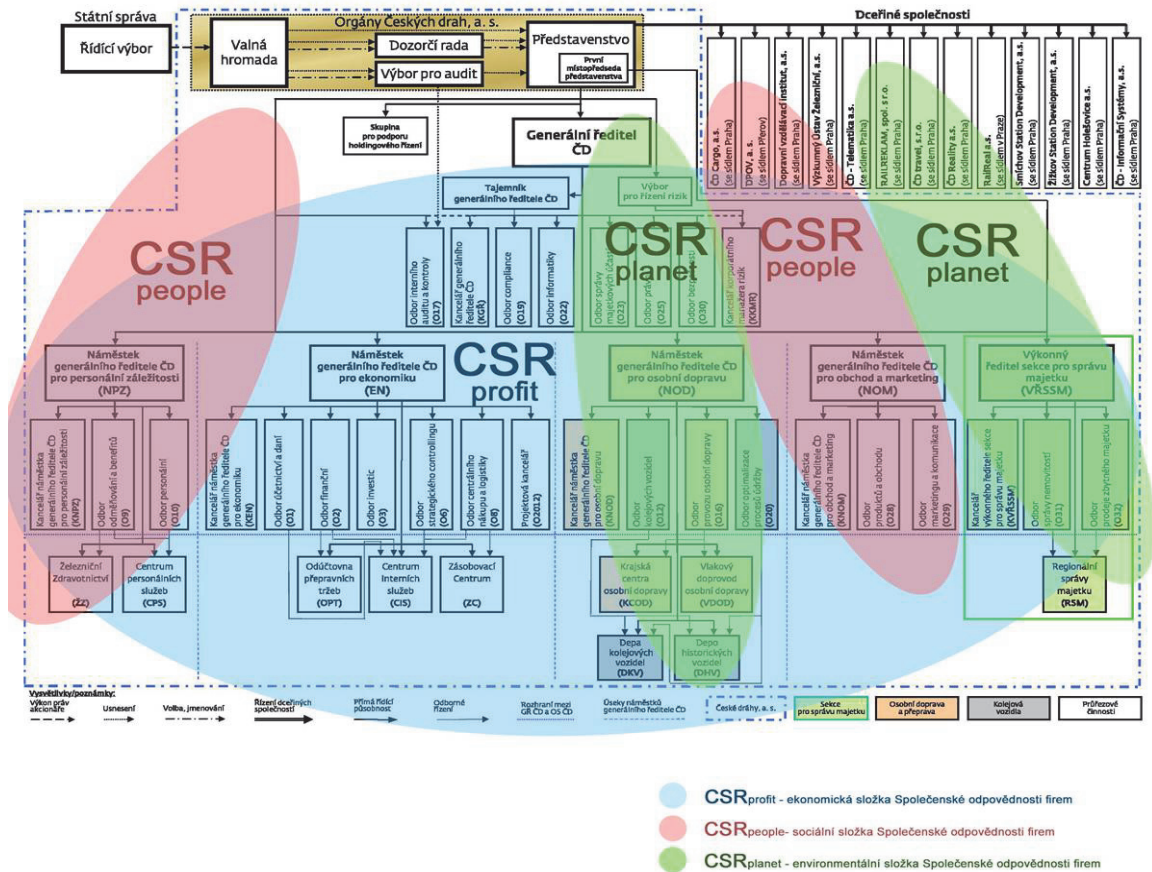
## 7 NÁVRHY ŘEŠENÍ VYCHÁZEJÍCÍ Z VÝSLEDKŮ PRŮZKUMU

V průběhu praktické části jsem pomocí kvalitativního i kvantitativního průzkumu ověřoval pravdivost a hledal odpovědi na výzkumné otázky, formulované na konci teoretické části. Kromě jedné výzkumné otázky se mi podařilo všechny ostatní otázky průzkumem potvrdit. Otázka „*České dráhy, ze své podstaty ekologický dopravce, vůbec neřeší environmentální složku Společenské odpovědnosti firem.*“, nebyla zcela potvrzena, protože dle zjištění z průzkumu se České dráhy ekologií a environmentální složkou svého podnikání zabývají, ale nedostatečně ji komunikují před veřejností.

Na základě výsledků průzkumů v praktické části diplomové práce a ověřování výzkumných otázek bych se pokusil shrnout do několika bodů doporučení pro České dráhy, na jejichž základě by mohli naplňovat Společenskou odpovědnost ve firmě s minimem vynaložených prostředků a do následující grafiky (obr. č. 7), znázorňující organizační strukturu firmy zakreslím jednotlivé oblasti CSR, tak jak dle mého zasahují do působnosti odborů a útvarů Českých drah:

- České dráhy by si měly nechat provést analýzu společensky odpovědných aktivit ve firmě včetně aktivit, které mají prvky CSR a tyto jasně specifikovat podle kritérií CSR a dále je rozvíjet. Analýzu by měli provést lidé ze vnitř firmy znalí prostředí, případně ve spolupráci s externí poradenskou firmou se zkušenostmi s problematikou CSR, protože podle mého zjištění je těchto aktivit na Českých drahách spousta, jenom nejsou přesně definované v nuancích CSR.
- vedení (představenstvo) Českých drah by mělo co nejdříve zavést koncept CSR do každodenního fungování firmy nenásilnou formou, kdy by samo motivovalo střední a nižší management k jeho dobrovolnému naplňování, mělo by se zaměřit hlavně na environmentální složku CSR, která je Českým drahám přirozená
- vedení (představenstvo) Českých drah by mělo koncept CSR zpracovat do chystané holdingové struktury „Skupiny České dráhy“

- koncept CSR v Českých drahách by neměl být lokální záležitostí generálního ředitelství v Praze, ale měl by se rozšířit po všech pracovištích a jednotkách v celé republice
- České dráhy by mohli spolupracovat s neziskovými organizacemi na bázi partnerství, kdy dráhy by nabízely nefinanční prostředky a zázemí a neziskové organizace by přinesly projekty a své zaměstnance (dobrovolníky). Mohla by tak vznikat rodinná centra, firemní miniškoly, výběrové chráněné dílny, poradenská centra a jiné projekty, kterými by České dráhy naplňovaly Společenskou odpovědnost a zároveň posilovaly svůj kredit u veřejnosti.



Obr. č. 7: Struktura mateřské společnosti České dráhy, a. s. s vyznačením jednotlivých oblastí CSR<sup>105</sup>

<sup>105</sup> České dráhy: Organizační struktura [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z:

<[http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura\\_18\\_4\\_2012.pdf](http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura_18_4_2012.pdf)> (vlastní grafická úprava)

Do předchozího obrázku č. 7, který zobrazuje strukturu mateřské organizace České dráhy, a.s., jsem graficky znázornil oblasti jednotlivých složek CSR (ekonomickou, sociální, environmentální) v provázanosti na jednotlivé odbory Českých drah. Z grafiky vyplývá, že modrá oblast vyznačující ekonomickou rovinu CSR zasahuje prakticky do všech oddělení a tudíž i činností Českých drah s tím, že řídicím elementem by měly být ekonomické odbory v gesci náměstka pro ekonomiku. Sociální oblast je doménou personálních a marketingových odborů a environmentální (ekologická) zase provozních odborů a odborů spravujících majetek Českých drah. Všechny složky CSR směřují ke generálnímu řediteli, potažmo řídicím orgánům Českých drah, protože ti jediní jsou možnou hybnou silou zavedení a rozvíjení konceptu CSR do každodenního fungování firmy.

Všechna zjištění v teoretické i praktické části jsou pro mě východiskem k návrhu praktického projektu „Veřejné galerie“, který budu popisovat v následující projektové části diplomové práce.



### **III. PROJEKTOVÁ ČÁST**

## 8 PROJEKT VEŘEJNÉ GALERIE

### 8.1 Úvod do projektu Veřejné galerie

Na základě výsledků z praktické části diplomové práce, jsem dospěl k realizaci projektu „Veřejné galerie“ v prostorách vestibulu olomouckého nádraží. Mojí tezi, že projekt je skutečně realizovatelný, tzn. že veřejnost by jej přijala, neziskové organizace by byly ochotny spolupracovat a vedení Českých drah by jej podpořilo, jsem si ověřil v analytické části diplomové práce, jednak průzkumem mezi neziskovými organizacemi a také hlavně rozhovorem s generálním ředitelem a předsedou představenstva Českých drah, a.s., Ing. Petrem Žaludou. Tento konkrétní projekt vychází z návrhů řešení CSR u Českých drah, které rozvádím na konci analytické části, ohledně možné spolupráce mezi Českými drahami a neziskovými organizacemi na společných projektech. V této praktické části diplomové práce se pokusím popsat realizaci projektu „Veřejné galerie“ tak, aby jej v praxi bylo možné uskutečnit a tento popis tak sloužil jako návod k zakládání podobných projektů, naplňujících Společenskou odpovědnost Českých drah, na nádražích v různých částech České republiky.

#### 8.1.1 Olomoucké nádraží

Současnou podobu budovy hlavního olomouckého nádraží vyprojektoval v roce 1936, architekt Antonín Parkman z Prahy, kdy zrekonstruoval původní dvoupatrovou budovu z dob Rakousko-Uherska. Vestibul nádraží upravil Lubomír Šlapetka a stěny vestibulu vyzdobil, historickou sgrafitovou výzdobu Wilhelm Zlamal.<sup>106</sup> Tato výzdoba se ale dle mého názoru k dnešnímu moderně pojatému interiéru nádraží už moc nehodí.

Po druhé světové válce musela být poničená budova vlakového nádraží znova zrekonstruována. Na konci 80. let 20. století proběhla rekonstrukce levého křídla výpravní budovy, v patře vybudováno kino a kavárna. Ty byly bohužel v průběhu 90. let zavřeny a prostory kavárny i kina byly využity k služebním účelům Českých drah.

---

<sup>106</sup> Olomoucký Rej: *Historické budovy Olomouce - než vyjel první vlak* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z www: <<http://olomoucky.rej.cz/clanky/historicke-budovy-olomouce---nez-vyjel-prvni-vlak/>>

Vestibul olomouckého vlakového nádraží si nově prošel dvěma zásadními rekonstrukcemi. V 90. letech se opravoval vestibul olomouckého vlakového nádraží za dohledu architekta Ing. Petra Braunera, kdy byly v letech 1998 až 1999 vybudovány nové pokladny, v roce 2000 bylo nově otevřeno „ČD centrum“ a v roce 2001 byla veřejnosti zpřístupněna nová čekárna.<sup>107</sup> Velkou rekonstrukcí si prošel vestibul nádraží v nedávné době, kdy České dráhy investovaly v letech 2007 až 2012 64 mil. Kč do oprav nádražní budovy a přilehlého okolí a v lednu 2012 jej předali v nové podobě k užívání veřejnosti.<sup>108</sup> Zároveň probíhala za přispění Olomouckého kraje a města Olomouce v letech 2001 až 2010 velká rekonstrukce přednádražního prostoru, která se týkala hlavně infrastruktury.<sup>109</sup> Další velká rekonstrukce celého železničního uzlu olomouckého nádraží za bezmála 3 miliardy korun se chystá v 2. polovině roku 2012.

Budova vlakového nádraží je dobře situována ve frekventované části Olomouce s výbornou obslužností městské hromadné dopravy. V nedaleké blízkosti se nachází budovy Olomouckého kraje, hlavní pošty, budova Regionálního centra Olomouc (RCO) a Hlavní autobusové nádraží.

---

<sup>107</sup> POSPÍŠILÍK Milan: *160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: České dráhy, s.o., OPŘ Ostrava, 2001. 147 s.

<sup>108</sup> Olomoucký kraj: *Olomoucké hlavní nádraží získá do konce roku novou podobu* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z www: <<http://www.kr-olomoucky.cz/olomoucke-hlavni-nadrazi-ziska-do-konce-roku-novou-podobu-aktuality-334.html>>

<sup>109</sup> Přednádraží Olomouc: *Úprava olomouckého přednádražního prostoru – 4. etapa* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z www: <<http://prednadrazi.olomouc.eu/app/>>

Na následujících fotografiích je možné vidět budovu olomouckého vlakového nádraží, jeho interiéry i okolí:<sup>110</sup>



Obr. č. 8: Budova olomouckého vlakového nádraží



Obr. č. 9: Prostor před vlakovým nádražím



Obr. č. 10: Vestibul olomouckého vlakového nádraží, pohled při vstupu



Obr. č. 11: Vestibul olomouckého vlakového nádraží, pohled z podchodu ke vstupu

---

<sup>110</sup> Vlastní fotografická dokumentace

## 8.2 Popis projektu Veřejné galerie

### 8.2.1 Charakteristika projektu Veřejná galerie

V rámci naplňování kritérií Společenské odpovědnosti firem by České dráhy, a.s. pronajímaly za symbolické ceny nevyužité prostory v budovách vlakových nádraží neziskovým organizacím, kde by tak mohly vznikat např. rodinná centra, miniškolkly, chráněné dílny nebo veřejné výstavní prostory. Vzorovým projektem by byla umělecká veřejná galerie ve vestibulu budovy hlavního nádraží města Olomouc. Realizátorem projektu bude občanské sdružení VG o.s., založené za účelem zřízení a provozování této veřejné galerie. Galerie bude mít pevný výstavní plán zaměřený převážně na mladé a začínající lokální umělce s tématickým zaměřením. Galerie bude mít výstavní radu tvořenou odborníky z řad kurátorů, výtvarníků a zástupců partnerů projektu, která vždy vytvoří výstavní koncept na jeden rok dopředu. Galerie bude hostit i výstavy jiných subjektů, například tradičních olomouckých kulturních festivalů jako: Jeden svět pořádaný organizací Člověk v tísni, o.s., Dny španělské kultury, Divadelní flora, Olomoucké kulturní léto atd. Galerie bude podporovat i výstavy s humanitárním zaměřením. Galerii bude po odborné stránce zaštit'ovat, kromě výstavní rady, Muzeum umění v Olomouci.

### 8.2.2 Cíl projektu Veřejná galerie

Hlavním cílem projektu je nabídnout široké veřejnosti výstavní prostory vestibulů nádražních budov a naplnit tak jedno z kritérií Společenské odpovědnosti firem, kterou České dráhy, a.s. implementují do svého podnikání.

Mezi další cíle projektu patří také zprostředkovat cestujícím umělecké výstavy, na které by se do kamenných galerií nepřišli podívat.

Cílem projektu je také, aby prostory nádraží získaly nový společenský rozměr a tím se obohatí stávající nabídka služeb o kulturní zážitek. Galerie olomouckého nádraží zkulturní prostředí vestibulu budovy.

Cílem projektu je též, aby se olomouckého nádraží stalo vstupní bránou do olomouckého kulturního dění a veřejná galerie byla tak první pozvánkou na některé olomoucké kulturní akce. Vznikne tak společenská vazba mezi cestujícími, institucí Českých drah a městem Olomouc.

### 8.2.3 Zpracování projektu – technická náročnost

Veřejná galerie v olomouckém nádraží by se nacházela v prosklené části vestibulu, kde je umístěno ČD centrum a mezinárodní pokladna. Tento prostor je dobře dostupný ze všech stran a zároveň je pod dohledem pracovníků ČD, a tím částečně chráněný. Umístění galerie na mobilních výstavních stojanech (nosičích) za prosklenou stěnou výše uvedených prostor by nebránilo běžnému provozu nádraží. Zároveň by toto umístění umožňovalo přístup zákazníkům ČD k aktuální výstavě v galerii z obou stran.

Nedávno tento prostor prošel rekonstrukcí a jeho podoba dostala reprezentativnější vzhled, který dobře koresponduje s plánovanou galerií.

V případě rozsáhlejší výstavy by galerie mohla flexibilně využívat otevřený prostor vestibulu hlavního nádraží, případně podchodu k nástupišťům.

Samotná výstavní plocha veřejné galerie by se skládala z cca. 10 - 20 ks tipovaných nosičů (výstavních panelů) – oboustranných, stojanových rámu (osvětlených), o minimální velikosti 1x1m, aby byla zajištěna dostatečná variabilita velikostí vystavovaných prací. Vzhledem k veřejné dostupnosti galerie a možnosti poškození vystavovaných děl, by se na nosiče umísťovaly kopie originálních prací v podobě kvalitních printů.

Občanské sdružení, zaštiťující veřejnou galerii, by jednou za rok vydávalo katalog výstav, které proběhly v daném roce (sumář). Sdružení by se mohlo podílet i na jiných aktivitách spojených s výtvarným prostředím, jako pořádání tematických projektů (fotografické projekty dokumentující nádraží, město...), workshopů, podpora prezentace umělců, apod.

### 8.2.4 Vizualizace projektu Veřejné galerie

Pro lepší představu o lokaci a celkovém začlenění Veřejné galerie do prostředí vestibulu hlavního nádraží v Olomouci jsem vypracoval vizualizaci budoucího výstavného prostoru. Vizualizace je zpracována jak do původní podoby prosklené části vestibulu s ČD centry a informační kanceláří, tak i do nově zrekonstruované podoby.



Obr. č. 12: Původní stav prosklené části vestibulu s nasimulovanou galerií



Obr. č. 13: Nový stav prosklené části vestibulu s nasimulovanou galerií

Místo možného umístění galerie bylo nutné vyfotografovat ve večerních hodinách, kvůli menšímu pohybu cestujících v prostorách nádraží. Fotografoval jsem z několika úhlů na panoramatický režim fotoaparátu, abych zachytil celé prostředí možného umístění galerie. Následná grafika byla zpracována v programu Adobe Photoshop.

### 8.2.5 Propagace Veřejné galerie

Veřejná galerie se bude prezentovat pomocí – vlastních webových stránek, sociálních sítí (vlastního profilu na facebooku), jednou ročně vydávaného katalogu, plakátů na aktu-

álně probíhající výstavu, na galerii budou odkazovat na svých webových stránkách partneri galerie v čele s Českými drahami a Muzeem umění v Olomouci, galerie bude psát kurátorské texty k výstavám a poskytovat je lokálním médiím do kulturních rubrik (noviny, rozhlas, televize). Galerie se může prezentovat v drážních tištěných periodikách (pro veřejnost i interních).

### **8.2.6 Finanční náročnost projektu „Veřejné galerie“**

Občanské sdružení Veřejná galerie bude využívat bezplatný pronájem v rámci naplňování společenské odpovědnosti Českých drah.

Finanční prostředky bude galerie potřebovat na nákup výstavních nosičů a vlastní provoz galerie, jako platby energií, práce spojené s instalací výstav, na tisky kopií originálů uměleckých děl k vystavování, vydávání katalogů, propagace galerie apod.

S finančními výdaji je potřeba počítat především na:

- odměna členům výstavní rady za kurátorské a odborné texty k výstavám a do katalogů
- provozní náklady galerie – energie, úklid, údržba
- instalace výstav – materiál na instalaci, adjustaci, brigádníci, příp. pojištění výstav nebo přepravy výtvarných děl
- organizace vernisáží, workshopů
- tisk propagačních materiálu, pozvánek, katalogů, tvorba a údržba internetových stránek

Finance bude občanské sdružení získávat s grantů Evropské unie pomocí partnera SEMIGO EUROPE, s.r.o, dále z grantů a finančních darů Olomouckého kraje a města Olomouc a v neposlední řadě ze sponzorských darů partnerů galerie a jiných institucí a podnikatelských subjektů. Kromě vstupní investice do vybavení galerie a rozjezdu webových stránek (odhadem 150 000,- Kč) nebude další provoz galerie finančně náročný a bude záležet pouze na výši získaných prostředků v daném roce, do jaké míry bude moct občanské sdružení „Veřejná galerie“ rozvíjet své aktivity, jako vydávání publikací, organizování projektů, pořádání workshopů, atd.



**Partneři projektu:**

České dráhy, a.s.

Muzeum umění v Olomouci

**Potencionální partneři projektu, které je potřeba oslovit:**

RAILREKLAM, spol. s r.o.

Člověk v tísni, o.p.s.

SEMIGO EUROPE, s.r.o

Olomoucký kraj

Město Olomouc

Český rozhlas Olomouc

### **8.3 Praktické provedení projektu „Veřejná galerie“**

#### **8.3.1 Založení občanského sdružení „Veřejná galerie“**

V této kapitole bych rád definoval a popsal základní kroky k založení některé z forem neziskových organizací. Pro svou jednoduchost vychází v současné době jako nejvýhodnější forma neziskové organizace občanské sdružení. Toto má své úskalí v podobě chystané novely občanského zákoníku, která vejde v platnost 1.1.2014 a která právní typ „občanské sdružení“ už nezná. Všechna občanská sdružení budou muset přejít na jinou právní formu, s největší pravděpodobností na „spolky“.<sup>111</sup>

Na konci této kapitoly se pokusím formulovat konkrétní stanovky občanského sdružení „Veřejná galerie“.

---

<sup>111</sup> iDnes: *Místo sdružení budou spolky, stát více dohlédne na jejich fungování* [online].[cit. 2012-08-10]. dostupný z: <[http://zpravy.idnes.cz/misto-obcanskych-sdruzeni-budou-spolky-f0q-/domaci.aspx?c=A120803\\_115135\\_domaci\\_jj](http://zpravy.idnes.cz/misto-obcanskych-sdruzeni-budou-spolky-f0q-/domaci.aspx?c=A120803_115135_domaci_jj)>

### 8.3.1.1 Definice občanského sdružení

„Sdružení fyzických a právnických osob, které vzniká za účelem realizace společného zájmu. Typickým znakem je členská základna.“<sup>112</sup>

### 8.3.1.2 Registrace občanského sdružení

Ministerstvo vnitra ČR na základě předložení dvou stejnopisů stanov a návrhu na registraci, podepsaného nejméně třemi členy tzv. „přípravného výboru (fyzické osoby).

Základním dokumentem jsou potom stanovy. Stanovy musí obsahovat mj. tyto údaje:

- název sdružení,
- sídlo, cíl činnosti,
- orgány sdružení,
- jejich volba a fungování,
- podmínky vzniku členství,
- práva a povinnosti členů,
- zásady hospodaření, a další.<sup>113</sup>

### 8.3.1.3 Orgány občanského sdružení

Mohou být pojmenovány zcela dle stanov (zákon orgány nijak neupravuje). Nejvyšším orgánem je obvykle valná hromada (členská schůze), mezi jeho zasedáními řídí chod organizace výbor (rada, předsednictvo apod.) obvykle v čele s předsedou.<sup>114</sup>

---

<sup>112</sup> HLOUŠEK, Jan.: *Právní minimum pro pracovníky neziskových organizací (a nejen pro ně)*. Hradec Králové: Občanské poradenské středisko, o.p.s. 2000. s. 72. ISBN 8090274927, 9788090274921, s. 21

<sup>113</sup> HLOUŠEK, Jan.: *Právní minimum pro pracovníky neziskových organizací (a nejen pro ně)*. Hradec Králové: Občanské poradenské středisko, o.p.s. 2000. s. 72. ISBN 8090274927, 9788090274921, s. 21

<sup>114</sup> HLOUŠEK, Jan.: *Právní minimum pro pracovníky neziskových organizací (a nejen pro ně)*. Hradec Králové: Občanské poradenské středisko, o.p.s. 2000. s. 72. ISBN 8090274927, 9788090274921, s. 22

### 8.3.1.4 Zánik občanského sdružení

Sdružení může zaniknout dobrovolným rozpuštěním nebo sloučením s jiným sdružením nebo pravomocným rozhodnutím MV ČR o rozpuštění. Ve sdružení není povinnost vkladu.

Účelem sdružení nesmí být sdružování k výkonu výdělečné činnosti. Existují různé pohledy na problematiku – podnikání však nesmí být hlavní činností sdružení, nejvýše činností doplňkovou. Pokud aktivita naplňuje podmínky živnostenského zákona, je nutné získat živnostenské oprávnění (ale některé živnostenské úřady je odmítají sdružením vydávat).

Právně sdružení upravuje Zákon č. 83/1990 Sb. o sdružování občanů.<sup>115</sup>

### 8.3.1.5 Stanovy občanského sdružení „Veřejná galerie“

V této poslední části kapitoly o založení občanského sdružení, se pokusím formulovat stanoviny pro projekt vznikajícího občanského sdružení „Veřejná galerie“ tak, jak by se daly předložit Ministerstvu vnitra ke schválení:

## STANOVY OBČANSKÉHO SDRUŽENÍ VEŘEJNÁ GALERIE

### ČLÁNEK I.

#### Název, sídlo, územní působnost

1. Sdružení nese název Veřejná galerie a sídlí v Olomouci na adrese Jeremenkova 19, 779 00 Olomouc

2. Sdružení provozuje svou činnost na celém území České republiky, je právnickou osobou, která se řídí českým právním řádem a těmito stanovami.

### ČLÁNEK II.

#### 1. Poslání a zaměření činnosti

Cílem občanského sdružení Veřejná galerie je vystavovat umělecká díla, především foto-

---

<sup>115</sup> HLOUŠEK, Jan.: *Právní minimum pro pracovníky neziskových organizací (a nejen pro ně)*. Hradec Králové: Občanské poradenské středisko, o.p.s. 2000. s. 72. ISBN 8090274927, 9788090274921, s. 25

grafie, zprostředkovávat cestujícím a návštěvníkům vlakového nádraží v Olomouci výtvarné výstavy, všestranně podporovat výtvarnou tvorbu a kulturu v olomouckém regionu, vytvářet publikační a vydavatelskou činnost.

