

Vážený pán
JUDr. Bohumil Šimek
Žerotínovo náměstí 449/3
60182 Brno

Čj: 58492/2019-015

V Brně 17.11 2019

Vážený pane hejtmane, milí radní a zastupitelé,
dostal se ke mne dopis Českých drah adresovaný Vám a radě JM kraje ze dne 5.11 2019.
Dopis pana Nebeského je zavádějící a plný polopravd, dovolte, abych ho oponoval.

1) Pořídí-li soupravy ČD i bez použití prostředků z OPD, bude kraj platit méně

Toto zdání se snaží pan Nebeský v dopise vzbudit, lze snadno prokázat že tomu tak není.

V prvé řadě je potřeba říci, že kraj udělal v soutěži obrovský kus práce, soupravy vysoutěžil v otevřené soutěži a získal velmi dobrou cenu jak za pořízení, tak na údržbu na 30 let. Osobně jsem byl vůči otevřenosti od počátku nedůvěřivý a neboť jsem osobně ve spojení se všemi světovými výrobci (i RegioJet nakupuje), pravidelně jsem se na férovost ptal, mohu prohlásit (obdobně jako jiní výrobci tak učinili), že soutěž byla férová. Je-li soutěž férová, je i výsledná cena férová, bez ohledu na to, zda nakonec nečekané zůstala jediná nabídka. Lze snadno ověřit, že i vysoutěžené ceny ČD stejných souprav jsou obdobné, případné rozdíly v řádů procent nehrají v celkové ceně za vlkm významnou roli.

Podstata věci: není zde tak rozhodující, zda by někdo byl schopen soupravy nakoupit o několik % levněji. Podstata je v otázce, zda když získáte nový automobil zadarmo (resp téměř zadarmo), zda celkové náklady na km budou levnější, než když si identické auto musíte koupit za své. Abych toto přesně kvantifikoval, v příloze dopisu v tabulce A naleznete úsporu cca 64kč/vlkm, v případě, že kraj využije prostředky z OPD. Mohou tento rozdíl ČD smazat, kdyby byly superefektivní dopravce? To by museli soupravy nakoupit taktéž s 85% slevou, nebo mít údržbové náklady nikoliv cca 30 Kč/vlkm, ale minus 34 Kč/vlkm, což nelze. Ostatní náklady jako jsou mzdy, trakční energie, dopravní cesta mají všichni dopravci stejné. Pak zůstávají jen režie, kde budou ČD vždy nejdražší, než soukromý dopravce. Pan Nebeský odhaduje, že v případě, že jednotky nakoupí ze svého, bude cena 180-190 Kč bez dopravní cesty, tj cca 200-210 Kč/vlkm vč dopravní cesty. Abych odhadl výsledek soutěže o nového dopravce, otevřeně předkládám kalkulaci nákladů v případě, že kraj nakoupí jednotky z OPD (tabulka B).

Kalkulace nákladů dopravce: po vysoutěžení celého souboru S2+S3 bude kraj platit maximálně 134 do 140 Kč/vlkm vč dopravní cesty (podle efektivity dopravce v cenách 2019), což je mnohem méně, než slibuje pan Nebeský (200-210 Kč/vlkm). Kraj oproti nabídce pana Nebeského díky použití prostředků OPD a díky vysoutěžení dopravce ušetří téměř 270 mil Kč ročně (210 Kč/vlkm minus 140 Kč/vlkm), přitom se dá očekávat další obrovské úspory díky nárůstu tržeb (zvýšenému zájmu cestujících díky skokové kvalitě) v desítkách procent a to ku prospěchu kraje.

