

Stanovisko ASO k materiálu MD ČR „Situace v železniční dopravě“, předloženého na jednání RHSD 24.9.2018

1.)

Z materiálu předloženého MD ČR vyplývá, že v regionální i nadregionální dopravě postupně dochází k otevírání trhu při sjednávání veřejných služeb v železniční dopravě a to jednak formou vyhlašování nabídkových řízení a jednak formou tržních konzultací v případech, kdy po notifikaci přímého zadání obdrží objednatel alternativní nabídku od jiného dopravce.

S tímto postupem ASO zásadně nesouhlasí a v návaznosti na materiál MD ČR „Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD“, který byl předložen tripartitě na jaře 2017, trvá na tom, aby k dalšímu otevírání trhu docházelo až poté, kdy se MD ČR vypořádá s níže uvedenými problémy, jejichž vyřešení je nutnou podmínkou pro možnost státní akciové společnosti ČD účastnit se nabídkových řízení nebo tržních konzultací za nediskriminačních podmínek.

Jedná se zejména o tyto již dříve nastolené a adekvátně dosud nevypořádané problematiky:

- Způsob úhrady a princip odpovědnosti za záložní soupravy pro případ živelných pohrom a jiných mimořádných stavů
- Zajištění dopravní obslužnosti v krizových stavech a dopravy pro funkce obrany státu včetně úhrady této služby, která nemůže jít za ČD
- Definice zájmů státu ve věci působnosti v mezinárodních železničních organizacích a stanovení podílu na úhradě finančních nákladů
- Dořešení redukce přírůstku na podporu výroby energie z obnovitelných zdrojů (to je nutné i pro zrovnoprávnění tuzemských dopravců vůči zahraniční konkurenci, která je v současnosti zvýhodněna)
- Využití institutu transparentního oddlužení ČD (ve smyslu Pokynů Společenství – 2008/C184/07)
- Definice základních principů fungování železniční dopravy v prostředí otevřeného trhu i v rámci jednotlivých krajských objednatelů ZVS, pro které by měla být pravidla závazná, aby nedošlo k destrukci železničního systému jako takového
- Dořešení historických zátěží ČD
- Vyřešení a stanovení základních pravidel a standardů pro zachování síťovosti služeb železnice
- Řešení standardů přepravy handicapovaných osob

Materiál MD sice například obsahuje určitou definici síťových prvků, které je třeba na železnici i podmínkách otevřeného trhu zachovat, nepředkládá však zatím žádná zpracovaná konkrétní řešení této problematiky. Stejně tak například řešení problematiky financování železniční infrastruktury nebo definice a financování povinností při zajišťování obrany státu nebo při mimořádných stavech jsou dosud pouze ve stavu nedokončených jednání.

Podle názoru ASO nelze připustit situaci, že bude dále pokračovat proces otevírání trhu v osobní železniční dopravě s tím, že problematiku zajištění nediskriminačních podmínek bude MD ČR řešit až v průběhu tohoto procesu, případně vůbec. V takových podmínkách se národní dopravce České dráhy, a.s. nemůže účastnit nabídkových řízení či tržních

konzultací za nediskriminačních podmínek s ostatními dopravci a tím hrozí významné riziko neúspěchů při získávání kontraktů na další provozování osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby. Přímým důsledkem takového vývoje by potom bylo zhoršení celkového postavení ČD vůči věřitelům, znehodnocení dosavadních investic do modernizace vozového parku a také samozřejmě propouštění zaměstnanců ČD, pracujících na linkách, které by ČD byly nuceny opustit.

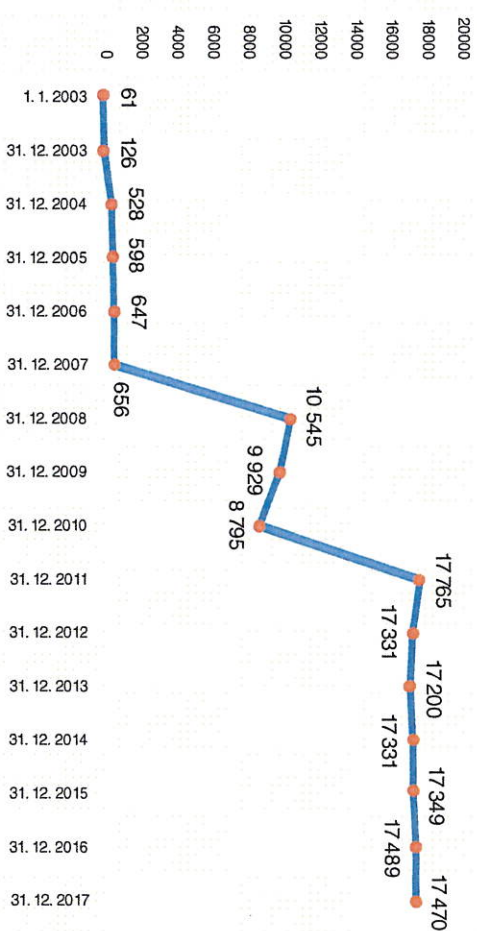
ASO dále považuje za nadbytečné budování systému jednotného státního tarifu, pro jehož zřízení a provozování byla uzavřena mezi Českou republikou, resp. mezi Ministerstvem dopravy a státním podnikem CENDIS smlouva o zajištění návrhu, vývoje a provozu systému jednotného tarifu za téměř 255 mil. Kč. Jde o vytváření duálního systému vedle In Karty ČD, což se vedle dosavadní investice do In Karty ČD v rámci akciové společnosti státu jeví jako neehospodárné vynakládání veřejných prostředků. **ASO se také domnívá, že zájem dopravců o využívání případného jednotného tarifu bude naprosto minimální, jelikož právě tarifní politika je jedním z nejdůležitějších nástrojů v získávání cestujících. Navíc lze očekávat velké technické potíže při vyjednávání s již existujícími územními integrovanými tarifními dopravními systémy.**