## **2. Naplnění svých cílů dosahuje následujícími činnostmi:**

- založením a udržováním veřejného výstavního prostoru na olomouckém vlakovém nádraží pro prezentaci umělecké výtvarné tvorby
- pořádání kulturních a školících akcí
- vydávání tištěných publikací a katalogů k výstavám

## **ČLÁNEK III.**

### **Organizační struktura**

1. Správní rada
2. Kontrolní komise
3. Výstavní rada: hlavní kurátor
4. Pracovní rada

## **ČLÁNEK IV.**

### **Působnost orgánů sdružení**

#### **1. Správní rada**

- Správní rada řídí a rozhoduje za sdružení Veřejná galerie. Předkládá zprávy a návrhy pracovní radě, připravuje její jednání. Určuje prostředky a způsob zajišťování funkcí a rozvoje sdružení Veřejná galerie, vytváří jeho program a schvaluje rozpočet jednotlivých akcí.
- Správní rada je statutárním a výkonným orgánem sdružení Veřejná galerie.
- Správní rada se skládá z minimálně tří členů sdružení a maximálně z pěti členů sdružení.
- Ze svých řad volí předsedu a místopředsedu. Správní rada může při rezignaci některého ze svých členů kooptovat náhradníka ze členů občanského sdružení Veřejná galerie.

Správní rada je usnášeníschopná při počtu přítomných více než 50% svých členů.

- Do Správní rady může kandidovat každý řádný člen sdružení Veřejná galerie, který doposud řádně a poctivě plnil stanovy sdružení Veřejná galerie v období minimálně dvou let a v kandidatuře mu nebrání některá z funkcí ve sdružení Veřejná galerie, která se s členstvím ve Správní radě neslučuje a svou kandidaturu oznámil písemně vedení sdružení Veřejné galerie (Správní radě) nejméně 14 dnů před započítáním voleb do Správní rady.
- Pokud není Správní rada v důsledku rezignace více než dvou svých řádných členů usnášenischopná, je povinna uspořádat nové volby do Správní rady. V tomto případě svolává mimořádnou Pracovní rada a na jejich doporučení vybere kandidáty do Správní rady
- Za správný průběh voleb do Správní rady jsou odpovědni dva řádní členové sdružení Veřejná galerie, kteří nekandidují na žádnou funkci ve volbách do Správní rady a byli touto funkcí pověřeni na základě hlasování nadpoloviční většiny členů Pracovní rady.
- Správní rada je svolávána nejméně dvanáctkrát do roka. O usneseních Správní rady je veden protokol.
- Jednání Správní rady jsou pro ostatní členy sdružení Veřejná galerie uzavřená a smějí se jich zúčastnit pouze na žádost alespoň dvou členů Správní rady.
- Správní rada rozhoduje ve všech věcech sdružení prostou většinou hlasů přítomných členů při nutné minimálně nadpoloviční účasti všech členů Správní rady na jejím zasedání.
- V případě rovnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy, při jeho nepřítomnosti hlas místopředsedy.
- Sdružení navenek zastupují členové Správní rady – ostatní členové Veřejné galerie jedině na písemné pověření minimálně dvou členů Správní rady.

## **2. Kontrolní komise**

- Kontrolní komise provádí kontrolu vedení účtů, výsledků hospodaření. O výsledcích revize podává zprávu Správní radě.
- Kontrolní komise je volená na žádost Pracovní rady, počet jejích členů určuje Pracovní rada dle potřeby.

- Členové Kontrolní komise musí být zvoleni minimálně nadpoloviční většinou k této volbě oprávněných členů Pracovní rady.
- Voleb do Kontrolní komise se může zúčastnit každý člen z Pracovní rady, voleb do Kontrolní komise se nemohou účastnit členové Správní rady.
- Kontrolní komise rozhoduje stejným mechanismem jako Správní rada. Členové Kontrolní komise mohou zvolit ze svého středu vedoucího, který řídí a koordinuje činnost Kontrolní komise. Pracovní rada může Kontrolní komisi ukládat úkoly v rámci její působnosti.
- Členové Kontrolní komise mají právo účastnit se jednání Správní rady v případě, že jejich činnost bude vyžadovat, aby byly přítomni zasedání Správní rady.
- Správní rada na základě výsledků Kontrolní komise musí v případě nejasností navrhnout řešení dané situace a předložit jej Pracovní radě.

### 3. Výstavní rada

Výstavní rada je odborným orgánem sdružení Veřejná galerie, jehož hlavním úkolem je tvořit a předkládat koncept výstav na jeden rok dopředu. Výstavní rada profesně zasahuje do výstavní činnosti sdružení Veřejná galerie.

- Výstavní rada je pětičlenná a má právo zasahovat a ovlivňovat formu a styl připravovaných děl k prezentaci
- Výstavní radu volí Správní rada nadpoloviční většinou hlasů na určené období.
- Výstavní rada si mezi sebou zvolí hlavního kurátora, délku jeho funkčního období určí Správní rada.
- Hlavní kurátor má právo řídit činnost ostatních členů Výstavní rady.

### 4. Pracovní rada

Členem pracovní rady je každý řádný člen občanského sdružení Veřejná galerie, který zaplatil členský poplatek. Pracovní rada volí ze svých řad členy Kontrolní komise, o každém svém jednání vede písemný protokol.

## ČLÁNEK V.

### Členství

Členem občanského sdružení Veřejná galerie se může stát kterákoliv fyzická osoba, která splní následující podmínky a jejíž přijetí odsouhlasí Správní rada:

- Souhlasí s stanovami a cíly sdružení Veřejná galerie
- Platí řádně členský příspěvek.
- Členství ve sdružení Veřejná galerie může být ukončeno na základě rozhodnutí Správní rady
- Výše členských příspěvků a termín splatnosti je pro každý rok stanovena Správní radou.
- Člen má právo na základě vlastního svobodného rozhodnutí kdykoli ukončit své členství ve sdružení Veřejná galerie, členský příspěvek za daný rok nebude navrácen. V případě finančních či jiných závazků vůči občanskému sdružení Veřejná galerie je odstupující člen povinen vše řádně vyrovnat.

**Čestné členství** - kandidátům, kteří výrazně přispěli k plnění cílů a poslání sdružení Veřejná galerie, ale kteří nechtějí nebo nemohou být jeho členy, může Správní rada navrhnout udělení čestného členství. V případě, že takto navržený kandidát – fyzická osoba – s tímto návrhem souhlasí, stává se kandidát čestným členem sdružení Veřejná galerie. V době od návržení čestného členství do nejbližšího zasedání Správní rady se v případě, že kandidát návrh přijme, na takového kandidáta pohlíží jako na čestného člena. Čestní členové jsou osvobozeni od placení členských příspěvků, mohou se zúčastnit jednání Pracovní rady s hlasem poradním, mají právo aktivně se účastnit práce v pracovních radách.

## ČLÁNEK VI.

### Členská práva a povinnosti

**Členové občanského sdružení Veřejná galerie mají tato práva:**

- volit a být voleni do orgánů sdružení Veřejná galerie.
- podávat návrhy a doporučení všem orgánům sdružení Veřejná galerie.
- užívat podle pravidel určených Správní radou prostředky a zařízení sdružení.
- být informováni o činnosti sdružení Veřejná galerie a účastnit se jeho akcí.

**Členové občanského sdružení Veřejná galerie mají tyto povinnosti**

- Členové sdružení Veřejná galerie mají povinnost dodržovat jeho stanovy, stejně jako rozhodnutí Správní rady. Členové mají povinnost platit členské příspěvky ve stanovené lhůtě.
- Členové mají povinnost přispívat k naplňování cílů a poslání sdružení Veřejná galerie a upustit od všeho, co by mohlo uškodit zájmům sdružení.
- Hlasovací právo náleží pouze členům, kteří zaplatili členské příspěvky za příslušný rok.

**ČLÁNEK VII.****Hospodaření sdružení Veřejná galerie**

Majetek a finanční prostředky nutné k realizaci svých cílů sdružení Veřejná galerie získává z členských příspěvků (podle zásad schválených Správní radou), ze sponzorských darů, dědictví a z jiných zákonných zdrojů. Sdružení Veřejná galerie s nimi hospodaří podle obecně závazných právních předpisů.

**Podpisové právo**

- Podepisování za sdružení Veřejná galerie se děje tak, že k vytištěnému nebo vypsánému názvu sdružení Veřejná galerie připojí svůj podpis samostatně předseda, popřípadě místopředseda, stejně jako kdokoliv z členů Správní rady, který má písemné potvrzení minimálně dvou členů Správní rady.
- V případě zavazování sdružení Veřejná galerie nad částku o hodnotě 10 000,- Kč podepisuje pouze předseda společně s jedním řádným členem Správní rady. K tomuto podpisu musí mít jako doklad řádné potvrzení o pověření od všech členů Správní rady.
- V krizových situacích má předseda právo přijmout na svou odpovědnost nezbytná opatření i nad rámec své kompetence, o nichž dodatečně informuje Správní radu.



## ČLÁNEK VIII.

### Zánik sdružení Veřejná galerie

O zániku sdružení Veřejná galerie může být rozhodnuto jen na řádném nebo mimořádném jednání Správní rady a pouze dvoutřetinovou většinou přítomných členů. Jinak platí pro likvidaci sdružení Veřejná galerie i jeho majetku obecně závazné právní předpisy (Obchodní zákoník)

## ČLÁNEK IX.

### Závěrečné ustanovení

- Změny těchto stanov Veřejné galerie provádí Správní rada, která je schválí nadpoloviční většinou je povinna o tom informovat Pracovní radu.
- Tyto stanovy nabývají účinnosti dnem registrace u Ministerstva vnitra ČR.

### Dodatek - Členové správní rady

Evžen Palach - předseda

Vendula Rulcová – místopředseda

Jiří Mastek

Jitka Motáková

Karel Brouk

## KONTAKT

**Adresa:** Občanské sdružení Veřejná galerie, Jeremenkova 19, 779 00 Olomouc

**WEB:** <http://www.verejnagalerie.cz>, **e-mail:** [verejnagalerie@email.cz](mailto:verejnagalerie@email.cz)

**Telefon:** 666 777 333

### 8.3.2 Návrh loga „Veřejné galerie“

Základním vkladem do propagace „Veřejné galerie“ je vytvoření vlastního loga. Dobré logo musí splňovat mnoho požadavků. Musí být jedinečné, dobře zapamatovatelné, jednoduché, vyjadřovat činnost subjektu, dobře použitelné na různých materiálech a hlavně by

se mělo líbit. Návrh loga a tvorba loga je tak kreativní proces, kdy je potřeba sladit všechny výše uvedené požadavky dohromady.<sup>116</sup>

Nebudu popisovat celý proces, jak jsem logo vytvářel, jenom se zmíním o použitém fontu. V textu logotypu je použito pro podstatné jméno „galerie“ písmo Highland Gothic v černé barvě a pro přídatné jméno „Veřejná“ je použit jiný řez, stejné rodiny písma - Highland Gothic Light ve světlé modré barvě. Pro potřeby použití loga v další grafické tvorbě, je nutné nadefinovat i barevnost loga, například na barevné škále Pantone – černá – Pantone Process Black, modrá – Pantone 2905.

Základní verze loga pro galerii je rozpracovaná do dvou mutací. První verze je určena pro použití na markantních tiskovinách a webových stránkách prezentujících „Veřejnou galerii“. Druhá verze s nosnou linkou pod textem je použitelná pro označení samotné galerie ve vestibulu vlakového nádraží i označení nosičů, na kterých se budou prezentovat vystavená díla. Toto logo bude nutné fyzicky vyrobit a přichytit v podobě vývěsného štítu na místo umístění galerie, proto bylo nutné vymyslet linku spojující písmena dohromady. Tato linka zároveň evokuje provázanost „Veřejné galerie s Českými drahami, kdy symbolizuje cestu nebo koleje. Obě varianty loga jsou zpracovány i do náhledu černobílé varianty, kvůli ekonomičtější výrobě při tisku reklamních materiálů a kvůli případným omezeným možnostem na výběr materiálu při výrobě loga označujícího galerii a nosiče ve vestibulu vlakového nádraží.

Ze základního loga galerie, vychází, tzv. ikonické logo, které bude sloužit hlavně k prezentacím „Veřejné galerie“ jako občanského sdružení. V tomto logu jsou kromě základního loga obsaženy tři symboly: symbol vývěsného štítu – nosiče výtvarného díla a symbol lavice, veřejného prostranství a fotografie, jako symbol zaměření galerie.

Toto logo se bude používat na takových reklamních nosičích a tiskovinách, které budou skýtat prostor na jeho umístění, protože ikonické logo lépe vystihuje samotnou činnost „Veřejné galerie“.

---

<sup>116</sup> HEALEY Matthew: *Design loga*. Brno: Computer Press, 2011. 240 s. ISBN 9788025136089

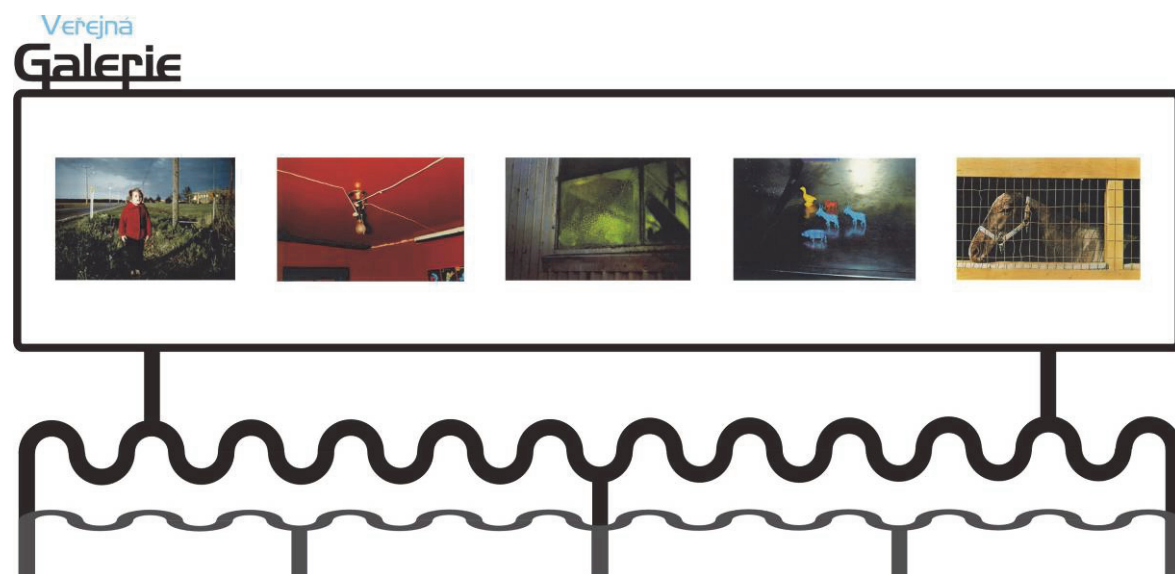
### 8.3.2.1 Náhledy základního a ikonického loga „Veřejné galerie“



Obr. č. 14 a 15: Návrh loga pro prezentaci galerie na merkantilních tiskovinách a webových stránkách



Obr. č. 16 a 17: Návrh loga pro označení galerie ve vestibulu



Obr. č. 18: Návrh ikonického loga „Veřejné galerie“

### 8.3.3 Návrh webových stránek „Veřejné galerie“

Prvním krokem, před úvahami o tvorbě webových stránek, by mělo být zaregistrování patřičné domény, tzn. pod jakým názvem se chceme prezentovat na internetové síti. V případě projektu „Veřejná galerie“ je logickým názvem k registraci – veřejnagalerie.cz. Nejprve si musíme na „doménových“ serverech ověřit, zda již není požadovaná doména registrovaná. V tom případě by jsme museli zkusit alternativní název, jako třeba: veřejna-galerie.cz, případně vyzkoušet jinou koncovku domény, jako: com, eu, info, net, org, ... (viz. obr. č. 3)

Doménu lze ověřit na jakémkoliv serveru sloužícího k registraci domén. Tyto servery většinou nabízí i možnost „hostingu“ (webhostingu).

The screenshot shows the website domeny.cz with the search results for the domain 'verejnagalerie.cz'. The page features a navigation menu on the left, a search bar at the top, and a table of alternative domain suggestions. The table includes columns for the domain name, its status, price in CZK, and a description. The status 'OK - volná' indicates availability, while 'X - obsazená' indicates it is taken. The price for 'verejnagalerie.cz' is 179 CZK. The table lists various international domains like .biz, .com, .info, .mobi, .name, .net, .org, .eu, .as, .at, .be, .cc, .ch, .cn, .co.hu, .co.uk, .hr, .ua, .cx, .dj, .dk, .hu, and .je.

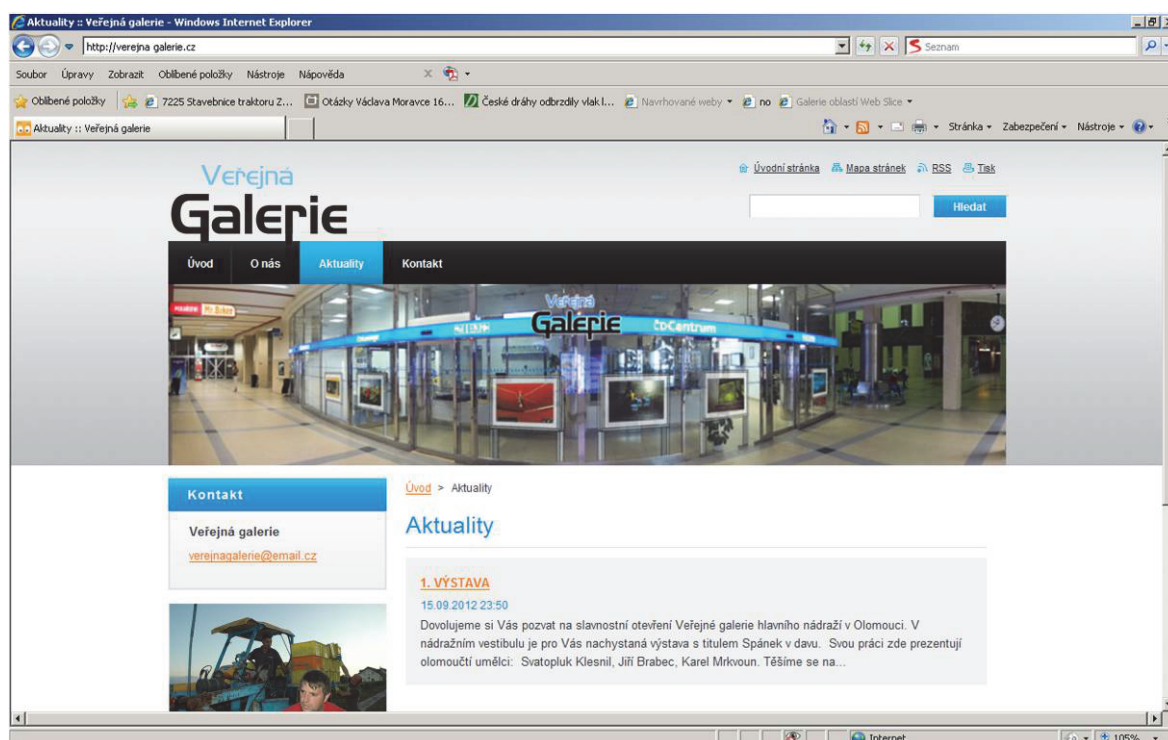
Doména	Stav	Cena	Akce	Popis
verejnagalerie.cz	OK - volná	179 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Česká národní doména
verejnagalerie.biz	OK - volná	199 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	bussiness
verejnagalerie.com	OK - volná	199 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	commerce
verejnagalerie.info	OK - volná	199 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	information
verejnagalerie.mobi	OK - volná	335 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	stránky pro mobilní zařízení
verejnagalerie.name	OK - volná	160 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	osobní domény
verejnagalerie.net	OK - volná	199 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	network
verejnagalerie.org	OK - volná	199 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	organization
verejnagalerie.eu	OK - volná	99 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Evropská doména
verejnagalerie.as	OK - volná	2 500 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Americká Samoa
verejnagalerie.at	! - neexistuje	700 CZK		Rakousko
verejnagalerie.be	OK - volná	800 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Belgie
verejnagalerie.cc	OK - volná	1 990 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Kokosové ostrovy
verejnagalerie.ch	OK - volná	1 800 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Švýcarsko
verejnagalerie.cn	OK - volná	0 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Čína
verejnagalerie.co.hu	OK - volná	1 200 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Maďarsko
verejnagalerie.co.uk	OK - volná	1 250 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Velká Británie
verejnagalerie.com.hr	! - neexistuje	1 290 CZK		Chorvatsko
verejnagalerie.com.ua	! - neexistuje	990 CZK		Ukrajina
verejnagalerie.cx	X - obsazená	1 990 CZK	<a href="#">včetně dalších</a>	Vánoční ostrovy
verejnagalerie.dj	OK - volná	1 999 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Djibuti
verejnagalerie.dk	OK - volná	1 490 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Dánsko
verejnagalerie.hu	OK - volná	1 200 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Maďarsko
verejnagalerie.je	OK - volná	4 999 CZK	<a href="#">přidat do košíku</a>	Jersey

Obr. č. 19: Printscren webové stránky www.domeny.cz se zdanou kontrolou volných domén „verejnagalerie“

Možnost „hostovat“ na daném serveru je třeba zvážit s ohledem na to, zda si budeme webové stránky tvořit sami nebo to zadáme webdesignerovi či grafickému studiu. Samozřejmě záleží na našich schopnostech, časových a finančních možnostech. V případě, že necháme vyrobit webové stránky externě, je určitě lepší nechat výběr „hostingu“ na grafikovi, kvůli technickým požadavkům webové prezentace na hostující server. Samozřejmě

platí pravidlo, že pokud máme finanční prostředky na propagaci, je lepší zadat i tvorbu internetových stránek profesionálům.

Pokud se ale rozhodneme vytvořit si webové stránky sami a nemáme hluboké znalosti webdesignu, tvorby a programování webových stránek, můžeme si je vytvořit sami, pomocí jednoduchých nástrojů na tvorbu „www stránek“, dostupných na internetu. Já jsem pro názornou ukázkou, jak by mohla vypadat internetová prezentace „Veřejné galerie“, využil internetového programu „Webnode“<sup>117</sup>, který umožňuje v 30 denní bezplatné verzi tvorbu „www stránek“ pomocí přednastavených šablon.(viz. obr. č. 4) Práce s tímto nástrojem je uživatelsky přívětivá a rychlá. A i laik zvládne v krátké době vytvořit funkční webovou prezentaci. Nevýhodou je omezený výběr grafických šablon, které jsou dostupné v bezplatné verzi a omezené pokročilejší možnosti editace grafické podoby stránek.



Obr. č. 20: Printscreen webových stránek www.verejnagalerie.cz vytvořených nástrojem „Webnode“

<sup>117</sup> Dostupný na [www: <http://www.webnode.cz/>](http://www.webnode.cz/) [online]. [cit. 2012-09-12]

## 8.4 Zhodnocení projektu Veřejné galerie

V teoretické části diplomové práce, kapitole věnované výstavám ve veřejných prostorech, jsem oslovil naše dva přední kurátory Mgr. Štěpánku Bielešovou a Mgr., MgA. Tomáše Pospěcha, kteří se zaměřují na současné výtvarné umění, hlavně fotografii. Také jsem se stejným dotazem oslovil mezinárodně uznávaného fotografa, který sám má zkušenosti s vystavováním na veřejných prostranstvích – Prof. Mgr. Jindřicha Štreita a chtěl znát jejich názor na výstavy ve veřejných prostorech. Při dotazování jsem jim položil i druhou otázku, kdy jsem chtěl vědět, co si myslí o konkrétním projektu veřejné galerie s trvalým výstavním plánem, umístěné v prostorech nádraží, který jsem jim podrobně popsal.

