



**Výběrová řízení: výzva nebo hrozba?
aneb
České dráhy v osidlech nabídkových řízení**

Jan Hrabáček, Tomáš Pospíšil

GŘ ČD

5.11.2015, Telč



■ Výkony a kompenzace - „balík“ ČD

■ Co je předmětem potenciálních nabídkových řízení

- **Kompenzace ca 13 mld. Kč!**
 - Ca 4 mld. v dálkové dopravě
 - Ca 9 mld. v regionální dopravě
- **Dopravní výkon ca 115 mil vlkm**
 - ca 80 mil. Vlkm v regionální dopravě
 - ca 35 mil. Vlkm v dálkové dopravě
- **Smluvní rámec**
 - Smlouvy ČD dle přímého zadání do 2019-2021
 - Část výkonů již v minulosti vysoutěžena
 - JIHOŽ, Liberecký kraj,
 - Část výkonů s vozidly z ROP
 - Všechny kraje



■ Přímé zadání vs. nabídkové řízení

■ Přímé zadání

- Omezení výše „přiměřeného zisku“
- Větší prostor pro vyjednávání pro dopravce
- Větší možnost reakce na změny v budoucnosti
- Závisí na právním rámci

■ Výběrové řízení

- Výhodné pro zadavatele
- Nutná přesné definování předmětu zakázky
- Předdefinování vede k rigiditě
- Nedodefinování vede k budoucím sporům (vozidla, služby...) a obtížné porovnatelnosti nabídek (např. R16)
- Zásadní je právní rámec a možnosti stupňů volnosti v zadání
- Riziko omezené možnosti reagovat na změny

■ Přímé zadání vs. nabídkové řízení

- Nabídkové řízení
 - cílem uchazeče je uspět, minimální striktní naplnění požadavků zadavatele
 - vše nad rámec jen, pokud je ohodnoceno nebo je návratné (zejména u netto smlouvy z hlediska dopravce)
- Aktuální platné smlouvy umožňují zvyšování kvality v průběhu její platnosti
 - reakce na trh (vstup konkurence), riziko dopravce, i vyšší případná úhrada je pouze po dobu smlouvy,
 - ale náklady běží nad rámec platnosti smlouvy (nepromítají se plně)
 - Regiopanter pro JMK, Interpanter R19, railjet, projekt Praha - Hamburg)
- Otázka převzetí vozidel

■ Parametry výběrového řízení

- Doba vypsání výběrového řízení před zahájení realizace
- Doba plnění zakázky
- Rozdělení rizik dopravce a objednatel (včetně zohlednění vývoje okolního dopravního trhu – silnice, železnice, open access)
- Velikost zakázky a důvody dosavadní marginalizace zakázek (očekávané velikosti balíčků v ČR jsou příliš malé – úspora z rozsahu)
- Definování požadavků na služby a vozidla
- Řešení vazeb v mezinárodní dopravě
- Další hráč na poli – SŽDC (parametry sítě – rychlost, ETCS, elektrizace)
- Míra volnosti aktivit dopravce, míra dlouhodobé zainteresovanosti dopravce
- Obecně strategie státu a EU v oblasti rozvoje dopravního trhu v železniční dopravě (liberalizace, konkurence, infrastruktura, normy atd.)

■ Vozidla a služby

- Vozidla a služby
 - parametry, unifikace, zázemí
 - stáří, nový ojetý,
 - Předefinovanost vs. nedodefinovanost
- Rizika nákladů a tržeb při rigidních požadavcích
 - 1. třída, počet kol, kočárků apod.
- Způsob pořízení, doba dodání
- Adekvátnost požadavků z hlediska potřeb trhu
- Zajištění prodeje jízdenek
- Ekonomická efektivita poskytovaných resp. požadovaných služeb

■ Požadavky na vozidla – MDČR (výběr)

| požadavek | vlaky Expresního segmentu | vlaky R páteřních linek (převážně elektrická trakce) | vlaky R ostatních linek (převážně motorová trakce) |
|---|---|---|--|
| čísla linek | Ex 1,2,3,4 | R 5,6,7,8,9,10,11,12,13,18,19,20,23 | R 14,15,21,22,24,26,27 |
| schválení na předmětných dráhách | ano | ano | ano |
| maximální nedostatek převýšení (mm) | 130 (150) | 130 (150) | 130 |
| maximální rychlost vozidla alespoň (km/h) | 200 | 160 | 140 |
| elektrická trakce | ano | podle nasazení | podle nasazení |
| evropský zabezpečovač ETCS | ano | ano | ano |
| změna směru jízdy (min) (14) | 5 | 4 | 4 |
| dynamické vlastnosti (kW/t) (1) | 10 | 10 | 8 |
| jednotný vzhled vozidel na lince | ano | ano | ano |
| logo MD na obou stranách vozidla | ano | ano | ano |
| směrové tabule na stranách vozidla | ano | ano | ano |
| % první třída alespoň (15) | 16% do hodnoty 54 míst, dále konst. | 12% do hodnoty 54 míst, dále konst. | 8 |
| prostorové oddělení 1. a 2. tř. a nástupního prostoru | ano, dveřmi | ano, dveřmi | ano, dveřmi |
| prostorové oddělení 2. tř. a nástupního prostoru (2) | ano, dveřmi | ano | ano |
| modul kapacita osob (3) | 300, 200 | 300, 200 | 180, 120 |
| stojící cestující | nepřipouštějí se (4) | 30', 10% | 30', 10% |
| povinná rezervace | nesmí být požadována (5) | nesmí být požadována | nesmí být požadována |
| možnost rezervace vč. označení míst | ano | ano | ano |
| invalidní vozík | dle TSI | dle TSI | dle TSI |
| dětský kočárek | 1 na 50 míst, od 300 dále 1 na 100 míst | 1 na 50 míst, od 300 dále 1 na 100 míst | 1 na 50 míst, od 300 dále 1 na 100 míst |
| jízdní kolo (6) | jedno na 50 míst | 2 na 50 míst, od 200 dále 1 na 50 míst | 2 na 50 míst, od 200 dále 1 na 50 míst |
| nízkopodlažnost (550-650 mm nad TK) (13) | nepovinná (platí pozn. 13) | 1 dveře z obou stran vlaku | 20% podlahové plochy ve 2. třídě |
| vnitřní bezbariérovost | ano | nepovinná (doporučena v části soupravy či v jednom patře s ohledem na poskytování služeb) | nepovinná |
| centrální zavírání dveří | ano | ano | ano |
| klimatizace | ano | ano | ano |
| počet sedadel na šířku skříně 2. tř. | max. 4 | max. 4 | max. 4 |
| počet sedadel na šířku skříně 1. tř. | max. 3 | max. 3 | max. 3 |
| nekuřácký prostor včetně WC | ano | ano | ano |
| sklopná sedadla (7) | nezapočítávají se do kapacity vlaku | max. 10% ve 2. třídě | max. 10% ve 2. třídě |
| vysoká celoplošná opěrka zad (8) | ano | ano | ano |
| opěrky hlavy (8) | ano | ano | ano |
| opěrky rukou v 1. třídě (8) | ano | ano | ano |
| opěrky rukou v 2. třídě (8,9) | ano | ano | ano |
| polohovatelná sedadla | alespoň v 1. třídě | alespoň v 1. třídě | alespoň v 1. třídě |
| stolek u sedadel (8,10) | ano | ano | ano |

