

STUDENT AGENCY

Česká železnice a my



RADIM JANČURA

28. 2. 2008 – DEN DOPRAVY

HighJet.com

| STUDENT | AGENCY |

STUDENT AGENCY

STUDENT AGENCY již delší dobu avizuje svůj zájem o vstup na trh dálkové osobní dopravy, přičemž pilířovým projektem je trasa Praha–Ostrava, pro kterou nepožadujeme žádné dotace, ač České dráhy dotace na takovéto vlaky pobírají. Kromě toho máme zájem i o ostatní dálkové relace, které jsou nyní dotované. Jsme schopni nabídnout mnohem vyšší kvalitu služeb za výrazně nižší požadavek na dotace provozu. Typickým příkladem jsou státem objednávané spoje ČD na trase Brno–Praha, kde v autobusové dopravě dominuje právě STUDENT AGENCY.

Cílem této tiskové zprávy není ani tak informovat o projektu STUDENT AGENCY (tisková konference na téma „Luxusní žluté vlaky na české železnici“ bude uspořádána až po ukončení výběrového řízení na výrobce těchto vlaků), nýbrž informovat o závažných tématech na české železnici, které kvůli obstrukcím ze strany Ministerstva dopravy ztěžují či dokonce vylučují vstup soukromého kapitálu na železnici.

Níže uvedené designové návrhy souprav jsou jen ilustrativní, nejnovější a zatím důvěrné studie budeme prezentovat až na výše zmíněné tiskové konferenci, připravované na druhou polovinu tohoto roku.

STÁT – OBČAN – CESTUJÍCÍ

V roce 2006 bylo přepraveno celkem 4 976,6 mil. cestujících.

Z toho:

železniční dopravou	183,0 mil.
veřejnou autobusovou dopravou	387,7 mil.
leteckou dopravou	6,7 mil.
vnitrozemskou vodní dopravou	1,1 mil.
městskou hromadnou dopravou	2 238,0 mil.
tj. veřejnou dopravou celkem	2 816,6 mil.
individuální automobilovou dopravou	2 160,0 mil.
celkový počet cestujících	4 976,6 mil.

Železnice přepravila **pouze 3,7 %** z celkového počtu osob, přesto při tak nízkém podílu cestujících na železnici stát trvá na vlastním podnikání prostřednictvím státních Českých drah. Z toho soukromí dopravci přepravují sotva 2 % cestujících a to většinou na tratích, které ČD a. s. z ekonomických důvodů opustily (resp. 3 %, tj. 292 km tratí z celkových 9 430 km).

Mezi nejoblíbenější místa tuzemské železnice dle STUDENT AGENCY patří:

- výběr dopravce bez výběrových řízení
- očividná snaha MD ČR o udržení monopolu ČD a. s.
- nádraží, řízení provozu a konstrukce grafikonu vlakové dopravy v rukou ČD a. s.
- přístup MD ČR k financování vozidel ze státního rozpočtu
- vlastnictví tras objednávaných vlaků v rukou dopravců
- přístup ostatních dopravců k informacím
- nezájem o interoperabilitu dopravní cesty
- zablokování dep ČD Cargo a. s. vůči jiným dopravcům jejich změnou na vlečky apod.

Základním posláním státu v tržní ekonomice je zajištění spravedlivého soutěžního prostředí, ze kterého bude profitovat nejen stát samotný, ale především jeho občané.

ZÁVADA 1 VÝBĚR DOPRAVCE BEZ VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ

Jen kvalitně vypsání výběrová řízení mohou zkvalitnit a zlevnit železniční dopravu v ČR.

Např. nové spoje ČD a. s. na trase Praha–Brno (jezdící od prosince 2007)

MD ČR objednalo šest nových párů spojů u ČD jako obvykle bez výběrového řízení. Pokud nečekaně vznikne veřejný zájem, MD ČR má sice právo na přímý výběr dopravce, je-li zřejmé, že neexistuje žádný jiný dopravce s volným vozovým parkem. Je však povinnou bezprostředně vypsání výběrové řízení, aby mohl do tří let vzejít dopravce na základě transparentního výběrového řízení. Stát v EU se musí chovat transparentně a hospodárně k veřejným financím.