Jejich názory, citované níže, výborně vystihují můj původní záměr s veřejnou galerií a poslouží tak jako nezávislé zhodnocení tohoto projektu:

Štěpánka Bielešová, kurátorka sbírky fotografie v Muzeu moderního umění v Olomouci odpověděla:

*„Veřejná galerie v prostorech nádraží je projekt, který počítá s návštěvnickou přístupností bez ohledu na cílové a věkové skupiny po 24 hodin denně. Je to také transparentní prostor, který neagresivní formou rozptyluje fádnot nádražní budovy a vyvažuje její utilitární náplň. Galerie, samozřejmě soustředěná na umění, také nepotřebuje tlumočníka - umění pracuje se všeobecně srozumitelným kódem. Proto má šanci zaujmout jak tuzemské, tak i zahraniční návštěvníky, tak hlavně i stálé zákazníky, kteří jistě se zájmem přivítají ozvláštňení místa, kterými každodenně prochází, ať už při cestě do práce nebo do školy. Nádraží je také jednou ze vstupních bran do města. A určitě je příjemné sem vcházet místem nabitým zajímavými věcmi. Navíc program galerie také počítá s pravidelnou obměnou exponátů, se střídáním témat a problematických okruhů tak, aby i zde nehrozil pád do všednosti“.*<sup>118</sup>

Tomáš Pospěch, historik umění, kurátor, pedagog a fotograf na volné noze, napsal:

*„Je nutno říct, že spojení galerie a nádraží se mi jeví jako geniální. Místem, charakterem budov, způsobem koncentrace lidí....*

---

<sup>118</sup> Viz. Příloha P II: *Názory kurátorů na výstavy ve veřejných prostorech a na projekt „Veřejná galerie“*

*Už samotný charakter budov, většinou budovaných s důrazem na reprezentativnost a monumentalitu, je předurčuje pro využití jako galerie. Jak se v posledních letech mění funkce a potřeby využití nádražních budov, jejich volné prostory nebo i nadále využívané vestibuly se stávají velice vhodnými místy pro galerie i jednorázové prezentace umění ve veřejném prostoru. Nádraží jsou většinou situována do blízkosti městských center, jsou komunikačními křižovatkami, kde se vyskytuje značné množství lidí a to jak procházejících, tak také čekajících, pro které může být jakékoliv vizuální nekomerční sdělení příjemným a obohacujícím vyrušením.* <sup>119</sup>

Jindřich Štreit, profesor a dokumentární fotograf, se k projektu veřejné galerie vyjádřil takto:

*„Líbí se mi začlenit nádraží do výstavních programů. Je však potřebné zvažovat, která díla budou pro tyto prostory vhodná.* <sup>120</sup>

Projekt „Veřejná galerie“ dobře zapadá do velké rekonstrukce celého olomouckého nádraží, která se plánuje v nejbližší době. *„Plány na proměnu olomouckého železničního uzlu se po více než dvouletém čekání konečně začnou měnit v realitu. Vláda totiž nyní rekonstrukci definitivně schválila, čemuž napomohlo i to, že se cenu podařilo snížit téměř o miliardu na 3,1 miliardy. Stavba začne nejpozději v říjnu, prakticky vše je připraveno.* <sup>121</sup>

Domnívám se, že „Veřejná galerie“ se může stát zajímavou formou distribuce výtvarného umění k divákům, pro které je umění okrajovou záležitostí a zároveň má potenciál stát se novou „komunikační křižovatkou“ pro umělce nejen z olomouckého regionu.

---

<sup>119</sup> Viz. Příloha P II: *Názory kurátorů na výstavy ve veřejných prostorech a na projekt „Veřejná galerie“*

<sup>120</sup> Viz. Příloha P II: *Názory kurátorů na výstavy ve veřejných prostorech a na projekt „Veřejná galerie“*

<sup>121</sup> iDnes.cz: *Vláda schválila proměnu olomouckého nádraží, začít má do října* [online]. [cit. 2012-08-29]. dostupný z [www: <http://olomouc.idnes.cz/vlada-schvalila-promenu-olomouckeho-nadrazi-f3z-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120627\\_1797683\\_olomouc-zpravy\\_stk>](http://olomouc.idnes.cz/vlada-schvalila-promenu-olomouckeho-nadrazi-f3z-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120627_1797683_olomouc-zpravy_stk)

## ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo zmapovat prostředí Českých drah a hledat v činnostech této firmy prvky naplňování „Společenské odpovědnosti firem“ ve všech třech rovinách CSR - ekonomické, sociální a environmentální. V praktické části jsem si pomocí výzkumu, dotazníkových průzkumů, sběru dat z veřejně přístupných informací a pohovory s manažery firmy ověřoval položené výzkumné otázky, zformulované na konci teoretické části a zároveň jsem hledal podporu pro projekt „Veřejné galerie“ popsany v poslední části práce.

Už, když jsem shromažďoval podklady k teoretické části, bylo mi zřejmé, že jenom popsat problematiku CSR a obsáhnout tak velkou firmu, jakou jsou České dráhy, by bylo na samostatné diplomové práce. Proto jsem se u popisu CSR soustředil na základní poznatky, tak aby tato kapitola přehledně popisovala problematiku Společenské odpovědnosti firem a sloužila jednak jako východisko k praktické a projektové části diplomové práce, ale hlavně k jednoduché orientaci v tématu CSR. V kapitole věnované Českým drahám, jsem se snažil z dostupných dat získat informace o aktivitách této firmy, které buď jsou chápány jako společensky prospěšné anebo mají tento charakter, ale nejsou drahami to této kategorie zařazeny. Právě druhý případ je pro České dráhy typický a proto na konci projektové části navrhuji, že by si měla firma udělat podrobnou analýzu činností, které mají prvky CSR a tyto potom začlenit do koncepce Společenské odpovědnosti ve firmě a dále je rozvíjet.

V teoretické části práce jsem popisoval i termín „Veřejný prostor“, kdy poznatky z této kapitoly jsem využil v projektové části. Pokusil jsem z dostupných informací „Veřejný prostor“ definovat a vymezit, ale došel jsem k závěru, že veřejný prostor je spíše subjektivně vnímaný prostor kolem nás, který je nicméně vhodný k prezentaci umění.

V praktické části jsem se pomocí výzkumu pokusil odpovědět na výzkumné problémy vyplývající ze stanovených výzkumných otázek. Nakonec jsem se nejvíce potýkal se samotným přístupem k informacím u Českých drah, respektive s tím, že my při finálním zpracování diplomové práce nebylo umožněno jako zaměstnanci této firmy využít všech získaných informací a provedených průzkumů s odkazem na přibývající konkurenci v železniční dopravě a z toho plynoucí obavy vedení Českých drah z poškozování dobrého jména firmy a vypouštění obchodně i personálně citlivých informací.

Na všechny výzkumné otázky se mi podařilo v praktické části práce odpovědět a většinu potvrdit, kdy pouze jediná nebyla zcela potvrzena, a to, že: „*České dráhy, ze své podstaty*



*ekologický dopravce, vůbec neřeší environmentální složku Společenské odpovědnosti firm.*“, protože jak již bylo zmíněno v rozhovoru s Petrem Žaludou, tak České dráhy environmentální složku svého podnikání spíše dostatečně nepropagují před veřejností.

Informace získané průzkumem v praktické části diplomové práce mi potvrdily můj záměr, zrealizovat projekt „Veřejná galerie“, který podrobně rozepisuji v poslední části práce.

V projektu popisuji založení občanského sdružení, pokusil jsem se naformulovat stanovy, které by byly potřeba ke schválení sdružení Ministerstvem vnitra a navrhl jsem loga, webové stránky galerie a vizualizaci galerie v prostoru vestibulu olomouckého nádraží, tak aby se tento projekt dal skutečně realizovat, popřípadě posloužil jako návod k jiným podobným projektům. Jediným rizikem tohoto projektu je stále nevyjasněná situace kolem majetku Českých drah, kdy není jisté, zda se nepřevědou na stát a jeho správce železniční cesty – SŽDC, s.o.. Generální ředitel Českých drah tuto možnost v rozhovoru, který je součástí diplomové práce, zatím v nejbližší době nepřipouští, ale v historii našeho státu ve vztahu k železnici už bylo několik momentů, kdy se takovéto zásadní věci řešily ze dne na den.

Přál bych si, aby táto práce aspoň nepatrně posloužila k zavádění principů Společenské odpovědnosti nejen do Českých drah, ale i do jiných státních a polostátních firem v České republice a zlepšilo se tak kultura ve státním i soukromém podnikatelském prostředí u nás, protože: *„Společenská odpovědnost odráží hodnoty společnosti, ve které žijeme a kde budou žít i naše budoucí generace.“*<sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> PAVLÍK Marek, BĚLČÍK Martin a kolektiv: *Společenská odpovědnost organizace*. Praha: Grada Publishing, 2010. 176 s. ISBN 978-80-247-3157-5, s. 122

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Publikace

- [1] ČABLOVÁ, M.: *Veřejný prostor – amfiteátr veřejného života*, Teze k disertační práci, FA VUT v Brně, 2001. 33 s.
- [2] ERLÉDY, E: *Baťa, švec, který dobyl světa*. Zlín: Archa, 1990. 142 s. ISBN 59 – 078-90
- [3] EUROPEAN COMMISSION: *Promoting a European framework for corporate social responsibility - Green Paper*. Luxembourg, European Communities, 2001. ISBN: 92-894-1478-2
- [4] FORET M.: *Marketingový průzkum - Poznáváme svoje zákazníky*. Brno, Computer Press, 2009. 121 s. ISBN: 978-80-251-2183-2
- [5] GEHL, J.: *Život mezi budovami: Užívání veřejných prostranství*, Brno, Nadace Partnerství, 1999, 202 s. ISBN 80-85834-79-0.
- [6] HLOUŠEK, Jan.: *Právní minimum pro pracovníky neziskových organizací (a nejen pro ně)*. Hradec Králové: Občanské poradenské středisko, o.p.s. 2000. s. 72. ISBN 8090274927, 9788090274921.
- [7] CHENEY G., ROPER J., MAY S.: *The debate over corporate social responsibility*. Oxford, Oxford University Press, 2007. ISBN: 978-01-9517-883-8
- [8] KOZEL R. a kol.: *Moderní marketingový výzkum*. Praha, Grada, 2005. 234 s. ISBN: 80-247-0966-X
- [9] KULDOVÁ Lucie, *Společenská odpovědnost firem*. Plzeň, OPS, 2010. 193 s. ISBN: 978-80-87269-12-1
- [10] LOZANO J. M.: *Governments and corporate social responsibility : public policies beyond regulation and voluntary compliance*. Basingstoke, Palgrave Macmillan/ESADE, 2008. ISBN: 02-305-2556-3
- [11] MADDEN, K.: *Utváření místa*, Nadace partnerství, Brno 2003, 98 s. ISBN 80-239-0614-3.
- [12] ORLOWSKI Boleslav, přeložil a 9. kapitolu dopsal MORAVEC Miroslav: *Jak železnice dobyla svět*. Warszawa: KAW Warszawa, 1982. 84 s.

- [13] PAVLÍK Marek, BĚLČÍK Martin a kolektiv: *Společenská odpovědnost organizace*. Praha: Grada Publishing, 2010. 176 s. ISBN 978-80-247-3157-5
- [14] POSPÍŠILÍK Milan: *160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: České dráhy, s.o., OPŘ Ostrava, 2001. 147 s.
- [15] PRSKAVCOVÁ M., MARŠÍKOVÁ K., ŘEHOŘOVÁ P., ZBRÁNKOVÁ M.: *Společenská odpovědnost firem, lidský kapitál, rovné příležitosti a environmentální management s využitím zahraničních zkušeností*. Liberec, Technická univerzita v Liberci, 2008. ISBN: 978-80-7372-436-8
- [16] PRSKAVCOVÁ Martina, MARŠÍKOVÁ Kateřina, *Problematika Corporate Social Responsibility se zaměřením na lidský kapitál, Gender Studies a environmentální management (Syntetická studie)*. Technická univerzita v Liberci, 2007. ISBN: 978-80-7372-289-0
- [17] PUTNOVÁ Anna, SEKNIČKA Pavel, *Etické řízení ve firmě*, 1. vydání, Praha: Grada Publishing, 2007. 168 s. ISBN 978-80-247-1621-3
- [18] STEINEROVÁ M.: *Koncept CSR v praxi, průvodce odpovědným podnikáním*. Aspra, 2008
- [19] STEINEROVÁ M., VÁCLAVÍKOVÁ A., MERVAT R.: *Společenská odpovědnost firem, průvodce nejen pro malé a střední podniky*. Business Leaders Forum, 2008
- [20] TRNKOVÁ Jana: *Společenská odpovědnost firem, Kompletní průvodce tématem & závěry průzkumu v ČR.* Praha, Business Leader Forum, 2004, 56 s.
- [21] ECO Umberto: *Jak napsat diplomovou práci*. Olomouc: Votobia, 1997. 269 s. ISBN 80-7198-173-7
- [22] ZBRÁNKOVÁ Magdalena: *Problematika csr se zaměřením na lidský kapitál, gender studies a environmentální management, kapitola č. 2 - Environmentální management*. Liberec, Technická univerzita v Liberci, 2007
- [23] ZDRAŽILOVÁ Dana a kol., *Společenská odpovědnost podniků*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2010. 167 s. ISBN 978-80-7400-192-5

**Internetová bibliografie – online zdroje**

- [24] ERBEL Joanna: *Veřejný prostor Atlas transformace* [online]. [cit. 2012-08-26]. dostupný z www: <<http://www.monumenttotransformation.org/atlas-transformace/html/v/verejny-prostor/1-verejny-prostor.html>>
- [25] BUSINESS LEADER FORUM: *Co je Společenská odpovědnost firem* [online]. [cit. 2011-07-12]. dostupný z www: <<http://www.csr-online.cz/page.aspx?csr>>
- [26] BUSINESS LEADERS FORUM: *Normy, které mají vztah k CSR* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z www: <<http://www.csr-online.cz/Page.aspx?normy>>
- [27] BUSINESS LEADERS FORUM: *Průzkumy* [online]. [cit. 2012-08-23]. dostupný z: <<http://www.csr-online.cz/NewsDetail.aspx?p=3&id=584>>
- [28] CSR PORTAL: *Dvacáté výročí Business Leaders Fora* [online]. [Cit. 2012-08-12]. dostupný z www: <http://www.csrportal.cz/cz/aktualne/-/dvacate-vyroci-business-leaders-fora>
- [29] ČD MUZEUM LUŽNÁ U RAKOVNÍKA, *Historie* [online]. [cit. 2012-03-25]. dostupný z www: <<http://www.cdmuseum.cz/muzeum/historie/-6217/>>
- [30] ČD MUZEUM LUŽNÁ U RAKOVNÍKA, *Otevření expozice historických vozidel v Olomouci* [online]. [cit. 2012-03-25]. dostupný z www: <<http://www.cdmuseum.cz/muzeum/aktuality/-14141/>>
- [31] ČESKÉ DRÁHY: *Dobrý nápad se vyplatí* [online]. [cit. 2012-07-29]. dostupný z: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/aktualni-tema/-10563/>>
- [32] ČESKÉ DRÁHY: *Environmentální politika (EMS)* [online]. [cit. 2011-06-21]. dostupný z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/projekty/-769/>>
- [33] ČESKÉ DRÁHY: *Ing. Petr Žaluda* [online]. [cit. 2012-05-12]. dostupný z www: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/organizacni-struktura/predstavenstvo/-814/>
- [34] ČESKÉ DRÁHY: *Naše činnost* [online]. [cit. 2012-07-30]. dostupný z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>

- [35] ČESKÉ DRÁHY: Organizační struktura [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z: <[http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura\\_18\\_4\\_2012.pdf](http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura_18_4_2012.pdf)>
- [36] ČESKÉ DRÁHY: Organizační struktura [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z: <[http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura\\_18\\_4\\_2012.pdf](http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/organizacni-struktura/organizacni-struktura_18_4_2012.pdf)> (vlastní grafická úprava)
- [37] ČESKÉ DRÁHY: *Personalistika v číslech* [online]. [cit. 2012-08-30]. dostupný z: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/personalistika/personalistika-v-cislech/-778/>>
- [38] ČESKÉ DRÁHY: *Společensky prospěšné aktivity* [online]. [cit. 2012-08-30]. Dostupný z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/spolecensky-prospesneaktivity/-867/>
- [39] DOPRAVNÍ NOVINY: *UIC: Studie prokazuje ekologický přínos železnice* [online]. [cit. 2012-08-28]. dostupný z: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/uic-studie-prokazuje-ekologicky-prinos-zeleznice>
- [40] E15 EURO: *Emoce na kolejích* [online]. [cit. 2012-07-18]. dostupný z: <<http://euro.e15.cz/archiv/light/emoce-na-kolejich-819972>>
- [41] ETICKÉ SPOTŘEBITELSTVÍ: *Co vlastně znamená, že je firma společensky odpovědná?* [online]. [cit. 2012-08-12]. dostupný z [www](http://www.etickespotrebitelstvi.cz/clanek.php?url=co-vlastne-znamenaze-je-firma-spolecensky-odpovedna): <<http://www.etickespotrebitelstvi.cz/clanek.php?url=co-vlastne-znamenaze-je-firma-spolecensky-odpovedna>>
- [42] H\_ALUZE: PAF: Vitrínka Deniska [online]. [cit. 2012-06-20]. dostupný z: <<http://blog.h-aluze.cz/paf-vitrina-deniska/>>
- [43] IDNES.CZ: *Vláda schválila proměnu olomouckého nádraží, začít má do října* [online]. [cit. 2012-08-29]. dostupný z [www](http://olomouc.idnes.cz/vlada-schvalila-promenu-olomouckeho-nadrazi-f3z-olomouc-zpravy.aspx?c=A120627_1797683_olomouc-zpravy_stk): <[http://olomouc.idnes.cz/vlada-schvalila-promenu-olomouckeho-nadrazi-f3z-olomouc-zpravy.aspx?c=A120627\\_1797683\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/vlada-schvalila-promenu-olomouckeho-nadrazi-f3z-olomouc-zpravy.aspx?c=A120627_1797683_olomouc-zpravy_stk)>

- [44] IDNES/EKONOMIKA: *ČD plánují vlastní nízkonákladovku, chtějí expandovat i za hranice* [online]. [cit. 2012-07-29]. dostupný z: <[http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-nizkonakladovou-spolcnost-frc-/eko-doprava.aspx?c=A120412\\_203804\\_ekoakcie\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-nizkonakladovou-spolcnost-frc-/eko-doprava.aspx?c=A120412_203804_ekoakcie_brm) >
- [45] IDNES: *Místo sdružení budou spolky, stát více dohlédne na jejich fungování* [online]. [cit. 2012-08-10]. dostupný z: [http://zpravy.idnes.cz/misto-obcanskych-sdruzeni-budou-spolky-f0q-/domaci.aspx?c=A120803\\_115135\\_domaci\\_jj](http://zpravy.idnes.cz/misto-obcanskych-sdruzeni-budou-spolky-f0q-/domaci.aspx?c=A120803_115135_domaci_jj)
- [46] LEICA GALLERY PRAGUE: *Historie galerie* [online]. [cit. 2011-07-25].  
Dostupný z: <<http://www.lgp.cz/cz/o-nas/galerie.html> >
- [47] LETIŠTĚ PRAHA: *Akce a výstavy 2012* [online]. [cit. 2012-08-27]. dostupný z: <<http://www.prg.aero/cs/sluzby-cestujicim/akce-a-vystavy/>>
- [48] LIDOVKY.CZ: *Pražská nádraží? Hlavně je nenechat developerům.* [online]. [cit. 2012-04-05]. dostupný z: <[http://www.lidovky.cz/co-s-prazskymi-nadrazimi-hlavne-je-nenechme-developerum-vyzyva-vystava-1a8-/ln-bydleni.asp?c=A120306\\_193059\\_ln-bydleni\\_ter](http://www.lidovky.cz/co-s-prazskymi-nadrazimi-hlavne-je-nenechme-developerum-vyzyva-vystava-1a8-/ln-bydleni.asp?c=A120306_193059_ln-bydleni_ter)>
- [49] MYCENTROPE: *Vídeňské nádraží bude zprovozněno koncem roku 2012.* [online]. [cit. 2012-07-16]. dostupný z: <http://www.mycentrope.com/cs/home/921/videnske-hlavni-nadrazi-bude-zprovoznenokoncemroku2012>
- [50] OLOMOUCKÝ KRAJ: *olomoucké hlavní nádraží získá do konce roku novou podobu* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z www: <http://www.kr-olomoucky.cz/olomoucke-hlavni-nadrazi-ziska-do-konce-roku-novou-podobu-aktuality-334.html>
- [51] OLOMOUCKÝ REJ: *Historické budovy Olomouce - než vyjel první vlak* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z www: < <http://olomoucky.rej.cz/clanky/historicke-budovy-olomouce---nez-vyjel-prvni-vlak/> >
- [52] PŘEDNÁDRAŽÍ OLOMOUC: *úprava olomouckého přednádražního prostoru – 4. etapa* [online]. [cit. 2012-08-25]. Dostupný z www: <http://prednadrazi.olomouc.eu/app/>

- [53] RESPEKT/INSTITUT: *Putovní výstava KORUPCE PO ČESKU* [online]. [cit. 2011-07-25]. dostupný z: <http://www.respektinstitut.cz/putovni-vystava-korupce-po-cesku/>
- [54] SŽDC: *Historie našich železnic v kostce* [online]. [cit. 2012-03-11]. dostupný z: [www: http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf](http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf)
- [55] TRANSPARENCY INTERNATIONAL: *Aplikace metod a nástrojů podnikatelské etiky v českém podnikatelském prostředí* [online]. [cit. 2012-08-24]. dostupný z: [http://www.transparency.cz/doc/ve\\_amanpe.pdf](http://www.transparency.cz/doc/ve_amanpe.pdf)
- [56] WIKIPEDIA: *České dráhy* [online]. [cit. 2012-02-27]. dostupný z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9\\_dr%C3%A1hy](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_dr%C3%A1hy)
- [57] WIKIPEDIA: *Veřejné prostranství* [online]. [cit. 2012-08-26]. dostupný z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Ve%C5%99ejn%C3%A9\\_prostranstv%C3%AD](http://cs.wikipedia.org/wiki/Ve%C5%99ejn%C3%A9_prostranstv%C3%AD)
- [58] ŽELEZNIČÁŘ: *Vize 2012 před koncem: tři roky, které změnily dráhy* [online]. [cit. 2012-08-25]. dostupný z: [http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/zeleznicar/zeleznicar\\_15\\_2012.pdf](http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/zeleznicar/zeleznicar_15_2012.pdf)
- [59] ŽUPNIK Peter: *Výstavy* [online]. [cit. 2011-07-25]. dostupný z: <http://www.zupnik.eu/cz/Expositions/recomment.php>

## Normy

- [60] ČSN ISO 690. *Informace a dokumentace – Pravidla pro bibliografické odkazy a citace informačních zdrojů*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011. 39 s. Třídící znak 01 0197.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

BLF	Business leaders Forum
ČD	České dráhy, a.s.
CC	Corporate Citizenship
CSP	Cross-sector partnership
CSR	Corporate Social Responsibility
EU	Evropská unie
FIP	Federation International Passengers
FISAIC	Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots
ILO	International Labour Organisation
ISO	International Standard Organisation
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OSN / UN	Organizace spojených národů / United Nations
NNO / NGO	Nezisková organizace / Nonprofit Organization
SAI	Social Accountability International
SŽDC	Správa Železniční dopravní cesty, s.o.
UŽST	Uzlová železniční stanice
VG	Veřejná galerie



## SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obr. č. 1: Struktura Skupiny České dráhy – str. 39
- Obr. č. 2: Struktura mateřské společnosti České dráhy, a.s. – str. 40
- Obr. č. 3: Peter Župnik, Litomyšl. 2012 – str. 59
- Obr. č. 4: Korupce po česku, Olomouc. 2011 – str. 59
- Obr. č. 5: Ministerstvo dopravy, Praha. 2011 – str. 59
- Obr. č. 6: LFŠ, Uherské Hradiště. 2010 – str. 59
- Obr. č. 7: Struktura mateřské společnosti České dráhy, a.s. s vyznačením jednotlivých oblastí CSR – str. 88
- Obr. č. 8: Budova olomouckého vlakového nádraží – str. 93
- Obr. č. 9: Prostor před vlakovým nádražím – str. 93
- Obr. č. 10: Vestibul olomouckého vlakového nádraží, pohled při vstupu – str. 93
- Obr. č. 11: Vestibul olomouckého vlakového nádraží, pohled z podchodu ke vstupu – str. 93
- Obr. č. 12: Původní stav prosklené části vestibulu s nasimulovanou galerií – str. 96
- Obr. č. 13: Nový stav prosklené části vestibulu s nasimulovanou galerií – str. 96
- Obr. č. 14: Návrh loga pro prezentaci galerie na merkantilních tiskovinách a webových stránkách – str. 108
- Obr. č. 15: Návrh loga pro prezentaci galerie na merkantilních tiskovinách a webových stránkách – str. 108
- Obr. č. 16: Návrh loga pro označení galerie ve vestibulu – str. 108
- Obr. č. 17: Návrh loga pro označení galerie ve vestibulu – str. 108
- Obr. č. 18: Návrh ikonického loga „Veřejné galerie“ – str. 108
- Obr. č. 19: Printscreen webové stránky [www.domeny.cz](http://www.domeny.cz) se zdanou kontrolou volných domén „verejnagalerie“ – str. 109
- Obr. č. 20: Printscreen webových stránek [www.verejnagalerie.cz](http://www.verejnagalerie.cz) vytvořených nástrojem „Webnode“ – str. 110

**SEZNAM GRAFŮ**

- Graf č. 1: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 2: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 3: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 4: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 5: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 6: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 7: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 8: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 9: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 10: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 11: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 12: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 13: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 14: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 15: nno, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P VI
- Graf č. 16: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 17: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V
- Graf č. 18: veřejnost, zdroj: vlastní průzkum, Příloha P V

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Marketingové letáky s upoutávkami na parní jízdy, železniční muzeum a jiné akce Českých drah s prvky CSR

Příloha P II: Názory kurátorů na výstavy ve veřejných prostorech a na projekt „Veřejná galerie“

Příloha P III: Podklady z odboru marketingu a komunikace

Příloha P IV: Přepis rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou

Příloha P V: Dotazníkový průzkum – CSR veřejnost

Příloha P VI: Dotazníkový průzkum – CSR neziskovky

Příloha P VII: Vizualizace projektu „Veřejná galerie“

Příloha P VIII: Audionahrávka rozhovoru s Ing. Petrem Žaludou na přiloženém CD

# PŘÍLOHA P I: MARKETINGOVÉ LETÁKY S UPOUTÁVKAMI NA PARNÍ JÍZDY, ŽELEZNIČNÍ MUZEUM A JINÉ AKCE ČESKÝCH DRAH S PRVKY CSR

Obr. č. 1: Leták „Nostalgie - 1“

Obr. č. 2: Leták „Nostalgie - 2“

Obr. č. 3: Leták „Nostalgie - 3“

Obr. č. 4: Leták „Nostalgie - 4“



## PŘÍLOHA P II: NÁZORY KURÁTORŮ NA VÝSTAVY VE VEŘEJNÝCH PROSTORÁCH A NA PROJEKT „VEŘEJNÁ GALERIE“



**Tomáš Pospěch** (potom@volny.cz)

[Zobrazit konverzaci](#)

RE: Pohled kurátora na výstavy ve veřejných prostorách

3. 4. 2012, 21:58:03

Komu: SpolecenskaOdpovednostFirem@email.cz

Ahoj Emile,  
na obě otázky odpovídám v podstatě jednou odpovědí. JE nutno říct, že spojení galerie a nádraží se mi jeví jako geniální. Místem, charakterem budov, způsobem koncentrace lidí....