2) Postupná obnova vozidel vs okamžitá obnova

V prvé řadě je potřeba říci, že v případě Brutto smluv s dopravci nejsou zásadní jen náklady, ale taky příjmy z jízdného. V případě, že rada/zastupitelstvo schválí záměr pořídit vozidla z OPD, bude to v dosavadní historii kraje největší počín JM kraje, který bude mít pozitivní vliv na život občanů Jmk, ale i brňanů (méně aut v Brně). V průběhu let 2021 až 2022 proběhne na S2 a S3 kompletní výměna vozového parku. Toto je obrovský impuls, který povede ke změně chování dnes vlaky necestujících občanů kraje. Při postupné výměně vozového parku roste počet cestujících pouze v řádech procent ročně (pokud v regionální dopravě roste vůbec), při změně kvality se dá očekávat (při dostatečné kapacitě) nárůst v řádu desítek procent ročně. Jedna z mála tratí v CZ/SK prostoru byla Bratislava – Komárno, kde RegioJet ze dne na den začal provozovat moderní soupravy a počet cestujících se za 7 let provozu zvýšil o 400%, tj. přes 30-40% meziročně!!

3) Soupravy zůstanou navždy v majetku kraje

Kraj si geniálně vysoutěžil i 30letou údržbu. Kraj tedy nemá žádné riziko. Podobně má i RegioJet nastaveny smlouvy s výrobcí autobusu: údržba jde na jejich riziko, je v zájmu výrobce, aby nešetřil na preventivní (provozní) údržbě, což má pozitivní vliv na korektivní údržbu (opravy poruch). Tím šetří peníze sobě, ale hlavně zvyšuje spolehlivost souprav, kde je také silně motivován.

Další point: pokud dopravce nebude dělat svou práci dobře (zpoždění, zrušené spoje, čistota), může snadno kraj během jediného roku vysoutěžít nového dopravce a nečekat 3 roky na pořízení nových souprav a začínat znovu. Bude zde konečně platit: dopravce tančí, jak objednavatel píská.

4) Další polopravdy z dopisu ČD

- **Provozní nebo finanční rizika pro kraj:** nejsou zde žádná provozní ani finanční rizika. Kraj má obdobně jako stát přístup k levnému financování (při financování v Eurech si sáhne na 1,5%), za udržitelnost jednotek v provozu ručí výrobce. Pokud si kraj přeje, může dopravce pořídit ještě několik náhradních souprav s nízkou kvalitou (jako jezdí dnes) a mít tyto soupravy zaparkované v „kopřivách“ jako extra zálohu.
- **Údržbové zázemí:** kraj velmi moudře vysoutěžil i údržbu na 30let a to včetně nákladů na depa. Tím eliminoval nákup levných, ale nespolehlivých vozidel. Výrobce je odpovědný za údržbové zázemí, zda se dohodne s ČD, nebo si postaví vlastní depo je na jeho uvážení. Výstavba depa trvá 6-9 měsíců po získání stavebního povolení, v tzv fialových (železničních) zónách v územních plánech není obtížné získat územní rozhodnutí.
- **České dráhy jsou připraveni zajistit financování na nákup souprav za 6,6mld samy:** ano, to jsou. Neboť jsou na vrcholu svého zadlužení (pokud se významně nezvedne Ebitda), mohou nakupovat jen do výše svých ročních odpisů. Jsou schopny vozidla během několika let pořídit, ovšem za předpokladu, že do ostatních krajů nebo do dálkové dopravy nepořídí ani nové kolo.
- **...pokud se zvolí postupná obnova vozidel, je každoroční nárůst ceny pro kraj přiměřený:** a zde je základní kámen úrazu: ČD při obnově dávají krajům k úhradě nové odpisy a finanční náklady v plné výši a nezohledňují provozní úspory z nákupu vozidel jako je snížení nákladů za dopravní cestu (vozidla jsou lehčí) a snížení nákladu na údržbu, což je v rozporu s Nařízením 1370 přílohou 1.
- **Uznávání tarifu TR10 Českých drah:** Neboť JM kraj převzal riziko tržeb na sebe, naprosto chápu, že chce mít po kontrolou jak tržby, tak jeden tarif. Nejprve vysvětlení: trend Brutto