ŘEŠENÍ:

MD by mělo okamžitě vydat prohlášení, kdy a za jakých podmínek budou vyhlašována výběrová řízení, a bezprostředně začít vyhlašovat první výběrová řízení dle předem stanoveného plánu. Délka smlouvy o zajištění dopravy ve veřejném zájmu musí korespondovat s životností vozidla (15 let), aby mohl dopravce nabídnout nové a kvalitní soupravy. Nikoliv garanci na jeden rok s možností prodloužení, jak tomu bylo u jediných soutěží, které v ČR pod taktovkou MD proběhly.

Výběrová řízení na dálkovou dopravu v minulosti

MD ČR v roce 2006 vypsalo dvě výběrová řízení na dopravce na rychlíkových tratích. Nejnižší cenu a také nejlepší kvalitu vozidel nabídli soukromí dopravci, vyhlášovatel (MD) však nečekaně nabídky zveřejnil a vyhlásil druhé kolo. Tímto dal v druhém kole Českým drahám možnost se podbídnout. V roce 2006, kdy ČD a. s. pobíraly na dotacích 80 Kč/vlkm, vyhrály ČD a. s., protože nabídky nejnižší požadavek na dotaci:

Pardubice–Liberec 36 Kč/vlkm (tedy méně, než 50 % ceny obvyklé u ČD a. s.);

Plzeň–Most 17 Kč/vlkm (tedy méně, než 20 % ceny obvyklé u ČD a. s.).

Tímto tempem může stát ušetřit ze 2 miliard Kč dotací na dálkovou dopravu celou miliardu!!

V roce 2006 byla výše dotací na dálkovou dopravu 2 miliardy Kč, v roce 2007 by se dal díky úspoře na těchto tratích očekávat pokles, opak je však pravdou, dotace výrazně vzrostly na 3,3 miliardy Kč, v roce 2008 už 4 miliardy Kč – tj. 140 Kč/vlkm.

Cestující za navýšenou dotaci 2 miliardy nepocítili žádné změny, krom snížení ceny jízdného na trati Praha–Brno až na 35 Kč (kde největším autobusovým dopravcem je STUDENT AGENCY), zrušení EC/IC příplatků (které spíše kvalitě cestování uškodily) a nově ČD začaly prodávat letenky (kde dominuje také STUDENT AGENCY).

STUDENT AGENCY s. r. o. i za méně než poloviční dotace dokáže vykonat více. Nabízí řešení s nejluxusnějším vlakem v Evropě s kvalitním servisem na palubě (economy class, business class, premium class, kinosál, konferenční místnost, recepce, profesionální kuchyně, bar, zdarma teplé nápoje, individuální audio/videosystém, zdarma noviny a časopisy a spoustu dalších, zatím tajných překvapení).

STUDENT AGENCY



Takto to vypadá dnes

ZÁVADA 2 OČIVIDNÁ SNAHA MD O UDRŽENÍ MONOPOLU ČD a. s.

MD ČR pod taktovkou pana Nálevky, ředitele odboru veřejné dopravy, připravilo návrh zákona, který zajišťuje takřka nepřetržitý monopol pro ČD a. s. Podle něj přístup k trhu nebude na základě kvalitních výběrových řízení, nýbrž naopak bude poskytovat základy ke korupčnímu jednání.

MD ČR zavádí totiž pojem „kontrolované konkurence“ a navrhuje výjimky, kdy se objednavatel může vyhnout výběrovému řízení a zadat zakázku přímo:

- jednak vnitřnímu provozovateli (do této skupiny patří i ČD a. s.)
- jednak v oblasti železničních služeb (do této skupiny opět patří i ČD a. s.).