Držím palce  
Tomáš

Už samotný charakter budov, většinou budovaných s důrazem na reprezentativnost a monumentalitu, je předurčuje pro využití jako galerie. Jak se v posledních letech mění funkce a potřeby využití nádražních budov, jejich volné prostory nebo i nadále využívané vestibuly se stávají velice vhodnými místo pro galerie i jednorázové prezentace umění ve veřejném prostoru. Nádraží jsou většinou situována do blízkosti městských center, jsou komunikačními křižovatkami, kde se vyskytuje značné množství lidí a to jak procházejících, tak také čekajících, pro které může být jakékoliv vizuální nekomerční sdělení příjemným a obohacujícím vyrušením.

Tomáš Pospěch, e-mail: [potom@volny.cz](mailto:potom@volny.cz), tel.: +420 604 930 252,  
[www.pospesch.com](http://www.pospesch.com), skype: tomas.pospesch

-----Original Message-----

From: SpolecenskaOdpovednostFirem@email.cz  
[mailto:SpolecenskaOdpovednostFirem@email.cz]  
Sent: Sunday, April 01, 2012 6:32 PM  
To: [potom@volny.cz](mailto:potom@volny.cz)  
Subject: Pohled kurátora na výstavy ve veřejných prostorách

Ahoj Tome,

doufám, že Ti tento mail nepadne do SPAMu, protože využívám neosobního mailu zřízeného pro účely diplomky.

Píšu o společenské odpovědnosti Českých drah, kdy v projektové části navrhuji koncept spolupráce ČD s neziskovými organizacemi na společných projektech. ČD by jako devízu nabízely bezplatný pronájem nevyužitých nebytových prostor ve svých budovách. Mohli by tak na nádražích vznikat miniškolkly, chráněné dílny, galerie, apod.

Jako konkrétní - vzorový projekt mám veřejnou galerii v olomouckém nádraží, který se bude, doufám, i realizovat. Bližší informace posílám v příloze.

Ještě pro upřesnění - Společenská odpovědnost firem neboli CSR (Corporate

Social Responsibility) je zjednodušeně definováno jako dobrovolný závazek firem chovat se nad rámec svých zákonných povinností. Má tři roviny - ekonomickou, sociální a environmentální (3P - Profit - People - Planet). Samozřejmě v poslední době firmy omezily finanční prostředky na dobrovolné aktivity a soustředily se na zisk (nebo vlastní přežití) a hledají tak cesty jak dostat těmto závazkům s minimem (nebo žádnými) vynaložených financí.

V rámci analytické části DP bych rád oslovil kurátory a chtěl znát jejich názor na výstavy ve veřejných prostorách.

Chtěl jsem Tě tedy požádat, zda by jsi z pohledu kurátora, vyjádřil svůj názor na:

1. výstavy ve veřejných prostorách (veřejných prostranstvích) obecně - jednorázové výstavy, umělecké - výtvarné akce v plenéru, v kontextu s kamennými institucemi (muzea, galerie), výstavy v supermarketech,...
2. projekt veřejné galerie s trvalým výstavním plánem, umístěné v prostorách nádraží (podobně jak je popsáno v příloze), popř. Tvůj názor na začlenění nádraží do kulturního dění města. \*

\* Nezaměňovat s projektem "živá nádraží" kde jde hlavně o komerční oživení nádraží -obchody a služby. Vyjma Prahy a Karlových Varů se to nikde nepovedlo a projekty na živá nádraží v ostatních městech krachly - České dráhy nesehnaly investory na tak rozsáhlé akce a zablokovaly se tak na dlouhou dobu investice do těchto budov, které se nyní zase pomalu rozjíždějí. I Grandi Stazioni má v plánu na Pražském hl. nádraží provozovat galerii, příp. umístit Slovanskou epopej od A. Muchy).

V příloze pro info posílám výsledky průzkumu, který jsem na téma CSR v ČD a galeriích na nádražích v loni na podzim prováděl.

Díky moc za odpověď, a samozřejmě rád to s Tebou proberu osobně.

Měj se fajn, Emil.

[Emil Pališek | 602 784 229 | epalisek@post.cz]



**Bielezová Štěpánka** (bieleszova@olmuart.cz)

[Zobrazit konverzaci](#)

RE: Pohled kurátora na výstavy ve veřejných prostorách

5. 4. 2012, 14:07:00

Komu: SpolecenskaOdpovednostFirem@email.cz

Štěpánka Bielezová pro Emila

1. výstavy ve veřejných prostorách (veřejných prostranstvích) obecně - jednorázové výstavy, umělecké - výtvarné akce v plenéru, v kontextu s kamennými institucemi (muzea, galerie), výstavy v supermarketech,...

Myšlenka přenést umění novou a netradiční formou z kamenných galerijních prostor až k lidem má své kořeny už v baroku, snad možná ještě dříve. Vždyť dodnes kráší veřejná prostranství mariánské a morové sloupy, sochařské kompozice a kašny. Krajinu zmalebňují kříže, milníky a boží muka. Už dávno neplatí, že umělce a jeho dílo lze vidět jen po zaplacení vstupného v galeriích, ale třeba už i na letištích, ve dvoranách divadel, v halách supermarketů. Umění by nemělo oslovovat jen odborníky, kteří se o dění na umělecké scéně aktivně zajímají, ale především zaujmout lidi, kterým jejich okolí zevšednělo, zešedivělo.

Projekty pro veřejné prostory často počítají s prvkem hry. Jsou komunikativní, vybízejí k zamyšlení, iritují či šokují. Každopádně mají vzbuzovat reakci publika, vytrhnout z denního stereotypu. A svým způsobem kultivovat celospolečenský dialog o aktuálních tématech.

2. projekt veřejné galerie s trvalým výstavním plánem, umístěné v prostorách nádraží (podobně jak je popsáno v příloze), popř. Tvůj názor na začlenění nádraží do kulturního dění města. \*

Veřejná galerie v prostorách nádraží je projekt, který počítá s návštěvnickou přístupností bez ohledu na cílové a věkové skupiny po 24 hodin denně. Je to také transparentní prostor, který neagresivní formou rozptyluje fádnost nádražní budovy a vyvažuje její utilitární náplň. Galerie, samozřejmě soustředěná na umění, také nepotřebuje tlumočnicka - umění pracuje se všeobecně srozumitelným kódem. Proto má šanci zaujmout jak tuzemské, tak i zahraniční návštěvníky, tak hlavně i stálé zákazníky, kteří jistě se zájmem přivítají ozvláštňující místa, kterými každodenně prochází, ať už při cestě do práce nebo do školy.

Nádraží je také jednou ze vstupních bran do města. A určitě je příjemné sem vcházet místem nabitým zajímavými věcmi. Navíc program galerie také počítá s pravidelnou obměnou exponátů, se střídáním témat a problematických okruhů tak, aby i zde nehrozil pád do všednosti.

Emile,  
pro jistotu se podívej také na:

<http://www.prg.aero/cs/sluzby-cestujicim/akce-a-vystavy/vystava-sferickych-fotografii-na-letisti-praha/>

-----Original Message-----





Emil Pališek <emil.palisek@upmedia.cz>

---

## pozdrav

Počet zpráv: 4

---

**jindrastreit@mujbox.cz** <jindrastreit@mujbox.cz>  
Komu: emil.palisek@upmedia.cz

17. května 2012 21:22

Milý Emile,  
čím dál víc se zaobírám v myšlenách nádražní galerií.  
Jak jsi daleko?  
Jindra

---

**Emil Pališek** <emil.palisek@upmedia.cz>  
Komu: "jindrastreit@mujbox.cz" <jindrastreit@mujbox.cz>

2. září 2012 2:43

Dobrý den, pane Štreite,

Jsem velmi rád, že vás veřejná galerie zajímá a určitě bych se s Vámi rád do konce roku sešel a probral možnosti její realizace. Vedení Českých drah je tomu nakloněno s muzeem umění je v tomto směru také řeč, takže to chce jenom dát projekt do pohybu.

V přílohách Vám posílám nějaké pracovní info ohledně projektu galerie, pro zajímavost výsledky jednoho z průzkumů na toto téma.

Měl bych na Vás jednu prosbu:

V rámci analytické části DP jsem oslovoval kurátory a chtěl znát jejich názor na výstavy ve veřejných prostorech.

Chtěl jsem se tedy i Vás zeptat, jakožto významného fotografa a teoretika umění, zda by jste z tohoto pohledu vyjádřil názor na:

1. výstavy ve veřejných prostorech (veřejných prostranstvích) obecně - jednorázové výstavy, umělecké - výtvarné akce v plenéru, v kontextu s kamennými institucemi (muzea, galerie), výstavy v supermarketech, ...
2. projekt veřejné galerie s trvalým výstavním plánem, umístěné v prostorech nádraží (podobně jak je popsáno v příloze), popř. Váš názor na začlenění nádraží do kulturního dění města (nezaměřovat s projektem "živá nádraží" kde jde hlavně o komerční oživení nádraží - obchody a služby).

Stačí mi od Vás napsat stručné vyjádření, které bych mohl eventuelně citovat v diplomce.

\*Ještě pro upřesnění - Společenská odpovědnost firem neboli CSR (Corporate Social Responsibility) je zjednodušeně definována jako dobrovolný závazek firem chovat se nad rámec svých zákonných povinností. Má tři roviny - ekonomickou, sociální a environmentální (3P - Profit - People - Planet). Samozřejmě v poslední době firmy omezily finanční prostředky na dobrovolné aktivity a soustředí se na zisk (nebo vlastní přežití) a hledají tak cesty jak dostát těmto závazkům s minimem vynaložených financí.

Děkuji a ať se Vám daří,  
Emil Pališek.

**jindrastreit@mujbox.cz** <jindrastreit@mujbox.cz>  
Komu: Emil Pališek <emil.palisek@upmedia.cz>

3. září 2012 21:27

Milý Emile,  
mám radost, že je vše stále v pohybu.  
V posledních měsících jsem měl výstavy na nádraží v Pardubicích a v Plzni. Vždy to bylo moc prima.

1/ Mám rád, když veřejné prostory jsou doplněny výtvarným uměním. Myslím, že to prospívá oběma stranám.

Prostor to obohacuje. Začlenění uměleckých artefaktů by měl posoudit odborník, aby nebylo ublíženo ani prostoru ani dílu. proto je nutné vše posuzovat s citem.

2/ Líbí se mi začlenit nádraží do výstavních programů. Je však potřebné zvažovat, která díla budou pro tyto prostory vhodná.

Moc zdravím a těším se na spolupráci.  
Jindra ze Sovince

---

> Od: "Emil Pališek" <emil.palisek@upmedia.cz>  
> Komu: "jindrastreit@mujbox.cz" <jindrastreit@mujbox.cz>  
> Datum: 05.09.2012 02:43  
> Předmět: Re: pozdrav  
>

[Citovaný text byl skryt]

**Emil Pališek** <emil.palisek@upmedia.cz>  
Komu: "jindrastreit@mujbox.cz" <jindrastreit@mujbox.cz>

5. září 2012 22:39

Dobrý večer, moc děkuji za odpověď pane Štreite.  
Na Sovinec zdraví Emil.

# PŘÍLOHA P III: PODKLADY Z ODBORU MARKETINGU A KOMUNIKACE



{V archivu} Odp: CSR a ČD   
Stanislav Perknert Komu: Emil Palisek

10.04.2012 16:45

Od: Stanislav Perknert/GR/Ceske drahy  
Komu: Emil Palisek/ZC/Ceske drahy@CD  
Historie: Na tuto zprávu jste [odpověděli](#) a [postoupili](#) ji.  
Archiv: Tato zpráva se z obrazuje v archivu.

Emil Palisek Dobrý den, pane Perknere, rád bych se věděl, zd... 06.04.2012 15:30:41

Od: Emil Palisek/ZC/Ceske drahy  
Komu: Stanislav Perknert/GR/Ceske drahy@CD  
Datum: 06.04.2012 15:30  
Předmět: CSR a ČD

Dobrý den, pane Perknere,

rád bych se věděl, zda je něco nového na poli společenské odpovědnosti u ČD. 😊

**Aktuální přehled CSR ČD:**



spolecenska odpovednost.doc

Pomalu dokončuji sbírání dat do diplomky a před časem jste mi posílal seznam marketingových akcí, naplňujících kritéria Společenské odpovědnosti firem: Vlák štěstí a naděje, Vlák plný úsměvů, Preventivní vlák, Plaváček, WintonTrain, NetVlák, Euroklíč, Speciální web pro postižené, Kinematovlák. Chtěl jsem se zeptat, zda je seznam aktuální a nepříbyla nějaká nová kampaň, nebo naopak nějaká dlouhodobá akce skončila?

Při posledním setkání jste říkal, že se připravuje Papežský vlák a Legiovlák...? -  
**Papežský vlák proběhl v roce 2011 (více info může podat Ing. Pavel Kožený, O29)**  
**Legiovlák - vyjede v roce 2014, podepsáno memorandum s Obcí Legionářskou, článek, resp. rozhovor v Železničáři, (šéfredaktor Ing. Zdeněk Ston, O29), status projektu Dr. Roman Štěrba, O6)**

Ale hlavně Vás chci požádat, zda by jste z pohledu marketingového manažera odpověděl na tři otázky ohledně společenské odpovědnosti u ČD: - **nerozumím, které tři otázky - odpovídám na všechny ;-)**

1. Přinášejí výše jmenované kampaně naplňující kritéria CSR přínos (hmotný/nehmotný) českým drahám nebo jinou přidanou hodnotu, popř. byly splněny cíle těchto aktivit?  
**Aktivita CSR mají pro ČD přínos především pro budování značky, jejíž vnímání veřejností je v současnosti bohužel historicky negativně ovlivněno. Přínos CSR aktivit ČD se projeví v dlouhodobém hledisku.**
2. Využíváte CSR aktivity v marketingových kampaních, v marketingové komunikaci nebo PR?  
**Ano, o našich CSR aktivitách informujeme veřejnost prostřednictvím marketingové komunikace a PR - tiskové konference, tiskové zprávy, webové stránky, ČD TV, tištěná periodika ČD, eventy atd.**
3. Je na odděleních marketingu českých drah promyšlená koncepce CSR nebo se jedná o nahodilé akce?  
**V současnosti se na Úseku náměstka GR pro obchod a marketing připravuje dlouhodobá koncepce CSR celé Skupiny ČD, která je v souladu s positioningem značky ČD.**

4. Požaduje vedení firmy (vrcholový management, představenstvo, dozorčí rada) po marketingu českých drah prosazování CSR v kampaních?

V poslední době ano.

5. Pociťuje marketing ČD tlak na CSR aktivity ze strany veřejnosti, obchodních partnerů či politiků (vlády)?

Ano, především ze strany našich objednatelů - krajů.

5. Jak vnímáte koncept Společenské odpovědnosti firem, co podle Vás CSR znamená?

Pro ČD jde o nezbytnou činnost, která přísluší firmě této velikosti a významu.

6. Jaký máte názor na konkrétní projekt CSR - Veřejné galerie, který je součástí praktické části diplomové práce (posílám v příloze)?

Primární funkcí nádražních budov je zajišťovat účelnou dopravní obsluhu. Pokud expozice neomezují tuto primární funkci, jsem pro podobné aktivity oživující veřejný prostor. Předpokladem je, že prostory jsou ve vyhovujícím technickém stavu a exponáty jsou zajištěny proti krádeži a vandalismu.

Děkuji moc za odpověď.

V příloze posílám pro info výsledky průzkumu o CSR u ČD, který jsem prováděl v říjnu loňského roku.

Mějte se fajn, Emil Pališek.

[příloha Verejna galerie\_projekt.pdf odstraněna uživatelem Stanislav Perkner/GR/Ceske drahy]

[příloha Dotaznik\_CSR\_ČD\_komplet.pdf odstraněna uživatelem Stanislav Perkner/GR/Ceske drahy]

[příloha Dotaznik\_CSR\_ČD\_grafy.pdf odstraněna uživatelem Stanislav Perkner/GR/Ceske drahy]

#### BcA. Emil Pališek

Zásobovací centrum | Tiskárna Olomouc

T: 9727 41006, M: (+420) 602 784 229

E: palisek@zc.cd.cz

informace: <http://tiskarna.zc.cd.cz>



{V archivu} CSR

Stanislav Perkner Komu: Emil Palisek

Kopie: marketa.veberova

18.06.2012 16:24

Od: Stanislav Perkner/GR/Ceske drahy

Komu: Emil Palisek/ZC/Ceske drahy@CD

Kopie: marketa.veberova@cz.pwc.com

Historie: Na tuto zprávu jste odpověděli.

Archiv: Tato zpráva se zobrazuje v archivu.

Dobrý den, pane Pališku,

navazují na naši poslední korespondenci ohledně CSR. Plánujeme, že poradenská společnost pwc bude pro ČD připravovat analýzu oblasti CSR.

Uvítám, pokud byste byl ochoten sdílet s paní Veberovou své poznatky o této oblasti, které jste nashromáždil během přípravy své diplomové práce.

Kontakty: Markéta Veberová, pwc, [marketa.veberova@cz.pwc.com](mailto:marketa.veberova@cz.pwc.com), tel. 724 359 743;  
Emil Pališek, ČD, [Palisek@zc.cd.cz](mailto:Palisek@zc.cd.cz), 602 784 229

Děkuji za spolupráci,

**Stanislav Perkner**

ředitel Odboru marketingu a komunikace

**České dráhy, a. s., Generální ředitelství**

Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

T: +420 972 232 318

F: +420 972 232 365

E: [perkner@gr.cd.cz](mailto:perkner@gr.cd.cz), [www.cd.cz](http://www.cd.cz)



{V archivu} **Žádost o rozhovor s Petrem Žaloudou**  
Stanislav Perkner Komu: Emil Palisek

07.06.2012 16:27

Od: Stanislav Perkner/GR/Ceske drahy  
Komu: Emil Palisek/ZC/Ceske drahy@CD  
Historie: Na tuto zprávu jste [odpověděli](#).  
Archiv: Tato zpráva se zobrazuje v archivu.

Dobrý den,

mým nadřízeným mi byla postoupena k vyřízení Vaše žádost o rozhovor s Petrem Žaloudou ohledně CSR.

ČD plánují sestavit systematickou koncepci CSR. Na našem úseku se uvažuje o zřízení pozice CSR manažera, pokud to personální podmínky společnosti umožní.

Dejte mi vědět, pokud byste k tomu měl další dotazy.

S pozdravem

**Stanislav Perkner**  
ředitel Odboru marketingu a komunikace

**České dráhy, a. s., Generální ředitelství**

Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1  
T: +420 972 232 318  
F: +420 972 232 365  
E: perkner@gr.cd.cz, www.cd.cz

SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST	
Název aktivity	Specifikace
Vlak štěstí a naděje	internetová dražba obrázků dětí z dětských domovů, společný projekt se spol. Siemens
Vlak plný úsměvů	speciální souprava pro zdravotně postižené, která jednou ročně veze handicapované do Brna na speciální veletrh zdravotnických pomůcek, podruhé děti na filmový festival do Zlína; projekt pořádán spolu s Unii železničních zaměstnanců
Preventivní vlak	prevence nehod při přecházení tratě a úrazů proudem z troleje; speciální souprava, do které chodí školy s mladými lidmi ve věku od 13 do 19 let; spolupráce ČD s ČD Cargo, BESIPem Ministerstva dopravy, Policií ČR a Drážní inspekcí
Plaváček	ČD podporují nadané děti z dětských domovů a umožňují jim cestovat po republice na jejich kulturní vystoupení
WintonTrain	70 let po posledním transportu židovských dětí do bezpečí Velké Británie vypraví ČD z Prahy na počest činu Nicholase Wintona speciální vlak napříč Evropou po původní trase tehdejších spojů se zachraňovanými dětmi
NetVlak	speciální projekt počítačové učebny na kolejích, v níž zdravotně postižení lektori a odborníci na IT školí studenty, projekt tak přispívá k lepšímu vzájemnému vnímání postižených a zdravých občanů
Euroklíč	ČD se s desítkami dalších firem připojily k projektu, který usnadňuje cestování postižených po železnici. Pomocí speciálního klíče vybaví ČD ve stanicích bezbariérové toalety, tyto klíče jsou jednotné pro celou Evropu, kde je používají všichni hendikepo
Speciální web pro postižené	stránky <a href="http://www.cd.cz/bezprekazek">www.cd.cz/bezprekazek</a> , které marketing ČD připravil přímo na míru handicapovaným a nevidomým cestujícím
Kinematovlak	železniční vůz přestavěný na mobilní kino, který objíždí republiku a promítá pohádky dětem tam, kde normální kino nemají

## PŘÍLOHA P IV: PŘEPIS ROZHOVORU S ING. PETREM ŽALUDOU

### Rozhovor s Ing. Petrem Žaludou, generálním ředitelem Českých drah

V Praze 25.4.2012, Emil Pališek



Obr. č. 29: Foto: Lucie Pařízková<sup>1</sup>

**„Společenskou odpovědnost je potřeba ve firmě skutečně dělat a ne ji mít jen jako takové heslo!“,** říká Petr Žaluda, generální ředitel Českých drah.

*Chtěl bych znát Váš všeobecný názor na Společenskou odpovědnost firem (Corporate Social Responsibility, zkráceně CSR), zda je pro Vás prioritní vytváření zisku a nebo spíše vztah a spolupráce s okolím. Zároveň bych rád věděl, zda máte zkušenosti s CSR z Vašeho působení v předchozích firmách?*

Každá velká firma, kromě toho, že usiluje o zisk, což je její primární cíl a chtějí to tak akcionáři a majitelé, by se zároveň měla zajímat, v jaké společnosti funguje a přispět tak ke zlepšení fungování té dané společnosti. Dle mého, by se firmy neměly zaměřovat pouze a

---

<sup>1</sup> Použitá fotografie ze serveru Týden.cz: *Žádné tsunami, Žaluda zůstává ředitelem Českých drah* [online]. [cit. 2012-05-25]. dostupná z [www: < http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/zadne-tsunami-zaluda-zustava-reditelem-ceskych-drah\\_216995.html >](http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/zadne-tsunami-zaluda-zustava-reditelem-ceskych-drah_216995.html)

jenom na vytváření zisku, ale měly by mít zodpovědnost za společnost, kde působí. A jsem přesvědčený, že se jim to dlouhodobě vrátí.

Všechny velké nadnárodní firmy přišly s CSR už dávno. A nepřišly s tím jenom kvůli tomu, že to bylo politicky nebo společensky zajímavé, ale uvědomili si, že to má dlouhodobý pozitivní dopad na firmu samotnou.

Když se budete starat o lidi, společnost, atd., budete mnohem atraktivnější pro zaměstnance a pracovní prostředí bude pro všechny mnohem příjemnější. Například americké společnosti mají CSR propracovanou se vším všudy. Společenskou odpovědnost je potřeba ve firmě skutečně dělat a ne ji mít jen jako takové heslo!

***Setkávám se z názorem, že spousta hlavně menších firem říká: „děláme spousty prospěšných aktivit, které naplňují kritéria CSR, ale proč by jsme tomu měli říkat CSR, když tento pojem u nás není zažitý a děláme tyto věci jaksi samozřejmě a přirozeně.“?***

Ano, řada firem dělá něco co se podobá CSR vlastním citem. Například se stará o zaměstnance apod., což je správné. Vždycky jsem říkal, že není potřeba věci složitě popisovat, abych něco, co dělám dobře, měl napsáno na papíře. Ale je rozdíl, jestli jde o firmu s pěti zaměstnanci anebo velkou firmu - korporaci s desetitisíci zaměstnanci. Potom potřebujete jednotný systém, aby pracovníci pochopili, čeho tím chcete dosáhnout a byli se s tím hlavně schopni ztotožnit. Těžko si můžete lidi po jednom zvat a vše jim vysvětlovat. Malé rodinné firmy nemusí CSR složitě popisovat a vytvářet nějaké manuály. Ale střední a větší firmy, už nějakou jednotnou koncepci potřebují.