2.)

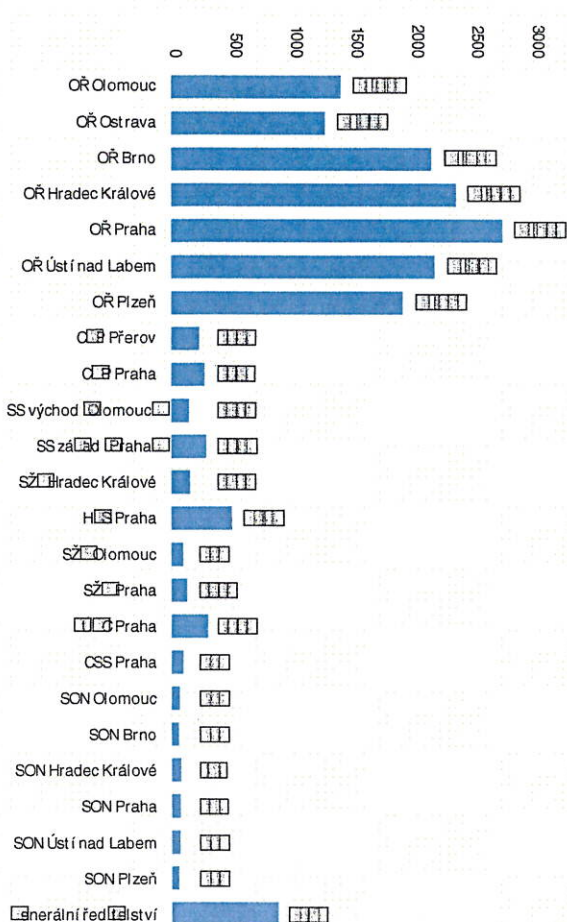
Pro udržení funkčnosti železnice je dále nezbytnou podmínkou fungování SŽDC, která pečuje o železniční infrastrukturu a zajišťuje služby v oblasti řízení provozu. Jedním z aktuálních úkolů vedení této organizace je také udržení dostatečného počtu kvalifikovaných zaměstnanců pro tyto činnosti, respektive úspěšný nábor nových zaměstnanců, kteří by nahradili starší zaměstnance s nárokem na starobní důchod. **V posledním období se stále výrazněji projevují potíže při získávání nových zaměstnanců do technických profesí a to zejména v oboru elektro, zabezpečovací techniky, údržby tratí a stavebních odborníků. Dále se také postupně zhoršuje situace v oblasti vysoce odborných profesí řízení provozu, tj. výpravčích a dispečerů, kde se aktuální podstav blíží 10 % a situace je řešena na úkor přesčasové práce. Potíže s náborem nových zaměstnanců dokresluje situace, kdy cca 35 % zaměstnanců SŽDC je starších 50 let, 11 % starších 60 let a noví mladí zaměstnanci přicházejí jen v naprosto minimálním počtu. (Podrobněji v příloze – struktura zaměstnanců podle výroční zprávy SŽDC za rok 2017)**

Pro zlepšení této situace je vzhledem ke způsobu financování SŽDC nezbytné plánovat dostatek prostředků ve SFDI na pokrytí nákladů na nárůst mezd zaměstnanců zejména těchto nedostatkových profesí tak, aby výši nabízených mezd byla SŽDC konkurenceschopná s jinými odvětvími hospodářství, kde tito kvalifikovaní zaměstnanci mohou nalézt uplatnění.

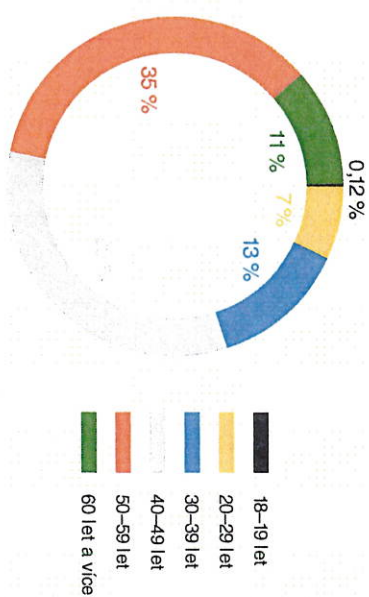
Graf 5 – Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců SŽDC v letech 2003–2017



Graf 6 – Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2017



Graf 7 – Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2017



Graf 8 – Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2017



Graf 9 – Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2017