Dalším výmyslem je přednost dotovaných spojů před nedotovanými, resp. nevpuštění nedotovaných spojů tam, kde jezdí dotované. Provozování železniční dopravy bez dotací je přitom „ekonomickým zázrakem“, který naopak šetří veřejné finance, jak tomu ještě nedávno bylo v případě EC/IC spojů.

Stát by neměl podnikat. Základním posláním státu v tržní ekonomice je zajištění spravedlivého soutěžního prostředí, ze kterého bude profitovat nejen stát samotný, ale především jeho občané.

ŘEŠENÍ:

MD by mělo připravit nový návrh zákona o veřejné dopravě a zapracovat zde povinnost vypisování výběrových řízení dle zákona a odstranit diskriminaci dopravců, kteří jsou schopni provozovat stejnou či lepší službu bez nároku na dotace.

ZÁVADA 3 NÁDRAŽÍ V MAJETKU ČD a.s.

Na základě zákona č. 77/2002 Sb. došlo k rozdělení státní organizace ČD s. o. na akciovou společnost ČD a. s. a státní organizaci SŽDC s. o. Toto rozdělení, doprovázené majetkovým dělením, přičlenilo do ČD a. s. (mj.) i výpravní budovy železničních stanic. Ačkoliv (po vstoupení tohoto zákona v účinnost dne 1. 1. 2003) rozhodl Ústavní soud o neústavnosti tohoto zákona zrušením přílohy č. 1 tohoto zákona (řešící mj. i vlastnictví železničních stanic), nedošlo dosud k naplnění nálezu Ústavního soudu zákonodárnými orgány ČR a ČD a. s. se tudíž chová jako majitel (mj.) i výpravních budov železničních stanic. Tento stav má za následek přednostní přístup dopravce



Takto to může vypadat zítra

ČD a. s. k odbavovacím prostorům (pokladnám a jiným prodejním a obchodním prostorům) výpravních budov železničních stanic a současně možnost odmítnutí zájemce (konkurenta) o totéž. Ústavní soud rozhodl a MD ČR rozhodnutí ignoruje.

ŘEŠENÍ:

Okamžitě respektovat nálezu Ústavního soudu a převést všechny nemovitosti a pozemky, které dle definice Evropské komise patří do dopravní cesty a infrastruktury (především nádraží včetně pozemků).

ZÁVADA 4 PŘÍSTUP K ŘÍZENÍ PROVOZU

Toto rozdělení ČD s. o. přičlenilo ČD a. s. (mj.) i funkci provozovatele dráhy (řízení provozu). Tento stav může mít za následek přednostní přístup provozovatele dráhy ČD a. s. k vlakům dopravce ČD a. s. proti vlakům jiných dopravců.

ŘEŠENÍ:

Co nejrychleji převést část ČD a.s. zajišťující řízení provozu pod SŽDC.

ZÁVADA 5 PŘÍSTUP KE KONSTRUKCI GRAFIKONU

Rovněž toto rozdělení přičlenilo ČD a. s. (mj.) i funkci konstruktéra grafikonu vlakové dopravy. Tento stav může mít za následek přednostní přístup konstruktéra (ČD a. s.) k vlastním vlakům ČD a. s. proti vlakům jiných dopravců a nutnost odtajnění obchodních záměrů ze strany konkurence ČD a. s. a to šestnáct měsíců před zahájením provozu.

ŘEŠENÍ:

Novou vyhláškou zajistit při konstrukci přednost dálkových vlaků, dotovaných i nedotovaných, před regionální dopravou a tímto zrychlením dálkové dopravy získat náskok před autobusovou a automobilovou dopravou. Má být provedeno k 1. 6. 2008.

ZÁVADA 6 PŘÍSTUP K FINANCOVÁNÍ VOZIDEL ZE STÁTNÍHO ROZPOČTU

Od roku 1998 do roku 2006 se ČR zaručila za ČD s. o., ČD

STUDENT AGENCY

a. s. a SŽDC s. o. na částku ve výši 25 627 mil. Kč, z toho na obnovu vozidel ČD s. o. a ČD a. s. na částku 2 273 mil. Kč, přičemž dalších 10 036 mil. Kč byla sdružená záruka pro SŽDC s. o. (koridory) a pro ČD a. s. (vozidla na koridory).