***A máte teda zkušenosti s CSR z předchozích firem?***

Ano. Jak v Axe tak předtím ve Winterthuru, už CSR byla nebo se zaváděla. Mateřská firma měla svůj koncept, podle kterého dceřinné firmy naplňovaly CSR a zapojovaly se i do celoevropských projektů. Ale setkal jsem se i s vlastními iniciativami lokálních poboček, kdy například zaměstnanci věnovali část svých výdělků na postižené děti nebo zvelebovali okolí své firmy, např. vysázením stromků. Vždycky se ale hledala cesta, jak CSR ve firmě správně prezentovat.

*Vrátil bych se zpět k Českým drahám, protože byly vždy sociální firmou a spoustu aktivit naplňujících kritéria CSR dělaly, i když je tak neměly přesně pojmenované. Už před rokem 1989 měly např. firemní školky. Zároveň už tehdy měly propracovanou péči o zaměstnance, která přetrvala mírně modifikovaná do současnosti. Chtěl jsem se tedy zeptat, přišel jste Vy osobně nebo Vaši náměstci s nějakou koncepcí CSR do ČD? Protože mám pocit, že zvláště na úseku marketingu vzniká spousta akcí s prvky CSR, ale je to vše nahodilé, bez konceptu. Např. ve výročních zprávách ČD je společenské odpovědnosti věnován vždy pouze jeden odstavec?*

V tom vidím ještě obrovskou rezervu drah a možná i moji, že jsem vždy ne úplně tlačil na toto téma. Protože když jsme nastoupili nově k ČD, řešili jsme řadu různých problémů a na CSR nebyl čas. CSR je dobrá pro firmu, která neprochází rozsáhlou transformací, jako České dráhy donedávna procházely. V okamžiku kdy není dokončena transformace ČD, dochází k přesunům 10 000 zaměstnanců do jiných státních firem, tak je velmi těžké nastavovat kritéria CSR ve firmě. V té době nemáte ukončený stav firmy tak, aby si mohla přesně definovat co je a co od CSR chce. Konkrétně v roce 2008 jsme převáděli cca 10 000 zaměstnanců do SDC u SŽDC, v roce 2011 jsme převáděli znova do SŽDC řízení provozu, tzv. živou dopravní cestu, což je dalších 10 000 zaměstnanců a až teď začíná mít firma jasnou podobu, je blízko dokončení transformace, to znamená že je to dopravce, který už neřeší ty věci, které řešil v minulosti. Tak teď v rámci i „Corporate government“, kterou jsme tady představovali, se budeme zaměřovat na social responsibility, která, zatím tady byla spíše individuální a nebyl v tom žádný systém.

*Co říkáte na pohled, že České dráhy jsou ze své podstaty ekologický dopravce a tuto skutečnost propagují minimálně?*

No bohužel priority u Českých drah byly do současnosti úplně jiného charakteru a řešili jsme hlavně, že firma měla neustále finanční problémy, jako třeba vůbec zaplatit zaměstnancům výplatu. Neměla dořešenou ekonomiku, neměla smlouvy se svými objednateli dopravy a nebylo tedy vhodné, ještě do tohohle implementovat CSR. Víte, ono není dobře, když z pohledu zaměstnance řeknete, že jste rád, že vám vůbec přijde výplata a na druhou stranu tady management zavádí sofistikované projekty jako je CSR.



Prvně jsme se museli soustředit na finanční a ekonomickou stabilitu firmy, která dnes už tady v nějaké podobě je. A teď je ten pravý čas začít se věnovat společenské odpovědnosti.

*Co říkáte na myšlenku, že podniky nemusí do CSR investovat velké sumy peněz, ale mohou pracovat na projektech, které je nebudou stát žádné přímé peníze, maximálně čas zaměstnanců. Prostě pokud, když mohou dělat věci nad rámec zákonných povinností, které splňují kritéria CSR, aby je prostě dělali.*

*Potom mě ještě napadla spojitost s bývalým ombudsmanem ČD, panem Fejkem, zda to nebyla snaha ČD o zavedení nějakého CSR managera?*

Ano, bylo to něco na pomezí – ombudsman, který má vnímat stížnosti lidí, ale zároveň měl aktivně fungovat ve vnitř ČD. Znova, myslím si, že je opravdu potřeba se tomu začít systémově věnovat. A i to, že jste nás tou svou diplomkou „řuknul“ je pro nás impulsem, aby jsme se tím začali zabývat.

*Tlačí na CSR u ČD okolí, jako např. vláda, dozorčí rada, kraje, zákazníci cestující, nebo podněty vycházejí přímo od vás vrcholových managerů. Bavíte se o tom například na představenstvu, apod.? Například projekt „Vize 2012“ vnímám jako součást CSR?*

Vize 2012, byl spíše ekonomický projekt a lidé, kteří na něm pracovali, to dělali ve svém volném čase a měli to spíše jako svůj koníček. Tlak z okolí na zavádění CSR do Českých drah vyloženě není. Naše společnost dle mého není pevně přesvědčena, že všechny firmy se mají nějak zodpovědně chovat a není tak vyvíjen tlak na firmy, aby se společensky odpovědně chovaly. Spíš to vychází zevnitř firmy, která si uvědomuje, že by měla část toho co od společnosti získává, jí zase vracet.

*V rámci analytické části diplomové práce, provádím dotazníkové průzkumy a např. mezi zákazníky Českých drah mi z něj vyplývá, že dotazovaní by kvitovali, kdyby České dráhy fungovaly společensky odpovědně a navíc by se jim i líbilo, kdyby do toho tlačili své okolí, např. firmy se kterými spolupracují. Z průzkumu pro obchodní partnery vyplývá,*

***že jim vadí špatná platební morálka a dlouhá splatnost faktur a pro změnu zaměstnanci by si přáli zlepšit zpětnou vazbu s vedením společnosti, co Vy na to?***

Co se týče zaměstnanců, tak to je věčný boj, jak zajistit, aby byli informováni, co firma chce a co dělá a za jakým cílem. A vždycky je tam riziko u středních managerů, jak informace z vrchu filtrují. Nenajdete totiž jednoduchý nástroj, jak oslovovat všechny zaměstnance, leda jim všem posílat maily. Ale zase, né všichni naši zaměstnanci používají maily, zvlášt' ti v dělnických profesích, protože jsme samozřejmě provozní firma. Vydáváme interní periodika, jako např. „Železničář“, kde se některé informace dočtete. Je to obecný problém jak strategii a vizi, kterou má pár lidí z vrcholového a středního managementu dostat mezi běžné zaměstnance a mít od nich zpětnou vazbu. My máme nějakou zpětnou vazbu od odborů, tam je ale otázka, jestli je objektivní nebo neobjektivní. S odboráři sedíme a diskutujeme prakticky každý měsíc, ale řešíme spíše ekonomické a pracovně-provozní záležitosti. Ale na druhou stranu toto by mělo být právě součástí projektu CSR - jak zajistit zpětné vazby od všech zainteresovaných skupin, včetně odborů, aby všichni zaměstnanci chápali co děláme a měli možnost to komentovat.

***Můj projekt v praktické části diplomové práce je zaměřený na spolupráci Českých drah s neziskovými organizacemi. Ale opravdu formou spolupráce, kdy nejde o nalévání peněz do těchto organizací, ale spíše třeba o nabízení bezplatných (symbolických) pronájmů nevyužívaných nebytových prostor. Tam by mohly vznikat např. miniškolkky, chráněné dílny nebo galerie. Vznikala by tak oboustranná spolupráce. A právě jako vzorový projekt jsem vymyslel „Veřejnou galerii“ na olomouckém nádraží s trvalým výstavním plánem, která by spolupracovala s muzeem umění. Muzeum by bylo garantem odborné kvality galerie. Tato galerie by fungovala jako nezisková organizace, která by hledala další, hlavně finanční, partnery. Toto všechno ovšem naráží na jeden zásadní problém, a to, že nevím co bude v nejbližší budoucnosti s nemovitým majetkem Českých drah. Zda se budovy nádraží nepřevědou v nejbližší době na státní SŽDC?***

Převod nádraží, to je projekt na dlouho. My ty nádraží nějak potřebujeme vyřešit, protože je pár desítek, cca prvních padesát až sto nádraží v republice, které jsou ekonomicky užitivelná. To jsou ty, které jsou schopny z pronájmů veřejných prostor hradit svůj provoz.

A my teď řešíme ten zbytek, které jsou pro České dráhy ztrátovou záležitostí. A musíme se domluvit se státem, že buď si je převezme do správy SŽDC a budou je potom oni rekonstruovat a nebo druhá varianta, která ještě není uzavřená, že prostě stát bude přispívat Českým drahám na to, že budou udržovat ty neekonomické stanice v určitém provozně rozumném stavu. Ale mi tento problém řešíme i ve spolupráci s obcemi. Pokud jakákoliv obec projeví zájem, o pro nás neekonomickou stanici, jsme ji připraveni víceméně bezplatně převést za symbolickou korunu. Ale ani ty obce o tyto stanice nemají zájem. Ale varianta, že se státu potažmo SŽDC převedou všechna nádraží, to je otázka opravdu desítek let.

Nevíme, co s těmi ekonomicky nevýdělečnými nádražími, protože ty často nejsou ani provozně využity. Taková nádraží jako Praha hl.n. nebo Brno, Olomouc, Pardubice, ty budou vždy maximálně využity a do nich se také investujeme. Ale co bude s těmi menšími je opravdu velkou neznámou. Společnost tlačí na to, aby bylo všechno levné a nakonec to dopadne tak, že se tato menší nádraží budou postupně zavírat, bude tam pouze přístřešek pro cestující, aby nezmokli, tak jako dnes už vidíme v zahraničí. Potom vyvstává otázka, zda na jednu stranu my se budeme chovat sociálně zodpovědně, ale zda se tak bude chovat i stát. Protože jestliže jediným měřítkem ve společnosti je cena, tak se potom nemůžete chovat sociálně zodpovědně. Jestliže lidé chtějí jezdit vlakem „za tři koruny“, tak potom zároveň nemůžou očekávat, že budou všechna nádraží hezky opravená a že budou například všude jezdit jenom nové vlaky. My si můžeme opravdu dovolit opravit pouze ta nádraží, která si na sebe vydělají. Celé je to o smýšlení společnosti. Já vnímám, že společnost na jednu stranu říká „já chci být sociálně zodpovědný“, ale na druhou všichni chtějí mít nejlépe všechno zadarmo a jsou ochotni kupovat levné rohlíky bez mouky, masové výrobky vyráběné z náhražek apod. Najednou firmy vyrábějící tyto „superlevné“ produkty kašlou na nějakou zodpovědnost, ale hlavně že je to vyjde levně a lidé to tak chtějí. Potom společensky odpovědně nemůžou fungovat dvě tři firmy ve státě, ale musí být nějaká vize v celé společnosti.

***Hrozbu přesunu nádraží z Českých drah na SŽDC mám jako hlavní riziko mého projektu v diplomové práci a chtěl jsem od Vás jako hlavního manažera ČD, který do této problematiky vidí nejvíc, slyšet nějaké stanovisko?***

Ne, určitě to není o tom, že by se teď nádraží převáděly. Řešíme teď hlavně ekonomiku provozu těchto nádraží. To znamená, že pokud se tam bude cokoliv soutěžit, jako pronájmy, stavební úpravy apod., aby to bylo legislativně ošetřené. Modelů provozu vlakových nádraží je více. Jedna z variant je, že je bude provozovat SŽDC, ale ta teď nemá na to, aby si od nás převzala všechna nádraží finanční prostředky. Druhá varianta je, že to stát bude jakousi formou financovat, tzn. když tam jezdí i jiní dopravci, budou platit za užívání nádraží, případně nám bude SŽDC v rámci poplatku za dopravní cestu refundovat náklady na provoz nádraží. A ve hře jsou i další varianty o kterých se ještě uvažuje. Takže nedá se říct, že teď je na pořadu dne převod nádraží.

*Já ze své zkušenosti vím, že moc dobře nefunguje spolupráce právě mezi ČD a SŽDC, kdy např. dochází k neshodám při označování vlakových nádraží informačními systémy, protože budovy včetně prvních nástupišť patří Českým drahám a zbytek perónů patří zase SŽDC. Často lidé řešící jednu věc z těchto dvou organizací se nejsou schopni navzájem domluvit? Od lidí ze SŽDC je často slyšet, že u nich nějaká společenská odpovědnost nemá žádný význam, protože se u nich silně prosazuje stavební lobby a dělat něco navíc pro společnost není momentálně „na pořadu dne“?*

To je právě otázka nedokončené transformace na železnici. Dnes hledáme cesty jak navázat komunikaci se SŽDC a i díky tomu, že se stal novým ředitelem SŽDC pan Kolář, bývalý náměstek Českých drah, tak by se ta spolupráce komunikace měla zlepšit. Tyto dvě firmy jsou prostě bytostně spojeny a to, že nespolupracovaly, bylo dáno tím, jak v minulosti některé změny často násilně vznikaly. Docházelo k nuceným přesunům zaměstnanců mezi oběma firmami. Ti lidé často si potom řešili nějaké osobní problémy, že museli odejít z Českých drah k SŽDC, a tak byli naštvaní na dráhy a odmítali komunikovat.

My se dnes s novým šéfem SŽDC budeme snažit najít optimální model fungování, aby se lidé z obou organizací mezi sebou domluvili a aby fungovala koordinace. Chceme dospět do nějakého normálního modelu fungování. Protože lidé na dráze nerozlišují České dráhy a SŽDC, oni je vidí jako jednu firmu. Když např. vznikne v dopravě problém se zpožděním vlaků kvůli pracem na trati v kompetenci SŽDC, tak stejně všichni nadávají na dráhy. Že

za to mohou ony, i když jsou v tom nevinně. Prostě cestující vnímají železnici v tom starém modelu, kdy bylo všechno v jednom celku.

***Chtěl bych znát Váš názor na to, zda by bylo opravdu reálné ze strany ČD poskytovat bezplatný anebo symbolický nájem neziskovým organizacím v nevyužívaných prostorách nádražních budov, protože podle průzkumu je pro „neziskovky“ jedním z finančně zatěžujícím problémem právě nájem a této nabídky by určitě využily?***

Určitě, pokud jsou to prostory které jsou nevyužity, tak možnost to dávat za symbolické ceny je naprosto reálná. Ale zase je to pouze o tom, že si někdo musí vzít na starost tuto spolupráci s neziskovými organizacemi.

***Asi by byl problém prostory pronajímat „neziskovkám“ pracujících s drogově nebo alkoholově závislými, protože by to narušovalo zákaznické prostředí pro cestující v nádražích, ale naopak galerie, které by fungovaly jako jakési kulturní křižovatky na nádražích větších měst by prostředí nádražních hal naopak oživily?.***

Ano určitě, i my tady v Praze jsme poskytli prostory za relativně výhodnou cenu na jednom pražském nádraží známému výtvarníkovi, panu Písaříkovi, který tam tvoří a vystavuje. Toto je určitě dobrý model, protože je hloupost mít ty prostory prázdné, když existuje někdo, kdo by je smysluplně využil!

***Dočetl jsem se, že i firma Grandi Stazioni, která rekonstruuje a provozuje hlavní nádraží v Praze má v úmyslu v prostorách nádraží zřídit prestižní galerii?***

Ano, uvažují o Muchově galerii a jeho Slovanské epopeji, která by byla umístěna v prostorách Fantovy budovy.

Podívejte se, myslím si, že galerie jsou naprosto reálné, ale chce to navrhnout konkrétní projekt.

Vím, že tady v Praze chtějí zřídit galerii na nádraží Holešovice, protože se odtud za války vypravovaly vlaky do koncentračních táborů a chtějí tam navíc udělat památník. V tomhle určitě rádi spolupracujeme, ale je to o tom, že se na nás musí někdo obrátit. Třeba nějaká nezisková organizace, která ví, že určité prostory jsou volné a že by je ke konkrétnímu, smysluplnému účelu využila.

***Ve společnosti se teď často poukazuje na podivné developerské projekty kolem bývalých i současných velkých nádražích v Praze, jako je Žižkovské, Smíchovské nebo Masarykovo nádraží. Mají na to České dráhy nějaký vliv?***

My se snažíme do toho zasáhnout. Je to neštěstí minulosti, že někdo pře námi takhle zasmulvnil tato velká nádraží tak, že my v současnosti nejsme schopni ovlivňovat to, co se tam děje. Snažíme se aspoň nějak narovnat vztahy, kdy nejviditelnější je „Masaryčka“. Jediným našim cílem v současnosti je prodat pozemky u tohoto nádraží, které nepotřebujeme, takovým způsobem, abychom byly schopni Masarykovo nádraží opravit, což je našim hlavním cílem. Tento developerský model byl bohužel špatný v tom, že se tehdy nevědělo, jakou budou mít pozemky v budoucnu cenu. České dráhy nejsou v pozici developera, aby na svých pozemcích rozjížděly nějaké projekty. A proto vznikl tento historicky záměr, a já nedokážu zpětně posoudit, jestli byl dobrý nebo špatný už od začátku. Prostě naši předchůdci vymysleli najděme si developera a on nám pomůže ty pozemky zhodnotit a potom je prodáme. Ale tím, že tam už od začátku nebyly smluvně dané žádné lhůty, oboustranně nikdo nebyl ničím vázaný, tak z toho mohou nakonec být projekty, které teoreticky mohou skončit i za 20 let. A mezi tím budova Masarykova nádraží spadne.

***A co projekty „živých nádraží“, které rozjížděli Vaši předchůdci?***

Ty jsou špatné, jeden vedle druhého. Všechny krachly, protože vznikaly v době, kdy byl obrovský boom v nemovitostech. Všichni si myslely, že každá banka na všechno půjčí, no a mezi tím šli ceny realit dolů. Většinou do těch drážních projektů nebyly zapojeny silné developerské subjekty, ale byly to spíše subjekty, které měli známosti na drahách a přišli

tak k těmto zakázkám. Bohužel to nebyli žádní developeři s mezinárodním zázemím, ale byli to ti lokální a finančně slabí, kteří v okamžiku, kdy jim banky přestaly půjčovat peníze, tak najednou nebyli schopni už ty projekty zrealizovat. A je třeba si uvědomit, že je strašně málo nádraží, která jsou ekonomicky zajímavá. Že když do jejich oprav investujete stovky miliónů, tak na nich ještě budete vydělávat hromady peněz. Takových nádraží je opravdu jenom pár velkých v republice. Ale je třeba brát v potaz, i jak je daná nádražní budova velká. Když se třeba podíváme na plzeňské nádraží, tak to kdyby se mělo kompletně zrekonstruovat, tak na něj potřebujete půl miliardy. A to stejné platí pro nádraží v Pardubicích nebo Hradci Králové. To jsou prostě investice, které se vám nikdy nevrátí a to je přesně ono, že musíte potom hledat spolupráci s daným městem nebo shánět peníze z evropských fondů. Prostě nikdo není schopný, velká nádraží opravit ekonomicky tak, aby se mu to finančně v rozumné době vrátilo.

***Mojí poslední otázkou je, že jaký je Váš názor, jako vrcholového manažera Českých drah na to, že v zájmu českého státu, jako 100% vlastníka Českých drah, by mělo být, aby tento podnik prosperoval a vytvářel mu zisk. Ale stát naopak, proti této teorii, použít na koleje drahám konkurenci, vypisuje výběrová řízení na rychlíkové tratě a „háže“ tak drahám „klacky pod nohy“. Stát jde tímto svým jednáním vlastně proti svým vlastním zájmům. A já se Vás tedy ptám, jak chápete tento rozpor nebo protimluv?***

To je právě obrovský paradox, který jsem vždycky kritizoval a stále kritizuji. Ministerstvu dopravy, které vykonává vůči drahám akcionářská práva, vzniká tímto obrovský konflikt zájmů. Na jednu stranu vykonává akcionářská práva u svojí akciové společnosti České dráhy, to znamená, že by mělo mít co největší zájem na prosperitě této firmy, a zároveň proti tomu, tlačí veřejnost a hlavně konkurence, aby si i soukromé firmy mohli část z toho zisku uloupnout. Já osobně si myslím, že stát by měl preferovat zájmy té své státní firmy s tím, aby zajistil rozumnou službu veřejnosti. Samozřejmě nějaká rozumná liberalizace železničního trhu by měla být, pokud je nezbytně nutná a je v zájmu celé společnosti. U nás se to ale bohužel dělá chaoticky, tak, že úředníci ministerstva dopravy vypisují jedno výběrové řízení na tratě za druhým, která poškozují České dráhy a úplně nevnímají, že by zároveň měli hájit zájem Českých drah. A to je bohužel velký problém.

***Například Holandské státní dráhy projeví zájem jezdit na našich tratích?***

Ano, oni se i zahraniční dopravci mohou přihlásit do všech soutěží, které vypisuje ministerstvo dopravy.

***Jak dopadne, z vašeho pohledu, plánovaný holding. Kdy by se mohly České dráhy propojit zpět s provozovatelem dopravní cesty – SŽDC? Víím, že častým argumentem ze strany politiků, je očekávání na výsledek (precedens) Štrasburského soudu, ohledně propojení sousedního železničního dopravce Deutsche Bahn, kdy je u nich jak osobní, tak nákladní doprava v jednom holdingu s železniční infrastrukturou?***

Ale to jsou zavádějící argumenty. Jedna věc je, že Německo má v železniční dopravě integrovaný holding. To znamená, že všechno co je u nás rozděleno, tzn. doprava i infrastruktura jsou v jedné firmě. Ale zároveň je tam na železnici i konkurence. Jenže ta konkurence funguje v zájmu celého jejich celku. U nás je dnes konkurence na železnici vybírána občas chaoticky, není tu žádná logická koncepce. Když ministerstvo dopravy vysoutěží jednu malou trať, tak vám to přece nezajistí lepší fungování celého systému. Buďto by měl někdo začít koncepčně řešit celý systém železniční dopravy u nás, a né že se budou dělat soutěže po pěti deseti tratích. Protože výsledkem potom bude, že v České republice bude jezdit po železnici padesát různých společností, ty spolu budou uzavírat padesát různých smluv, aby si například uznávaly cestovní výhody. Budou se hádat jestli vlaky na sebe ve stanicích navazují a čím je vina, že se jeden vlak zpozdil - prostě vznikne chaos. A toto je přece popření síťovosti železnice?! Železnice vždy byla a bude síťovou záležitostí. A její síťovost spočívá v tom, že všechno na sebe navazuje. Já se nedomnívám, že pokud chceme mít v republice kvalitního síťového železničního operátora, tak že to můžeme takto nesmyslně rozsekat. Odpovědí na tento problém je pro mě „Švýcarsko“, kde je jeden operátor a jedna firma, která tam provozuje železniční dopravu. A to je v zemi, která je jinak velmi liberální a otevřená konkurenci. Já obecně u jakýchkoliv síťových „byznysů“, ať už to jsou železnice nebo plynárny, vodárny, elektrárny, zpochybňuji, co v těchto oborech může konkurence reálně přinést. To máte jak s pitnou vodou. Jestliže beru vodu z přehrady a mám k tomu i trubky, tak už na tom nemůže nikdo nic nového vymyslet. To samé u elektřiny, jestliže je elektrárna a k ní vedou dráty, tak to že existuje spousta



obchodníků, kteří nemají ani elektrárnu ani ty dráty a obchodují s elektrickou energií a virtuálně prodávají nějakou cizí elektřinu, tak to pro mě prostě nemá žádnou logiku.

Pochopil bych, kdyby si někdo postavil elektrárnu a napojil se na stávající síť. Tak ať si potom prodává svou elektrickou energii, to má přece nějakou logiku.

***Mě též přijde, že chybí jakákoliv dlouhodobější strategie nebo koncepce v dopravě našeho státu. Když ministerstvo dopravy přišlo nedávno se „superstrategií“ v dopravě, tak po přečtení jsem nabyl dojmu, že jde o obecný, bezobsažný dokument?***

Ano, není žádná dopravní koncepce státu. Stát by měl říct, jestli chce mít za páteřní dopravu železnici, jak má železnice fungovat a jak ji bude dlouhodobě rozvíjet. Toto stát nemá a tvoří to z roku na rok. U nás jezdí paralelně autobusy s vlaky. Toto v jiných vyspělých zemích není možné. Jezdí buď vlaky nebo autobusy. Je tam naprosto nemyslitelné, aby na dlouhých tratích jezdily autobusy. Pokud je v zahraničí na dané trati vlaková doprava, nedostanou licenci na provozování autobusové dopravy na stejnou trať ani komerční dopravci. Protože mají spočítané, že těžké autobusy ničí vybudované silnice, znečišťují životní prostředí a finančně tak zatěžují stát daleko více, než vlaky. Podle mě by každá vyspělá země měla mít dlouhodobou dopravní koncepci, tzn. na čem chce stavět, jak chce zajistit, aby ta služba byla rozumná a kolik je stát ochoten do toho investovat. Toto náš stát nemá a proto se tady chaoticky vypisují soutěže na rychlíkové tratě, rozdělují se a zase slučují a ve finále likviduje státní dopravce.