smluv je správný, neboť u Netto smluv nelze spolehlivě klíčovat mezi dopravci a hlavně: kraje se silnou příměstskou dopravou (jako Praha a Jmk) mohou očekávat růst tržeb díky kvalitě, tento růst tržeb by jinak skončil v zisku dopravce. Naopak kraje bez silné příměstské dopravy a s umírající regionální dopravou jsou pro dopravce rizikové a proto si musí vytvářet dostatečnou „vatu“ na spekulaci na budoucí pokles tržeb, kterou nakonec objednavatel zaplatí v ceně za km. Je správné, že Jmk chce v tržbách co nejvyšší transparentci a požaduje na svém území jen svůj tarif. Pro občana kraje je IDS tarif přehledný, navíc získává možnost cestovat i v MHD Brno.

- **Uznávání režijek ČD:** ani zde pan Nebeský neříká pravdu. O tzv režijkách se zmiňuje pouze §33 zákona 77/2002. Zákon pouze říká, že MD má za povinnost stanovit výši tarifu jízdenek pro zaměstnance ČD, MD, SŽDC a DÚ. MD tak činí a omezuje „režijky“ pouze pro výkony zadané na přímo, nikoliv ty, které vzešly z otevřeného výběrového řízení, což je případ smlouvy JM kraje s ČD platné od 1.1 2020. Zdarma jízdné pro uzavřenou skupinu je diskriminující, přináší značnou výhodu na úkor ostatních občanů, ale i dopravců.
- **Nevýhodnost smlouvy (pro ČD) platné od 1.1 2020:** Nová smlouva platná od 1.1 2020 je o 100mil Kč ve prospěch ČD vůči ceně z 2016 (plus dalších 40mil za nové vlkm), lze snadno dopočítat, že nárůst odpovídá růstu cen. Pokud ČD podsekli svoji nabídku v této soutěži, nechť hledají viníka ve svých řadách. V době nasazování nových souprav v letech 2021 až 2022 bude naopak smlouva Českým drahám generovat obrovské zisky díky nárůstu sedačkové kapacity. Je tedy v zájmu kraje, aby v době dodání poslední soupravy již dopravu převzal dopravce vzešlý z otevřené soutěže. Podle platné smlouvy bude zisk Českých drah v posledním roce provozu (provoz pouze s novými jednotkami) činit neuvěřitelných 70 Kč/vlkm (203 – 140+7,78), což je neuvěřitelných 270 milionů za rok(!). Proto je potřeba vypsát soutěž již příští rok.
- **...zavedení neověřeného systému usměrněného nástupu:** Mohu pochválit, Jmk vymyslel geniální způsob kontroly jízdenek ve vlacích. S postupem digitalizace je přirozené, že malé železniční zastávky nebudou mít drahé pokladny. Cestující si může IDS jízdenky koupit předem, nebo online (Poseidon), nebo v automatu, případně i v tomu vyznačeném vagonu. Práce průvodčích s výzvou „přistoupili“ je značně neefektivní, neboť pokud nevyjždíte z výchozí stanice stačí se doprovolně „nepříhlásit“ a cestovat zadarmo. Budoucnost jsou neviditelní revizoři podobně jako v MHD, kteří pokutují výrazně vyšší částkou, tedy pokud nejste ve vyznačeném vagonu „bez jízdenky“. Jako dopravce v zcela plných vlacích Komárno – Bratislava tento nápad vnímám jako revoluční.

Pane hejtmane, milí radní a zastupitelé JM kraje,
pokud budete chtít doložit výše uvedené vč výpočtů v příloze, rád tak učiním. Jsem tak jako vy občanem našeho kraje, jsem rád, že kraj pořídí z OPD nové soupravy a úspory bude moci investovat například do oprav silnic 2 a 3 třídy.

S pozdravem,
Radim Jančura
majitel RegioJet a.s.



jancura@regiojet.cz
603-446680

Příloha: Excelová tabulka A a B