Dalším nástrojem státní podpory je instituce EUROFIMA. Ta je určena výlučně pro státní dopravce. Pro úplné narovnání tohoto asymetrického stavu a umožnění dalšího rozvoje železniční dopravy je proto nutné instituci EUROFIMA liberalizovat, resp. změnit její charakter na standardní bankovní ústav pro všechny dopravce, byť specializovaný na úvěrování železničních vozidel.

V případě instituce EUROFIMA se zatím se jedná o 135 mil. EUR pro ČD a. s., za které ručí ČR.

ŘEŠENÍ:

Má-li se stát i nadále zadlužovat tím, že bude přebírat garance za pořízení souprav, musí tak činit u všech dopravců provozujících objednanou, příp. i neobjednanou dopravu.

ZÁVADA 7 PŘÍSTUP K INFORMACÍM

Ačkoliv výše dotace, kterou objednatel ZDO (obec, kraj, stát) subvencuje dopravce ČD a. s., je známá, není znám její výpočet (odůvodnění). Tento fakt mj. souvisí v případě železnice i s neexistencí soutěží. Jelikož se jedná o veřejné finance, mělo by stanovení výše (výpočet a odůvodnění) být rovněž veřejné.

ŘEŠENÍ:

Je-li veřejná služba dotována z veřejných prostředků, má daňový poplatník právo znát více informací, tedy kromě výše dotace i náklady dopravce na poskytnutí dané služby na daných spojích.

ZÁVADA 8 VLASTNICTVÍ TRAS

Vlastníkem trasy by měl být vždy objednavatel, což je v případě objednané dopravy stát, kraj či obec, v případě neobjednané dopravy samotný dopravce. Pak se nemůže stát, že vítěz soutěže musí čekat jeden rok na přidělení trasy. Tím se také zamezí zbytečné rezervaci slotů, které nebudou nikdy využity.

Příkladem ať je soutěž vypsaná krajem na trasu Karlovy Vary – Mariánské Lázně (vítěz Viamont a. s.), kdy vítěz i kraj byl nucen čekat jeden rok na objednání trasy pro nového dopravce.

Stejný princip by měl platit i v autobusové dopravě.

Příkladem ať je spor Ústeckého kraje s Dopravním podnikem Ústeckého kraje a. s., kdy kraj změnil dopravce, ale noví dopravci neměli potřebné licence na dané trasy.

ŘEŠENÍ:

Toto důležité pravidlo mělo napadnout samotné autory návrhu zákona o veřejné dopravě, nikoliv samotného dopravce, neboť tento návrh chrání především objednavatele (kraje, stát, obce).

ZÁVADA 9 PŘEVOD KOLEJIŠŤ DEP NA VLEČKY

MD ČR zahájilo správní řízení ve věci převodu kolejišť všech dep ČD Cargo a. s. na vlečky. Pokud k tomu převodu dojde, bude navždy a precedentně zabráněn přístup cizích vozidel k údržbářské základně, myčkám, tankovačce nafty atd.

Právo na tyto služby by dáno směrnicí 2001/14/ES a v ČR

vyhláškou 351/2004, ovšem pouze na dráze celostátní a regionální – nikoliv na vlečce.

Tento krok je v rozporu se směrnicí 2001/14/ES. MD ČR navíc nevzalo ostatní dopravce jako účastníky řízení a dokonce nevzalo v potaz ani Drážní úřad.

ŘEŠENÍ:

Zablokovat úsilí ČD Cargo; i depa, myčka a fekálky jsou součástí důležité infrastruktury, kterou by měly mít možnost za úplatu užívat i ostatní soutěžitelé, mají-li volnou kapacitu.