***Není možné, aby vznikla koncepce CSR na státní úrovni, která by tlačila na naplňování kritérií státní a polostátní firmy a zároveň nutila státní úředníky, aby smýšlely prospolečensky?***

Z pohledu toho, co jsem říkal před chvílí to asi možné není. Protože když stát České dráhy na jedné straně skoro až likviduje, tak je potom těžko může nutit do nějaké Společenské odpovědnosti firmy.

*Například v Anglii jsou až tak „společensky“ daleko, že tam mají i Ministerstvo pro společenskou odpovědnost firmy.*

Bohužel Česká republika ještě asi potřebuje dospět k tomu, co mají například v severských zemích. Že prostě peníze nejsou všechno a že to, co je nejlevnější, není zároveň nejlepší. Naše společnost bazíruje na tom, aby bylo všechno hlavně levné. Lidé a firmy bojují pouze a jenom o cenu. Trh sice na jednu stranu říká, že tak je to správně a v některých činnostech určitě je, ale pokud se maso či pečivo prodává za nereálné ceny, pod výrobní náklady, tak to zboží je nutně nekvalitní, vyráběné z náhražek, což je špatné. Většina lidí si to bohužel neuvědomuje.

*S nastávající finanční krizí se naše společnost radikalizuje v tom, že nechce dávat peníze na projekty typu CSR, zjednodušeně proč by jsme investovali např. do muzea nebo divadla, když nemáme peníze ani na opravu chodníků a infrastruktury. Nemyslíte, že je teď prostě zlá doba na prosazování společenské odpovědnosti?*

No jasně, ale to všechno je o vzdělání a kulturní úrovni dané společnosti. A ta je, bohužel u nás po čtyřiceti letech vlády komunistů, zaneřáděná. Protože když se podíváte do třicátých let, tak česká společnost byla na velmi vysoké kulturní úrovni. Dnes je u nás čistě konzumní společnost, která chodí za kulturou do Macdonaldů a supermarketů. A to je bohužel dané vyspělostí společnosti a nedá se to nijak rychle zavést. Je to dáno už vzděláním ve školách a v rodinách. Nemůžete doufat, že když začnete implementovat CSR, že se celá společnost, jak mávnutím kouzelného proutku, změní.

*Já bych Vás teď, na konec našeho rozhovoru, konfrontoval s výzkumnými otázkami, které jsem formuloval v mojí diplomové práci a chtěl bych od Vás slyšet pokud možno stručnou odpověď a také zda s nimi souhlasíte či nikoliv:*

**1. České dráhy, a.s. se v mnoha ohledech chovají společensky odpovědně, ale nemají toto své chování přesně specifikované v kritériích CSR?**

Ano, to souhlasí. Zatím nemáme koncepci CSR a o jednotlivých aktivitách CSR informujeme především jednorázovými tiskovými zprávami, výstupy v našich periodících jako jsou Železničář nebo ČD pro Vás a souhrn aktivit pak zveřejňujeme ve výroční zprávě.

**2. České dráhy mají spousty marketingových projektů naplňujících kritéria CSR, ale minimálně se zaměřují na ekonomickou a personální stránku „Společenské odpovědnosti firem“?**

Ano, není na to u Českých drah žádný cílený systém.

**3. České dráhy, ze své podstaty ekologický dopravce, vůbec neřeší environmentální složku „Společenské odpovědnosti firem“?**

No, nepropagují ji před širokou veřejností. Například s Vítkovicemi spolupracujeme na vývoji a provozu lokomotivy na zemní plyn a projekt propagujeme na odborných výstavách, ale je znám spíše mezi odborníky než u veřejnosti. Tím že jezdíme na elektřinu, tak jsme sice „In“, ale máte pravdu, nedáváme to dostatečně najevo. Je to považované za samozřejmost. Otázkou je, ale co s tím můžeme dělat, kromě propagování že jsme ekologická společnost? Protože přirozeně jezdíme ekologičtěji, než jiní neželezniční dopravci. Leda tlačít na SŽDC, ať elektrifikuje co nejdříve, co nejvíce tratí.

*Myslíte, že by se drahám při tak velkém odběru el. energie nevyplatilo provozovat vlastní elektrárnu?*

To určitě, ale je tam jeden hlavní problém a to, že dnes elektrická síť na železnici patří jiné firmě – SŽDC. Kdyby České dráhy a SŽDC byly jeden celek, tak by se určitě dalo

uvažovat o vlastním zdroji energie, který by se firmě mohl vyplatit. Popřípadě by dráha mohla najít partnera, který by vybudoval elektrárnu pouze pro její potřebu. Vlastní elektrárny jsou u železničních dopravců typické hlavně v Rakousku, Německu a Švýcarsku. Je to ale dáno především jejich specifickými parametry, kdy využívají zvláštní kmitočet 16,7 Hz. U nás se používá snadno dostupné stejnosměrné napájení nebo běžný kmitočet 50 Hz, který využíváme všichni, i doma ve svých spotřebičích. My prozatím využíváme možnost u moderních vozidel tzv. rekuperovat, tedy při brzdění vracet část energie do sítě.

**4. Firma velikosti a významu Českých drah by měla zahrnout „Společenskou odpovědnost firem“ do své podnikatelské koncepce a „CSR“ by se měla stát jejím důležitým marketingovým nástrojem?**

Ano určitě. Je to cesta i pro České dráhy: soustředit všechny dnes izolované aktivity CSR do ucelené koncepce a více tyto aktivity využívat v marketingu a propagaci firmy.

**5. České dráhy by mohly nabízet nevyužité veřejné části nádražních budov jako prostory k prezentaci výtvarného umění nekomerčním kulturním institucím jako galeriím, muzeím umění, charitativním organizacím, občanským sdružením, školám, školkám nebo nabízet za symbolickou cenu nevyužité nebytové prostory neziskovým organizacím pro vznik např. rodinných center, miniškolek, chráněných dílen apod.?**

Ano. Za dohodnutých podmínek je to jistě možné. Vedle využití objektů za symbolické nájemné by však bylo nutné vyřešit i problematiku údržby a rozvoje těchto objektů, což by si vyžádalo zřejmě i další partnery.

**6. Ve vestibulech nádražních budov větších měst by mohly vzniknout galerie s jasným výstavním konceptem nebo by se tyto prostory mohly stát součástí probíhajících kulturních festivalů (divadelní, filmové, fotografické, Člověk v tísni, apod.)?**

Ano, určitě souhlasím. České dráhy jsou otevřené a připravené společenskou odpovědnost naplňovat, akorát na to dnes nemáme lidi, kteří by to byli ochotni tlačit dopředu, protože řešíme spousty jiných problémů. To samozřejmě neomlouvá že koncept CSR ještě nemáme.

**Děkuji za rozhovor.**

# PŘÍLOHA P V: DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM - CSR - VEŘEJNOST

## Dotazník

## CSR Českých drah - veřejnost

### Citace

Pališek, E. – *Společenská odpovědnost Českých drah (výsledky průzkumu)*, 2011.  
Dostupné online na <http://spolecenska-odpovednost-cd-v.vyplnto.cz>.

### Metadata průzkumu "Společenská odpovědnost Českých drah"

<b>Autor průzkumu:</b>	Emil Pališek
<b>Šetření:</b>	10. 09. 2011 - 18. 10. 2011
<b>Délka průzkumu:</b>	373 hod
<b>Počet respondentů:</b>	515
<b>Vypovídací hodnota:</b>	vynikající

Upozornění: Vypovídací hodnota je počítána pouze na základě počtu respondentů, nikoli jejich struktury. Sledujte vždy segmentační otázky a výsledky průzkumu vztahujte pouze na skupiny obyvatel, které se průzkumu skutečně zúčastnily.

<b>Počet otázek (max/průměr):</b>	23 / 20.86
<b>Použité ochrany:</b>	žádné
<b>Zobrazení otázek:</b>	celý dotazník najednou
<b>Návratnost dotazníků:</b>	53.5%

Návratnost dotazníků je dána poměrem vyplněných a zobrazených dotazníků. Jedná se o orientační údaj, který nebere v potaz ty oslovené respondenty, kteří ani nezobrazili úvodní text (neklikli na odkaz na dotazník).

<b>Průměrná doba vyplňování:</b>	00.10:05
----------------------------------	----------

## Zdroje respondentů

Níže uvedený seznam obsahuje odkazy na nejvýznamnější stránky, ze kterých přišli respondenti (dle refereru):

- *nezjištěno* (57.9%)
- facebook.com (20.4%)
- vyplnto.cz (15%)
- email.seznam.cz (4.1%)
- redir.netcentrum.cz (1.1%)

Z bezpečnostních důvodů nejsou zobrazeny kompletní adresy, ze kterých uživatelé přišli, ani minoritní zdroje respondentů. V případě následování odkazu z outlooku, icq nebo použití firewallu obvykle není možné zdroj zjistit. Jedná se o statistiku návštěvnosti dotazníku, nikoli jeho úspěšného odeslání (z různých zdrojů mohla být úspěšnost vyplnění dotazníku různá). Údaje tedy mohou sloužit pouze pro velmi hrubou orientaci.

## Úvodní informace zveřejněné respondentům

### **Společenská odpovědnost firmy**

### **České dráhy, a.s.**

### **Dotazník pro zákazníky (cestující, širokou veřejnost)**

Tento veřejně přístupný dotazník slouží k účelům diplomové práce zabývající se "Společenskou odpovědností firem" a není marketingovým průzkumem Českých drah, a.s.

Jeho vyplněním pomůžete k zavádění principů této aktivity do řízení firem a vytváření kulturního podnikatelského prostředí v České republice.

### **Instrukce pro vyplnění dotazníku (náповěda)**

#### **Společenská odpovědnost firem:**

(Corporate Social Responsibility, zkráceně CSR)

**je dobrovolný závazek firem chovat se v rámci svého fungování odpovědně k prostředí i společnosti, ve které podnikají.**

Zdroj: Business Leaders Forum

Společenská odpovědnost firem je též zjednodušeně definována jako dobrovolný závazek firem chovat se nad rámec svých zákonných povinností.

Má tři roviny - ekonomickou, sociální a enviromentální (Profit - People - Planet).

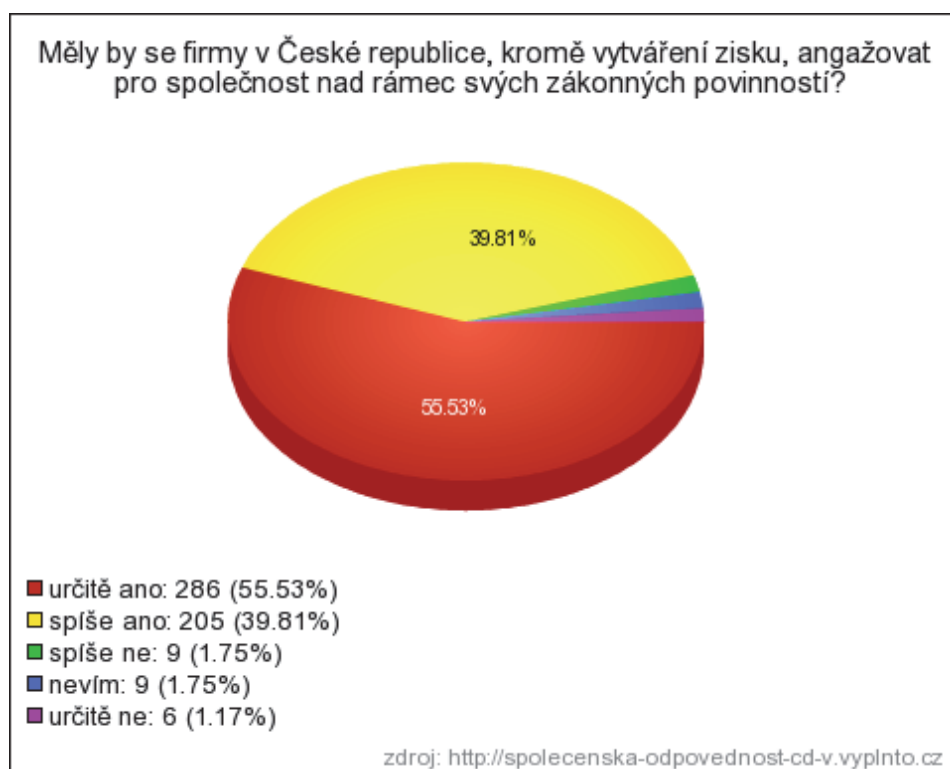


## Odpovědi respondentů

1.



2.



### 3. (povinná, maticová: 1/2/3/4/5)

## Co si myslíte, že je primární společenskou odpovědností firmy?

segment: všichni respondenti

**dodržovat transparentní obchodní vztahy (bránit se korupci, provádět výběrová řízení, apod.)**



1 [385× – 74,8 %], 2 [82× – 15,9 %], 3 [23× – 4,5 %], 4 [6× – 1,2 %], 5 [19× – 3,7 %]

**odpovědně chránit životní prostředí**



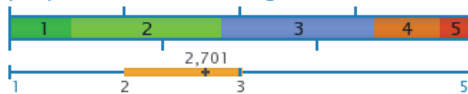
1 [305× – 59,2 %], 2 [132× – 25,6 %], 3 [49× – 9,5 %], 4 [11× – 2,1 %], 5 [18× – 3,5 %]

**pečovat o zaměstnance**



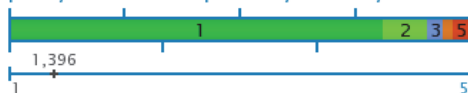
1 [302× – 58,6 %], 2 [134× – 26 %], 3 [49× – 9,5 %], 4 [16× – 3,1 %], 5 [14× – 2,7 %]

**podporovat neziskové organizace**



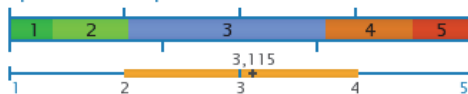
1 [67× – 13 %], 2 [167× – 32,4 %], 3 [171× – 33,2 %], 4 [73× – 14,2 %], 5 [37× – 7,2 %]

**poskytovat kvalitní produkty a služby**



1 [416× – 80,8 %], 2 [49× – 9,5 %], 3 [17× – 3,3 %], 4 [11× – 2,1 %], 5 [22× – 4,3 %]

**sponzorovat sportovní a kulturní akce**



1 [45× – 8,7 %], 2 [84× – 16,3 %], 3 [221× – 42,9 %], 4 [97× – 18,8 %], 5 [68× – 13,2 %]

**udržovat korektní vztahy s obchodními partnery a dodavateli (dodržovat dohodnuté smluvní podmínky, platit včas faktury, apod.)**



1 [359× – 69,7 %], 2 [90× – 17,5 %], 3 [28× – 5,4 %], 4 [15× – 2,9 %], 5 [23× – 4,5 %]

**vytvářet zisk**

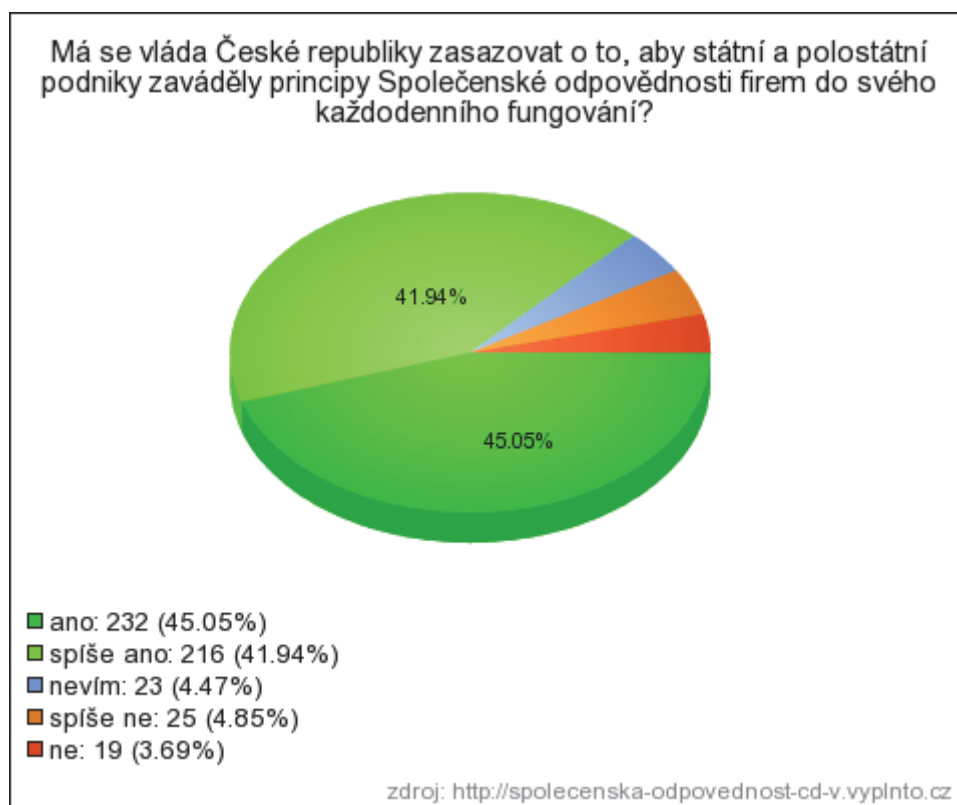


1 [223× – 43,3 %], 2 [136× – 26,4 %], 3 [82× – 15,9 %], 4 [32× – 6,2 %], 5 [42× – 8,2 %]

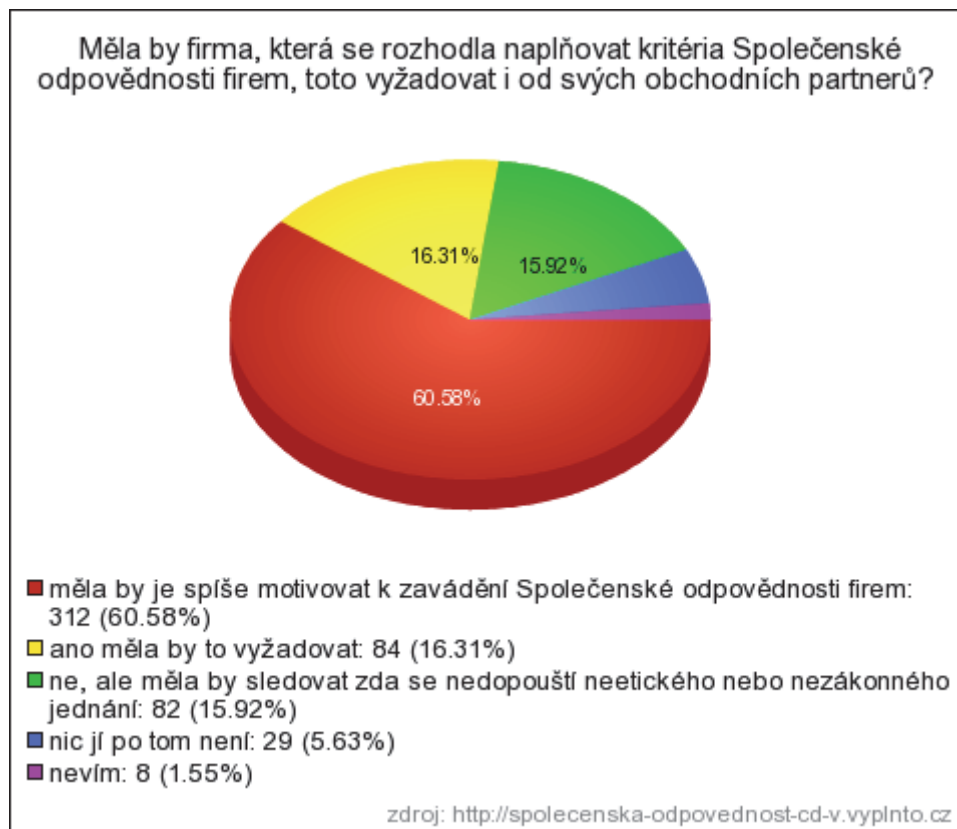
4.



5.



6.



**7. Dokázali byste uvést nějaký příklad společensky odpovědného chování firmy, popř. co byste od společensky odpovědné firmy očekávali?**

(nepovinná, delší text)

**Pouze prvních patnáct odpovědí:**

- ochrana životního prostředí - dodržování zákoníku práce - žádná korupce

- korektní chování ke všem zaměstnancům firmy (dodržování pracovních standardů)

- transparentnost - aktivní přístup k životnímu prostředí - podpora nezis. sektoru

- podpora NNO nebo lidí "na okraji společnosti" - korektní přístup k obchodním partnerům i vlastním pracovníkům

- sponzoring neziskovevek - konkrétní aktivitu u např. handicepovaných

- zohlednovani zivotniho i socialniho prostredi pri vytvareni zisku, tj. nejen dodrzovani zakonnych limitu, ale i snaha udelat neco "navic" (zavadeni "zelenych" technologii etc) - venovani rozumne casti zisku na "dobre" ucely (lokalni kultura,

nevladky) - zohlednovani spolecenske zodpovednosti jako kriteria pri vyberu obch. partneru

- zprostředkování prodeje výrobků chráněných dílen ap. - poskytnutí svých expertů (grafik, IT, ekonom,...) neziskovým organizacím - podpora rozvoje obce, v níž působí (zřízení hřiště, mateřského centra, kulturních akcí,...) - zasazování se o ochranu přírody, příp. o obnovu místních památek ap.

-částečné úvazky a flexibilní doba pro rodiče malých dětí -charitní projekty -firemní školky -nekorupčnost :-) -bonusy pro zaměstnance v třisměnném provozu

Akce Českého rozhlasu "Daruj krev", která podporuje (především) bezplatný princip dárcovství (obecně dárců krve dle ČK rok od roku ubývá); nebo mediální podpora akcí menšinových žánrů aj.

Ano, rovnocenný a uctivý přístup ke všem zákazníkům, bezbariérový přístup, zvýhodnění handicapovaných osob (a to jak ve smyslu fyzickém, tak i ve smyslu finančním - studenti apod.)

ArcelorMittal Ostrava, a.s. sponzoruje mnoho kulturních a sportovních akcí na Ostravsku. Snaží se minimalizovat negativní vliv své produkce na životní prostředí (např. odprašňováním).

Avon - kampaň proti rekovině prsu

České dráhy: Provozování osobní dopravy i tam, kde není dostatečně zaplacená. Obecný podnikatelský zájem je neprovozovat činnosti, které nejsou zaplacené.

Dětský den pro Dětské domovy.

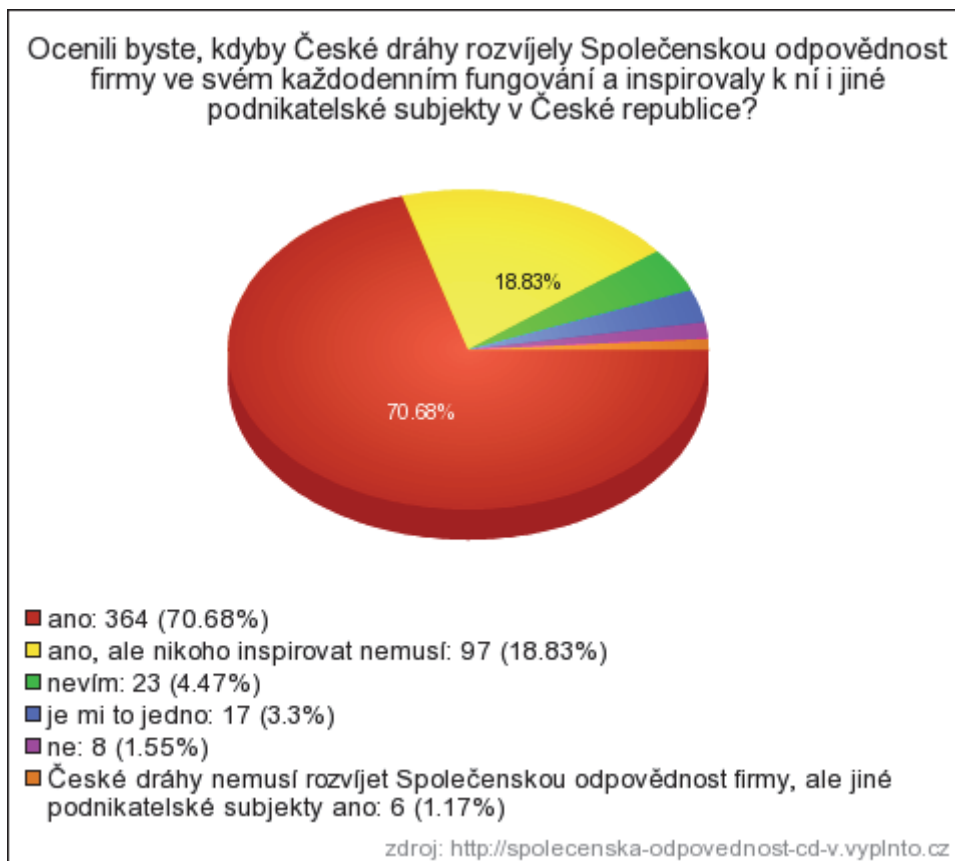
Dobré pracovní podmínky pro zaměstnance, minimalizace ekologických stop, v případě výrobců vytvářet trvalé výrobky s dlouhou životností (zabránit nadspotřebě a klesající hodnotě lidské práce a veškerých zdrojů), spravedlivé ceny pro dodavatele. Jako pozitivní konkrétní příklad z praxe z poslední doby mohu zmínit slevy pro postižené povodněmi v řetězcích pro stavbu, dům a zahradu.