■ Další právní a věcné problémy nabídkových řízení

- Neexistující staniční poplatek vs. náklady na veřejně přístupné prostory
- Ztráta síťovosti – uznávání jízdenek dopravců v PSO (ZVS)

■ Dálková doprava – objednatel si je některých úskalí vědom

- Schválení materiálu **Harmonogram otevírání trhu** Vládou ČR dne 15. 9. 2014, Usnesením č.758
- **První část sítě, která se má soutěžit („Balíček 1“)**
 - Linky **R5, R14, R16, R 20, R27**
- **Dále existuje druhá část sítě**, kterou Česká republika i v dalším období předpokládá přímo objednávat u dopravce ČD („Balíček 2“):
 - linky s mezinárodním přesahem **Ex1-Ex4, R6 a R7**
 - linky, u kterých se dlouhodobě soutěž nepředpokládala ani v předchozích materiálech (**R13, R22-23**) a lze je označit v dalším období jako stabilní s přímým zadáním.
- **Konečně existuje třetí oblast** vnitrostátních linek, kde o způsobu zadání bude rozhodnuto v návaznosti na výsledky nabídkových řízení („Balíček 3“):
 - linky **R8-R12, R18, R19, R21, R24 a R26.**

■ Časový plán otevírání trhu – „Balíček 1“

| Zahájení nabídkového řízení | Notifikace | Předpokládaný termín pro podání nabídek | Zahájení plnění | Linky zahrnuté v provozním souboru |
|-----------------------------|---|---|------------------|---|
| podzim 2014 | proběhla | jaro 2015 | 2016/2017 | R 16: Plzeň – Most <i>(soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání)</i> |
| jaro 2015 | proběhla pro JŘ 2016/2017, nutná úprava | podzim 2015 | 2018/2019 | R 14: Liberec – Pardubice <i>(soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání)</i> R 15: Liberec – Ústí nad Labem |
| léto 2015 | proběhla pro JŘ 2016/2017, nutná úprava | zima 2016 | 2018/2019 | R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín |
| podzim 2015 | potřeba notifikace | jaro 2016 | 2019/2020 | R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc |

■ Čerstvé zkušenosti ČD s výběrovými řízeními:

- **Provozní soubor Šumava**
- **Linka R16 Plzeň - Most**
- Nabídky konkurenčních dopravců výrazně nižší než incumbenta (ČD), dumping??
- Ani jedna soutěž neuzavřena,
- cenově nejvýhodnější nabídka:
 - GWT Regio (Šumava i R16).
- **Správní řízení ÚOHS:**
 - předběžné opatření
 - R16 - zrušení nabídkového řízení, předpoklad dopadu na další NŘ



■ Výzvy

- Zvýšení produktivity a efektivity ČD
 - Struktura a výše nákladů
 - Mzdy a zaměstnanecké benefity
 - Disponibilita vozidel
- Zlepšení projektové řízení u ČD
 - Zohlednění komplexnosti problému
 - Interní komunikace
- Míra zapojení ČD do jednotlivých výběrových řízení
 - Efektivita a strategické cíle
 - Koncentrace na obchodně a ekonomicky zajímavé výkony dle podmínek VŘ

■ Hrozby

- Ztráta trhu – 13 mld. Kč
- Ztráta úspor z rozsahu
- Ztráta síťovosti
- Rizika pro návratnost investic do vozidel stávající smlouvy
- Dopady na bilaterální uspořádání mezinárodní dopravy v oblasti spolupráce se zahraničními dopravci
- Ztráta zaměstnanosti

Děkujeme Vám za pozornost

České dráhy, a.s.
Generální ředitelství
Nábřeží L. Svobody 1222
110 15 Praha 1

Tomáš Pospíšil
GŘ ČD O6
Tel.: 725 843 416
E-mail: PospisilT@gr.cd.cz

Jan Hrabáček
GŘ ČD KOD
Tel.: 725 790 030
E-mail: Hrabacek@gr.cd.cz