ZÁVADA 10 ČD VYŽADUJÍ STÁLE VYŠŠÍ DOTACE OD KRAJŮ

ČD a. s. vyžadují stále vyšší dotace od krajů. Proč musí kraje dotovat provoz SC Pendolino, které prodělává stovky milionů korun ročně?

ŘEŠENÍ:

Dokud kraje nezískají od ČD přesné vyučtování příjmů a nákladů z každého spoje, nebudou moci samy rozhodnout, zda si objednat drahý vlak, nebo levnější a operativnější autobus. Bez těchto dat by kraje neměly podepisovat smlouvy s ČD, neboť objednávají, aniž vědí, kolik za to cestující a kraj zaplatí.

ZÁVADA 11 PROČ ČD NEZRUŠÍ PŘEPRAVU POSLANCŮ A SENÁTORŮ ZDARMA

Proč ČD a. s. nezruší přepravu poslanců a senátorů zdarma tak, jak to učinila společnost STUDENT AGENCY s. r. o. na základě rozhodnutí soudu?

ŘEŠENÍ:

ČD velmi často argumentují, že nejsou veřejnoprávní, nýbrž soukromoprávní subjekt, podnikající na základě obchodního zákoníku s cílem generovat zisk. Pak i oni by měli říci STOP BEZPLATNĚMU cestování pro poslance a senátory. O tuto částku nižší dotace pak mohou požadovat od krajů i státu.

ZÁVADA 12 POLITICKÝ NEZÁJEM O INTEROPERABILITU

Proč je politický nezájem o interoperabilitu dopravní cesty?

Během posledních 15 let bylo z prostředků ČR a nyní i z prostředků EU proinvestováno v koridech celkem 73 miliard Kč. V následujících sedmi letech půjde do koridorů dalších 102 miliard Kč. Získali jsme tak rychlost na koridorech 160 km za hodinu, ovšem ČD a. s. a ČD Cargo a. s. z celkového počtu takřka 2 000 lokomotiv vlastní jen 20 lokomotiv a 7 souprav Pendolino, které mohou tuto rychlost využívat. Investicí cca 100 mil Kč do zabezpečovacího a komunikačního zařízení bychom mohli alespoň koridory poevropštit, aby po našich kolejích mohly jezdit i vlaky dopravců jiných zemí a všechny nové lokomotivy a soupravy, které je nyní nutno za drahé investice přizpůsobovat českým normám. Jen tak mohou být investice do infrastruktury zúčteny.

ŘEŠENÍ:

MD a vláda ČR by měla zrychlit kroky vedoucí k interoperabilitě

STUDENT AGENCY



2. třída



Konferenční prostor 1. třídy

koridorů dle Evropských norem. Stát nakonec zaplatí mnohem méně, než nepřímo na dotacích na provoz dráž pořízených lokomotiv a souprav.

ZÁVADA 13 NÁKUP ENERGIE A JEJÍ REKUPERACE

Proč není možná rekuperace energie zpět do sítě? Jde o úspory a přínos ekologii!

ŘEŠENÍ:

Ač rekuperace v systému stejnosměrných 3 kV i střídavých 25 kV má svá úskalí, investice se brzy vrátí ve formě ušetřené energie. Dále je nutné, aby dopravce nemusel nakupovat energii přímo od ČD (podle výpočtu ČD, nikoliv podle měřeného odběru), ale

prostřednictvím nezávislého distributora (SŽDC) od jakéhokoliv výrobce či dodavatele, jako to funguje na zbytku trhu.

JE NUTNÁ OCHRANA ČD a. s. COBY VELKÉHO ZAMĚSTNAVATELE?

Přestože jsou ČD a. s. největším zaměstnavatelem v zemi, není třeba je chránit před konkurencí. I STUDENT AGENCY s. r. o. bude zaměstnávat strojvedoucí, místo vlakvedoucích a průvodčích budou pracovat recepční a stewardky, kterých bude na jeden vlak dokonce třikrát více, než ve vlaku ČD a. s. K tomu je dále možno přičíst obsluhu v restauraci.



Šťastnou cestu!