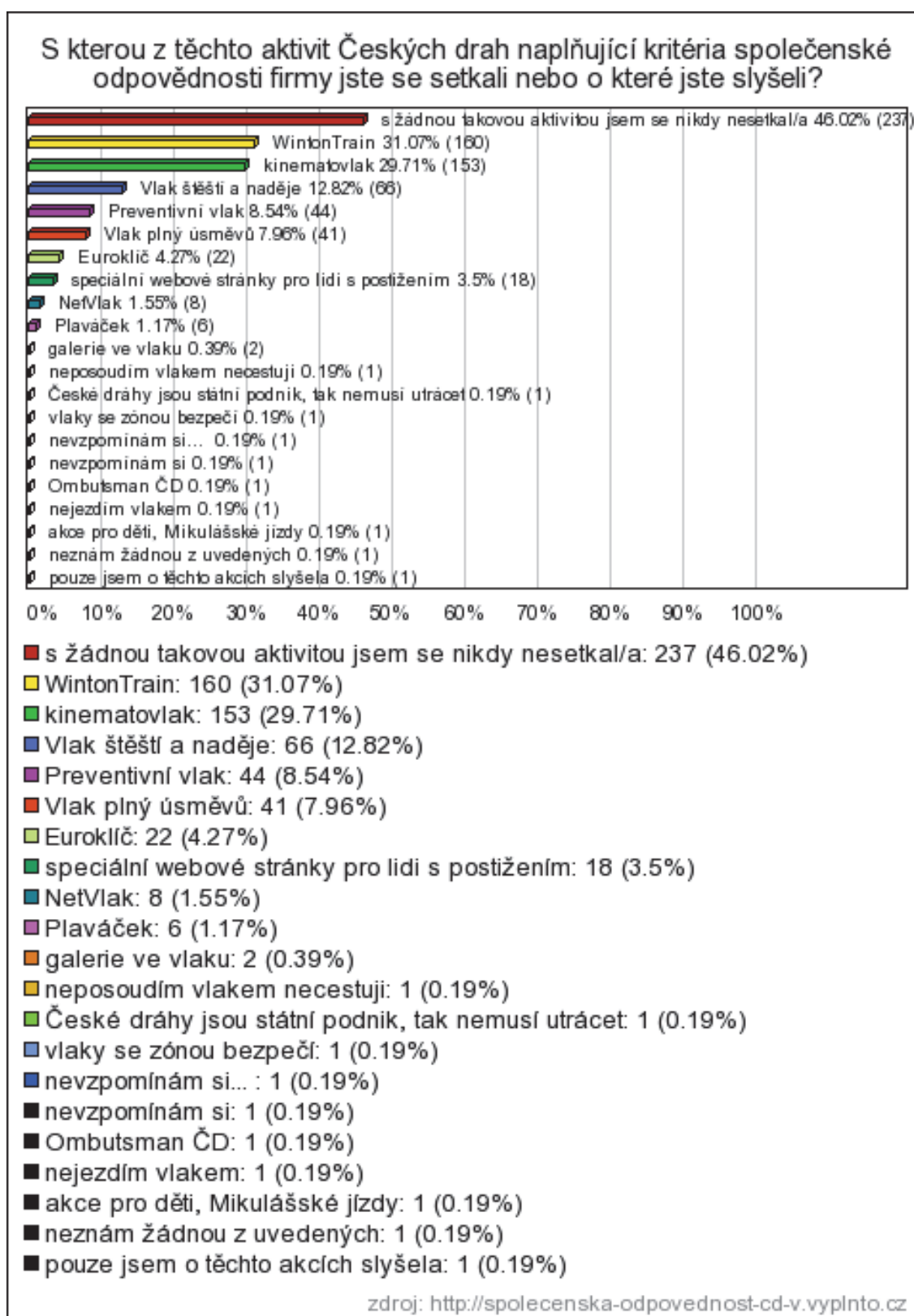
dobrovolna prace pro neziskove organizace sponzoring v oblastech, kde je to potreba (zdravotnictvi, charita atd.)

8. Domníváte se, že se České dráhy chovají společensky odpovědně? (povinná, seznam - právě jedna)

Tato otázka bylo po konzultaci s personálním odborem Českých drah z výsledků průzkumu vyloučena.

9.





**11. Napadá Vás aktivita, které by se v rámci Společenské odpovědnosti firem mohly České dráhy věnovat? (nepovinná, delší text)**

**Pouze prvních patnáct odpovědí:**

zvýhodněné jízdné pro dětské domovy, spolupráce s nadacemi

-----  
větší slevy pro studenty

-----  
- jízdy zadarmo (nebo výrazná sleva) pro postižené, (příp. vytipované sociální firmy)

-----  
- rozšíření útulků pro bezdomovce :-)) - zpřístupnit vlaky i pro rodiny s dětmi, staré lidi, kteří jen tak do vlaku nedokáží nastoupit

-----  
- zřízení vlastní nadace pro podporu jakékoliv pro společnost prospěšné aktivity, např. podle vzoru Nadace Siemens nebo Nadace OKD

-----  
benefiční projekty na podporu neziskového sektoru (např. formou finanční či materiálové podpory neziskovek na základě výběrového řízení apod.)

-----  
bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích - třeba jen posekaná tráva v okolí žel přejezdů a též kvalita přejezdů

-----  
Bezplatná přeprava ZTP-P a výhodnější tarif pro ZTP.

-----  
Bude stačit, když dokáží udržet rozsah osobní dopravy v současném rozsahu i v situaci nedostatečných úhrad z veřejných rozpočtů a nízkých cen.

-----  
Cistit vlaky, jezdit včas a neplatit draze své managery

-----  
Část reklamních ploch věnovat propagaci neziskových organizací Jízdné zdarma nejen pro vodící psy nevidomých s průkazkou ZTP, ale i pro psy ve výcviku na asistenční psy

-----  
čd budou společensky zodpovědné, když nebudou zneužívat svých cestujících, když se zbaví všeho, co způsobuje jejich ekon. neefektivitu, když budou poskytovat kvalitní a spolehlivé služby. všechno ostatní jsou jen kecy, které jsou sice možná módní, ale naprosto neodpovídají tomu, v jakém stavu se čd nacházejí. tzn. pokud



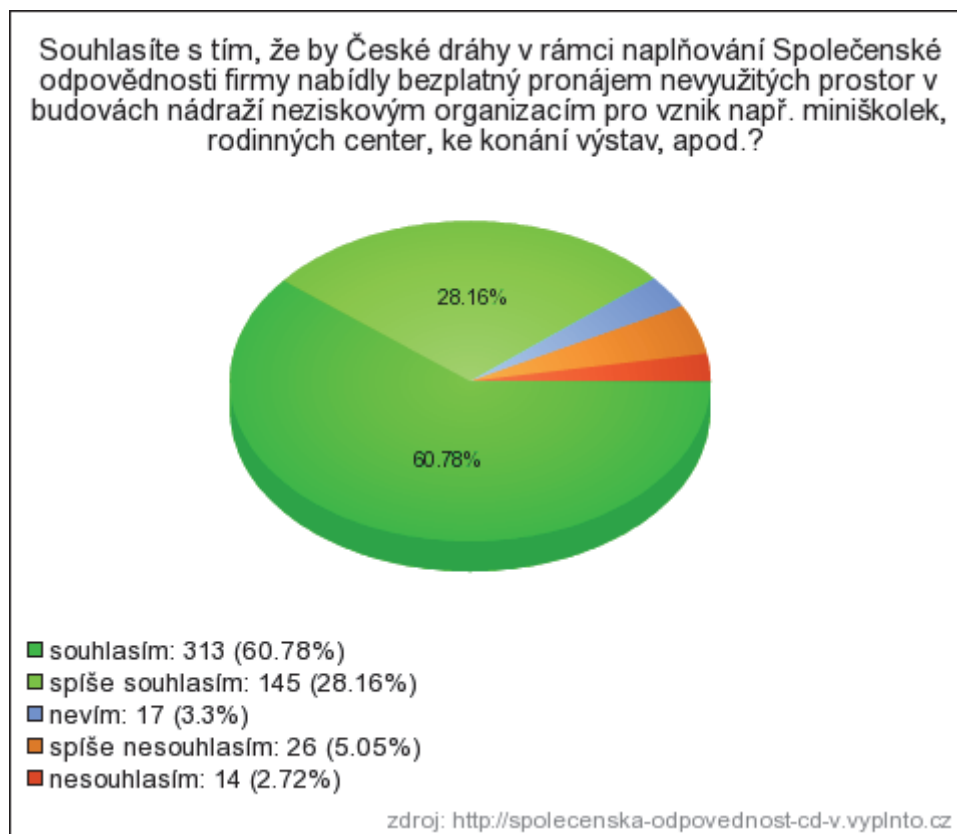
někdo poskytuje kvalitní produkt (nota bene za veřejné peníze), pak se může zabývat charitou. v opačném případě (což se týká čd) by se měl napřed zabývat sám sebou.

ČD by se měly především snažit o bezproblémový chod každodenního provozu, poskytovat kvalitní služby a plnit své sliby. Mohly by také uspořádat akci „Čistá nádraží a jejich okolí“, aby to okolo většiny českých nádraží nevypadalo tak žalostně, jak to dnes vypadá (rezavé odstavené vagóny, chátrající nevyužívané nádražní budovy, zarostlé tratě,...). V neposlední řadě by se měly ČD snažit upravit většinu vlaků tak, aby alespoň jeden z vagónů každého vlaku měl bezbariérový přístup (pro vozíčkáře, matky s kočárkem, tělesně postižené, důchodce,...).

české dráhy = české lokální produkty (viz výše) například.

České dráhy jsou státní podnik, takové aktivity jdou z peněz státních poplatníků a zásadně nesouhlasím, aby peníze vynakládaly na jiné aktivity než jsou vlaky....

12.



13.



14. Uvedte, prosím, příklad výstavy na veřejném prostranství (ve veřejných prostorách), kterou jste viděli. Pokud si vzpomenete, napište, kde se konala (stát, město, jaký to byl prostor). Popřípadě uveďte, jak na Vás zapůsobila? (nepovinná, delší text)

**Pouze prvních patnáct odpovědí:**

V Praze na Kampe. Namesticko.

- často v halách letišť (Praha, Brno) - na náměstích (v Praze, Olomouci, v Londýně atd.)

- v kavárnách (Praha), v budovách škol (Caritas Olomouc)

- v letištní hale, Praha, byla to výstava fotografií a bylo to příjemné vyplnění času při čekání na let - Václavské náměstí, Praha, sochy

- v nádražní hale - v průchodu nádraží (ČB - výstava fotek J. Štreita, rok 2007/8?) - působivé, zajímavé pro cestující - zamyšlení se nad fotkami... - venku na veřejných prostranstvích, v obchodních centrech, v dopravních prostředcích, ve výtahu...

-náměstí, park, budova nádraží -vztah vystavovaného k místu, kde se výstava konala (např. opravené hlavní nádraží v Praze, kde se vystavovaly fotografie před a po, velice působivé, člověk mohl porovnávat)

-výstava velkoformátových fotek ve vlaku, název "Workers" -čekárna u lékaře - výstava v obch.centru -výstava fotek ve zdrav.pojišťovně(foyer a chodby)

Austrálie, Perth - park - obrazy a plastiky

Autobusová zastávka, Velká Británie

během MFFDM ve Zlíně

Bylo to na některém nádraží ve větším městě, jednalo se o nějakou galerii (detaily si nevzpomenu)

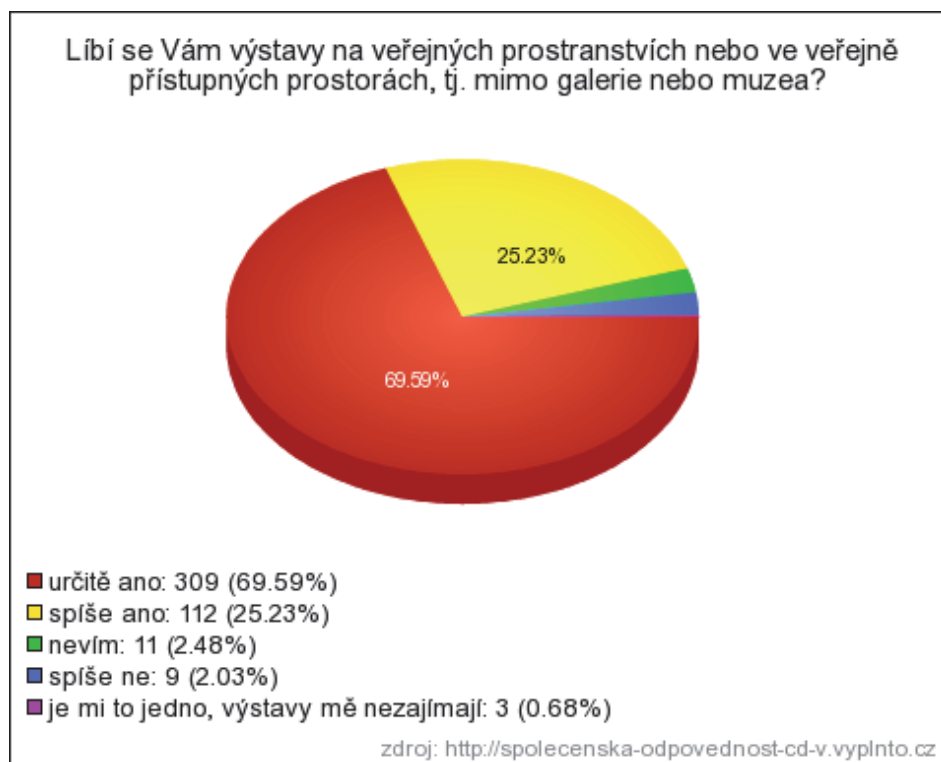
Canisterapie v obrazech, Zlín, putovní výstava Radost tvořit, výstava dětí se zrakovým postižením při MFF Zlín

čajovna, park

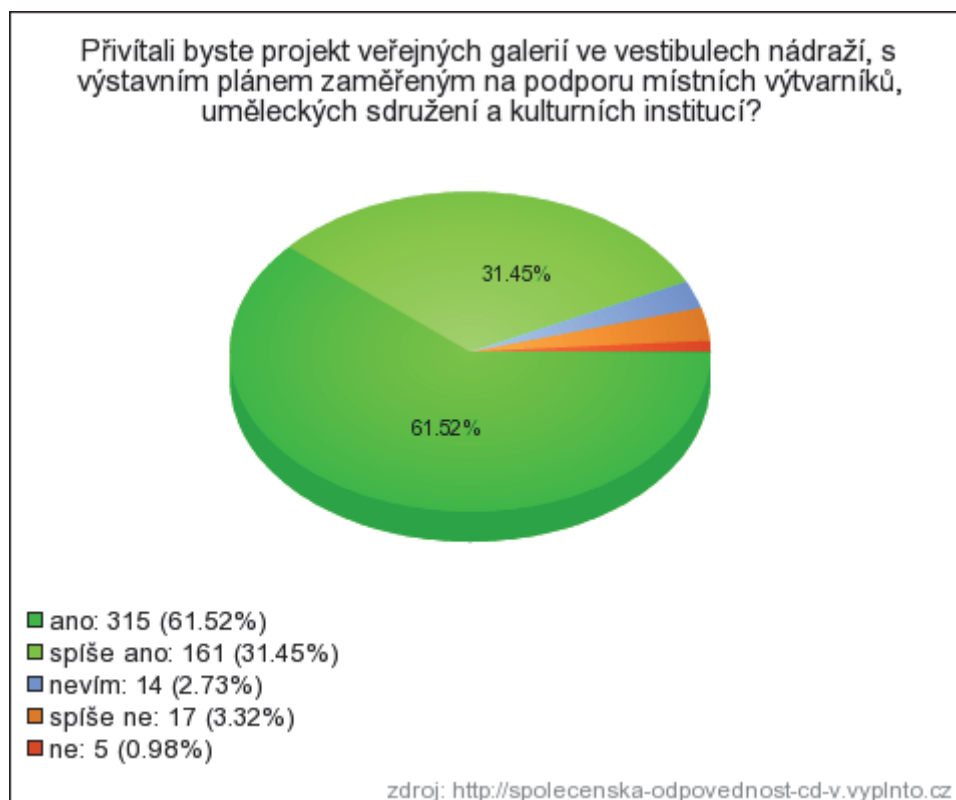
Česká Pošta, Praha, Jindřišská - výstava fotografií neziskové organizace

česká republika, Ostrava, Prokešovo náměstí u radnice. Konečně nějak rozumně využitý prostor. Bylo to dobré.

15.

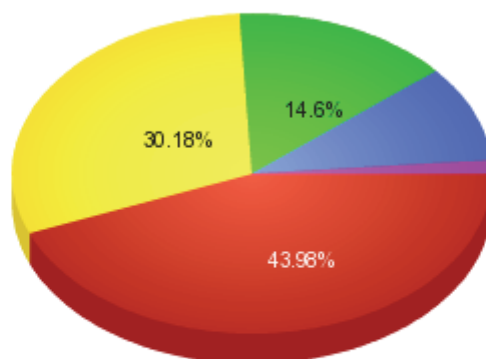


16.



17.

Zašli byste na výstavu do galerie na vlakovém nádraží ve Vašem městě, i když tam běžně nechodíte?

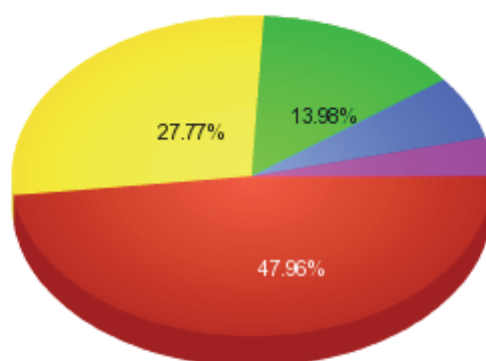


- spíše ano: 223 (43.98%)
- určitě ano: 153 (30.18%)
- spíše ne: 74 (14.6%)
- nevím: 50 (9.86%)
- určitě ne: 7 (1.38%)

zdroj: <http://spolecenska-odpovednost-cd-v.vyplnto.cz>

18.

Jak často trávíte čas na vlakovém nádraží?



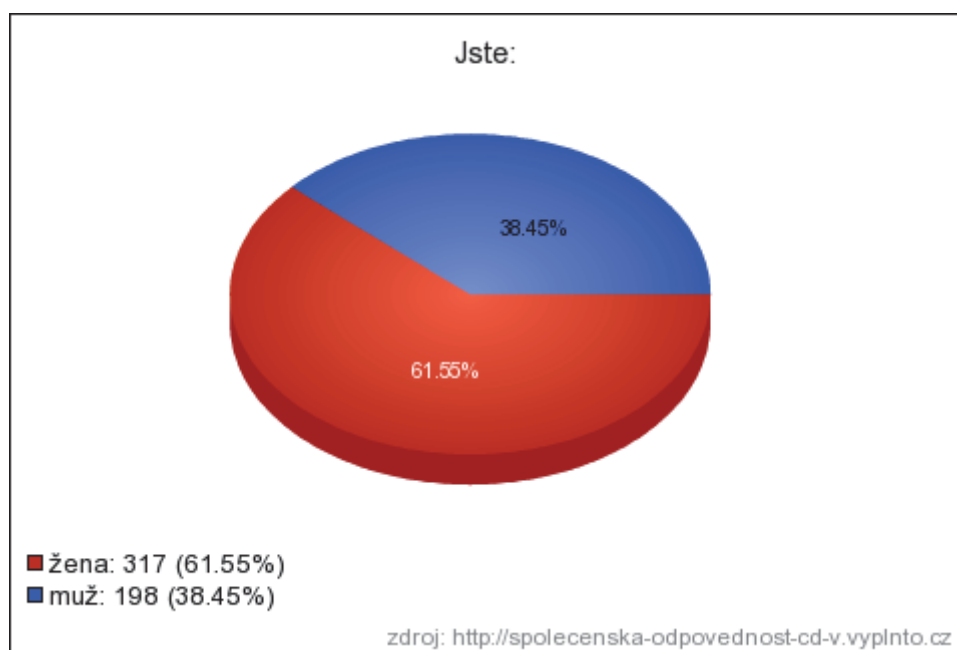
- párkrát za rok: 247 (47.96%)
- několikrát měsíčně: 143 (27.77%)
- několikrát týdně: 72 (13.98%)
- denně: 33 (6.41%)
- nikdy: 20 (3.88%)

zdroj: <http://spolecenska-odpovednost-cd-v.vyplnto.cz>

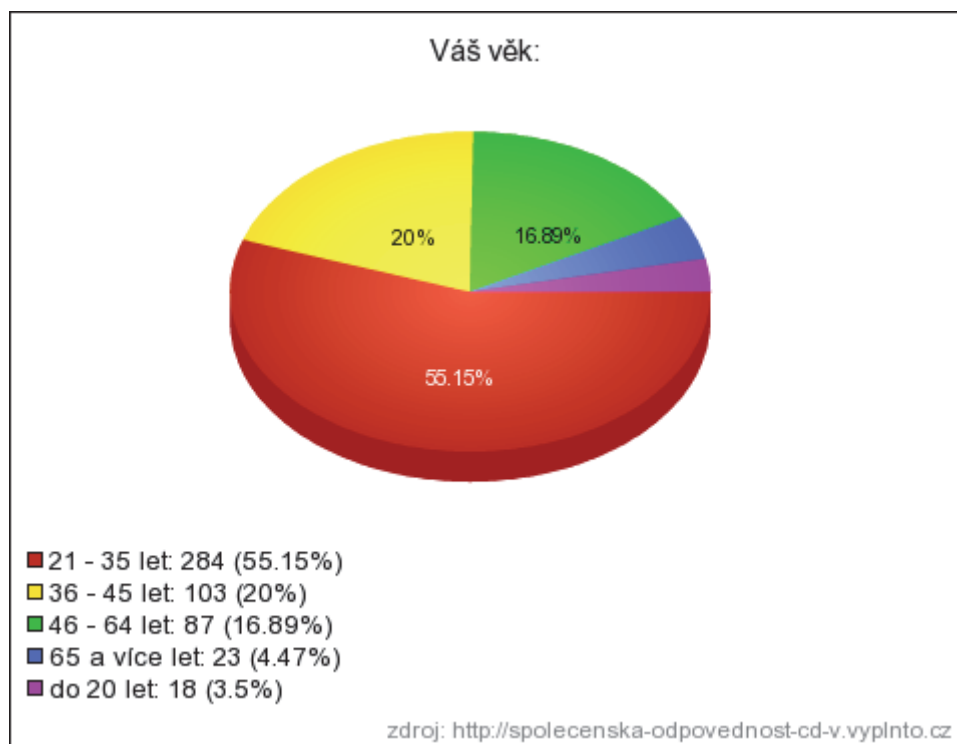
19.



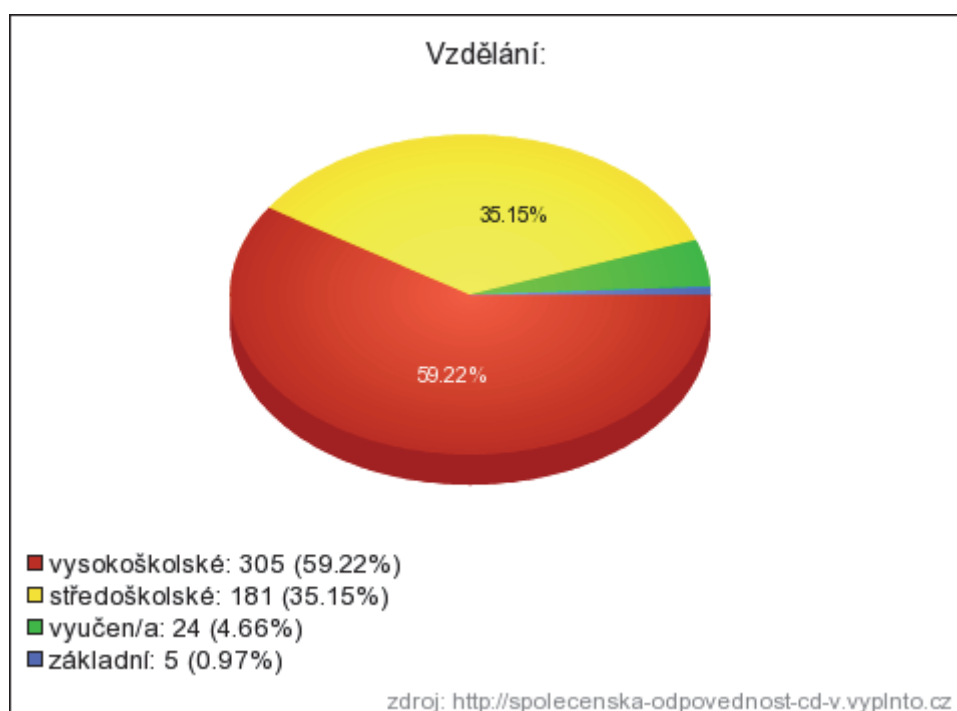
20.



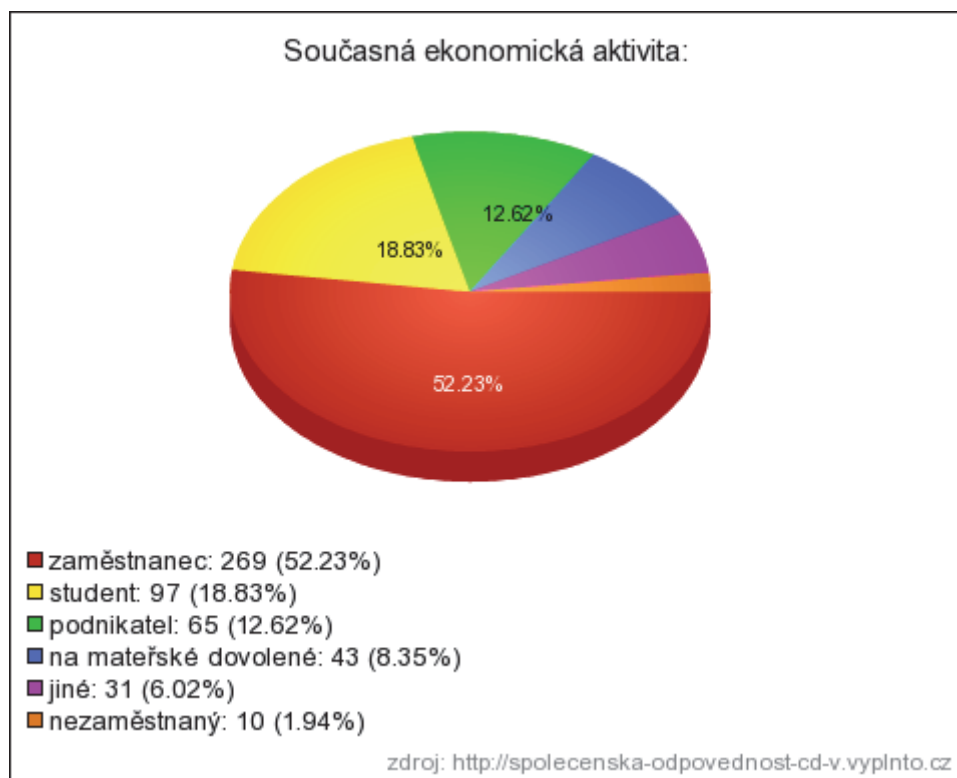
21.



22.



23.





## PŘÍLOHA P VI: DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM – CSR – NEZISKOVKY

### Dotazník - CSR státních firem

### spolupráce s neziskovými organizacemi

#### Citace

Pališek, E. – *Společenská odpovědnost státních firem - spolupráce s neziskovkami (výsledky průzkumu)*, 2012. Dostupné online na <http://spolecenska-odpovednost-stat.vyplnto.cz>.

#### Informace o průzkumu

**Veřejná adresa výsledků:** u neveřejného průzkumu neexistuje

**Počet responsí:** 111×

**Typ:** průzkum bez zveřejnění výsledků veřejnosti

#### Základní údaje o provedeném průzkumu

<b>Autor průzkumu:</b>	Emil Pališek
<b>Šetření:</b>	03. 08. 2012 - 11. 08. 2012
<b>Počet respondentů:</b>	111
<b>Počet otázek (max/průměr):</b>	15 / 14.21
<b>Použité ochrany:</b>	žádné
<b>Zobrazení otázek:</b>	celý dotazník najednou
<b>Návratnost dotazníků:</b>	67.9%

Návratnost dotazníků je dána poměrem vyplněných a zobrazených dotazníků. Jedná se o orientační údaj, který nebere v potaz ty oslovené respondenty, kteří ani nezobrazili úvodní text (neklikli na odkaz na dotazník).

**Průměrná doba vyplňování:** 00.05:44

## Zdroje respondentů

Níže uvedený seznam obsahuje odkazy na nejvýznamnější stránky, ze kterých přišli respondenti (dle refereru):

- *nezjištěno* (86.1%)
- *vyplnto.cz* (5.1%)
- *novy.email.seznam.cz* (2.8%)

Z bezpečnostních důvodů nejsou zobrazeny kompletní adresy, ze kterých uživatelé přišli, ani minoritní zdroje respondentů. V případě následování odkazu z outlooku, icq nebo použití firewallu obvykle není možné zdroj zjistit. Jedná se o statistiku návštěvnosti dotazníku, nikoli jeho úspěšného odeslání (z různých zdrojů mohla být úspěšnost vyplnění dotazníku různá). Údaje tedy mohou sloužit pouze pro velmi hrubou orientaci.

### Poznámky:

- 1) **Globální** procenta se počítají s ohledem na celkový počet respondentů, **lokální četnost** bere potaz pouze respondenty, kteří danou otázku zodpověděli.
- 2) U otázek typu "seznam - alespoň jedna" si mohli respondenti zvolit více odpovědí, proto součet procent u jednotlivých odpovědí nemusí dát dohromady 100%
- 3) Na povinnou otázku musí respondent zodpovědět pouze v případě, kdy mu je zobrazena. Dotazník může obsahovat skoky mezi otázkami, takže lze na základě určitých odpovědí některé otázky přeskočit.

## Úvodní informace zveřejněné respondentům

# Společenská odpovědnost státních firem

## Dotazník pro neziskové organizace

Tento dotazník se zabývá Společenskou odpovědností státních firem a jejich spolupráci s neziskovými organizacemi.

Slouží pro potřeby diplomové práce a není marketingovým průzkumem.

Jeho vyplněním pomůžete k zavádění principů této aktivity do řízení firem a vytváření kulturního podnikatelského prostředí v České republice.

## Instrukce pro vyplnění dotazníku (nápověda)

### **Společenská odpovědnost firem:**

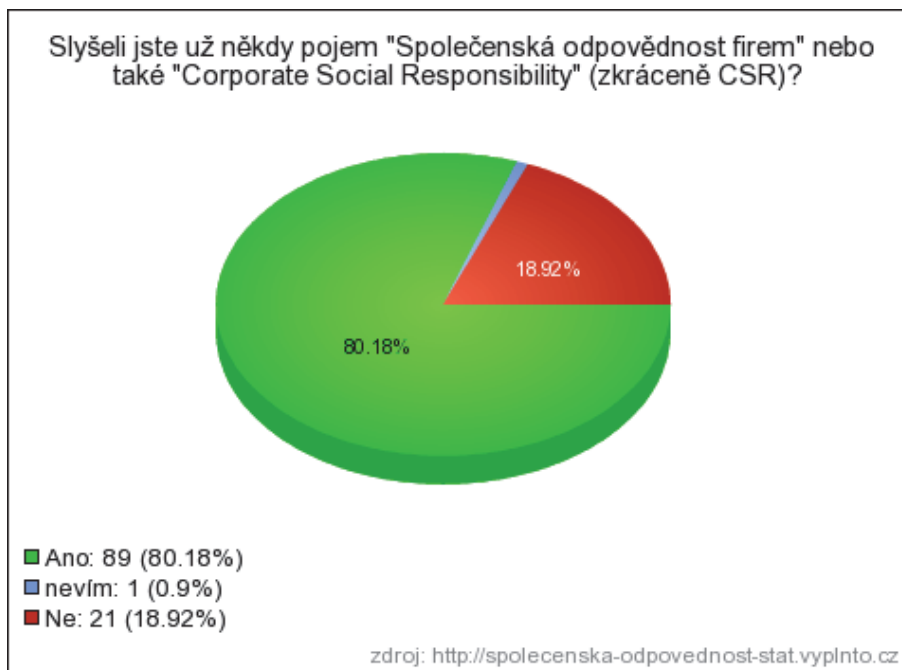
(Corporate Social Responsibility, zkráceně CSR)

**je dobrovolný závazek firem chovat se v rámci svého fungování odpovědně k prostředí i společnosti, ve které podnikají.**

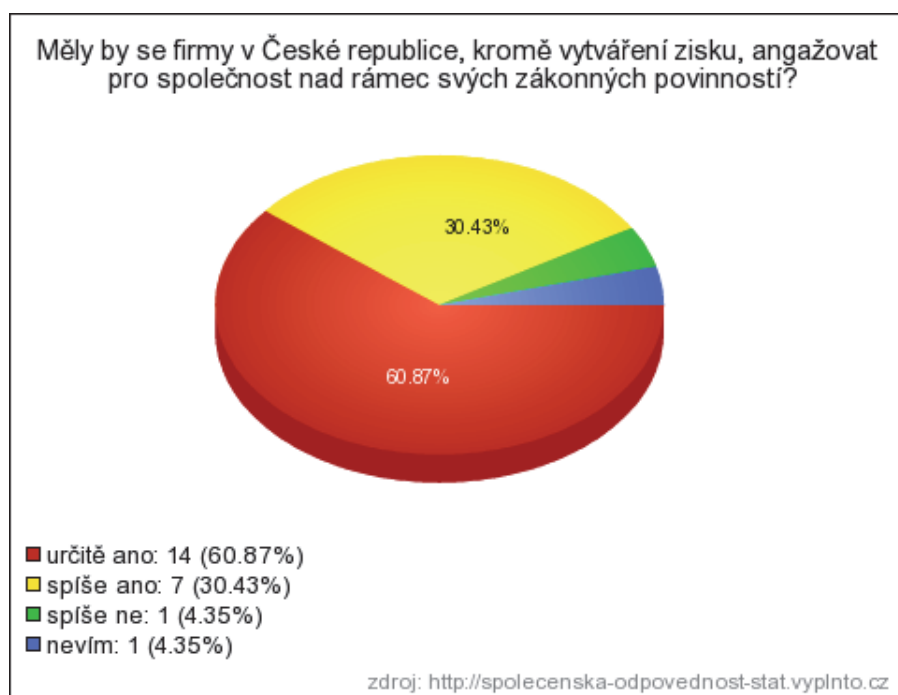
Zdroj: Business Leaders Forum

## Odpovědi respondentů

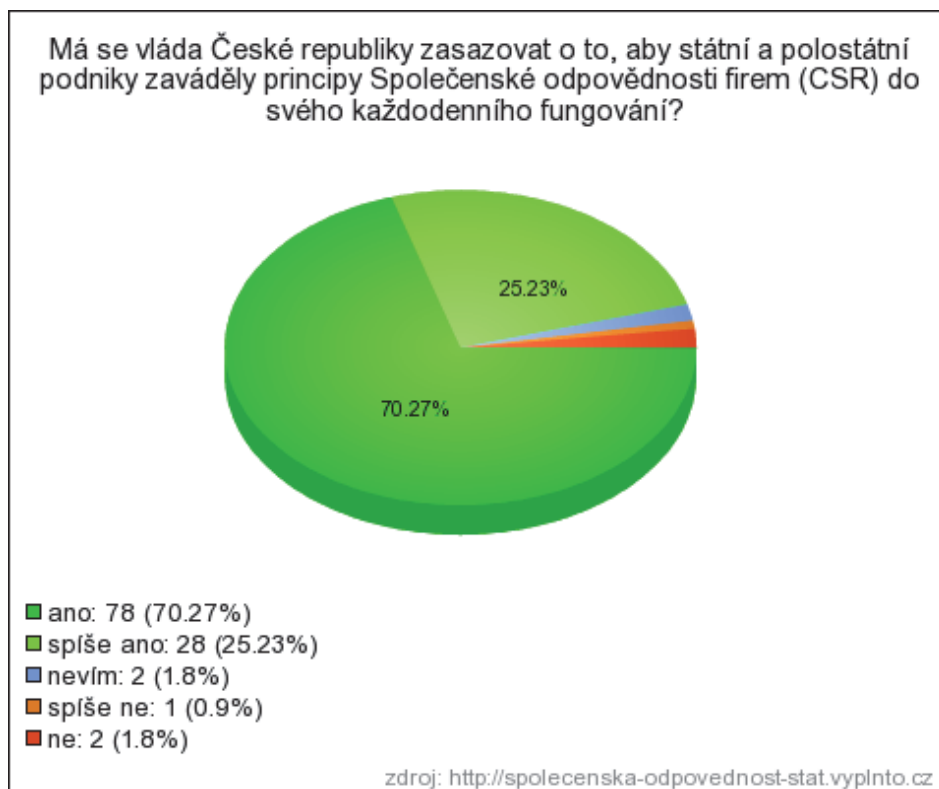
1.



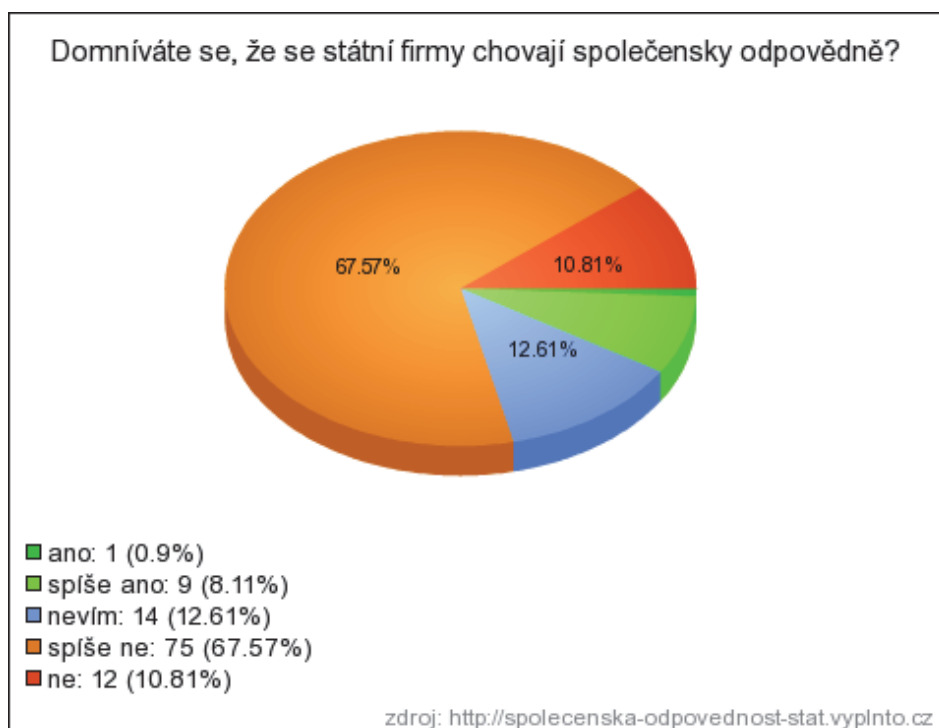
2.



3.

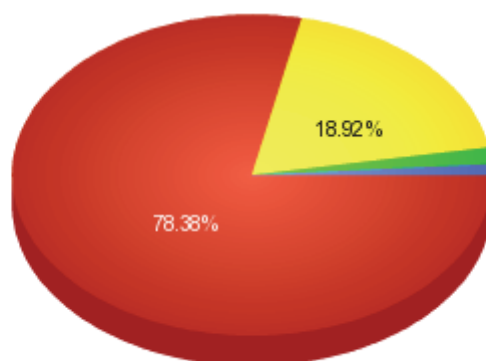


4.



5.

Ocenili byste, kdyby státní firmy rozvíjely Společenskou odpovědnost ve svém každodenním fungování a inspirovaly k ní i soukromé podnikatelské subjekty v České republice?



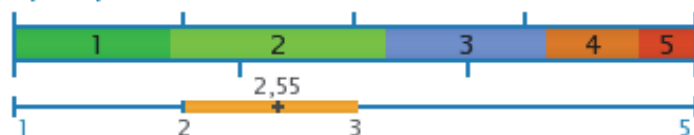
- ano: 87 (78.38%)
- ano, ale nikoho inspirovat nemusí: 21 (18.92%)
- ne: 2 (1.8%)
- nevím: 1 (0.9%)

zdroj: <http://spolecenska-odpovednost-stat.vyplnto.cz>

## Co je největší překážkou v aktivitách vaší neziskové organizace?

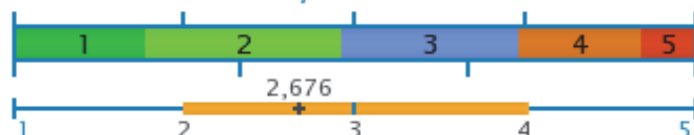
segment: všichni respondenti

### platy zaměstnanců a získávání kvalitních spolupracovníků



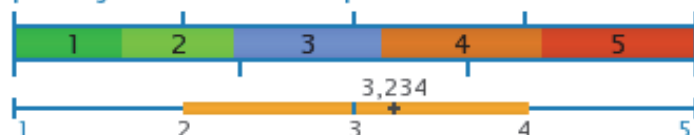
1 [25× → 22,5 %], 2 [35× → 31,5 %], 3 [26× → 23,4 %], 4 [15× → 13,5 %], 5 [10× → 9 %]

### komunikace s úřady a administrativa



1 [21× → 18,9 %], 2 [32× → 28,8 %], 3 [29× → 26,1 %], 4 [20× → 18 %], 5 [9× → 8,1 %]

### pronájem a získávání prostor k činnosti



1 [17× → 15,3 %], 2 [18× → 16,2 %], 3 [24× → 21,6 %], 4 [26× → 23,4 %], 5 [26× → 23,4 %]

### získávání peněz od sponzorů a z grantů



1 [60× → 54,1 %], 2 [26× → 23,4 %], 3 [16× → 14,4 %], 4 [5× → 4,5 %], 5 [4× → 3,6 %]

### nedostatečná propagace vaší neziskové organizace



1 [9× → 8,1 %], 2 [24× → 21,6 %], 3 [41× → 36,9 %], 4 [17× → 15,3 %], 5 [20× → 18 %]

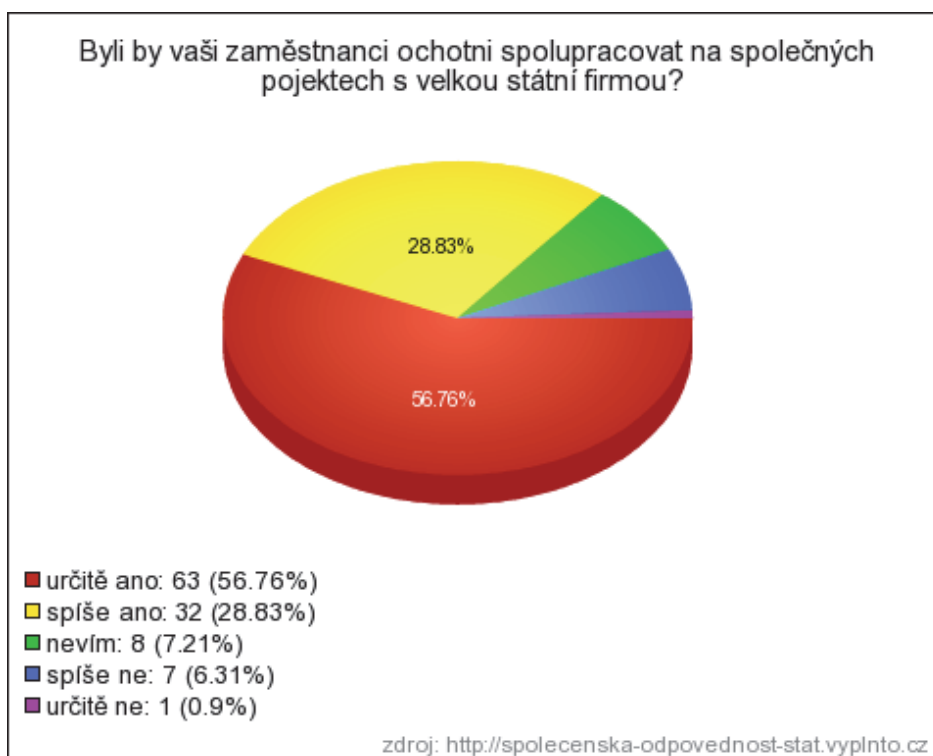
zdroj:  
<http://spolecenska-odpovednost-stat.vyplnto.cz>



7.

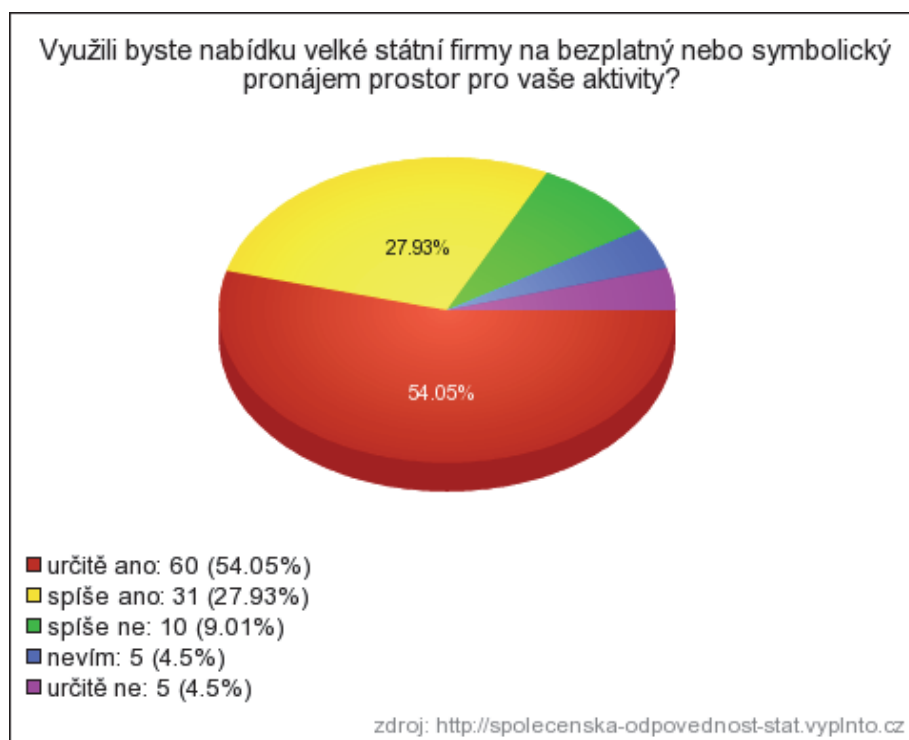


8.





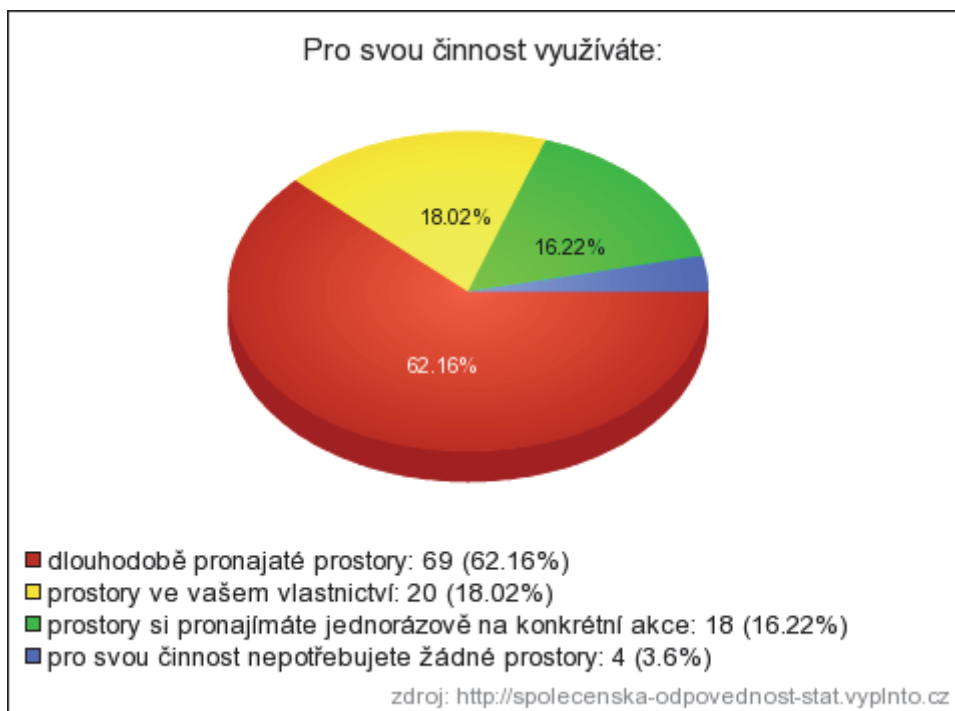
9.



10.



11.



12.



13.



14.



<b>Ostatní odpovědi:</b>	<b>Počet</b>
<b>dobrovolníci</b>	4
<b>dobrovolne</b>	3
<b>výhradně dobrovolníci :-)</b>	1
<b>všichni jsou dobrovolníky</b>	1
<b>Dobrovolná činnost</b>	1
<b>DPČ + na dobrovolné bázi = členové</b>	1
<b>dobrovolně zdarma</b>	1
<b>bez nároku na honorář</b>	1
<b>nemáme zaměstnance, veškerou práci dělají dobrovolníci zdarma - viz <a href="http://www.podnety.cz">www.podnety.cz</a></b>	1
<b>DPP</b>	1
<b>jako dobrovolníci</b>	1
<b>kombinace DPP a dobrovolnické práce</b>	1
<b>OSVČ</b>	1

15.



Ostatní odpovědi:	Počet
ředitelka - dobrovolník	1
vedoucí pracovník	1
PR manager na dobrovolné pozici	1
člen o.s.	1
PR manažer	1
dobrovolník	1

## **PŘÍLOHA P VII: VIZUALIZACE PROJEKTU „VEŘEJNÁ GALERIE“**