

Nákup drahých souprav? Šlo zvolit i levnější řešení

31.3.2014 Brněnský deník str. 14 Česká republika

(zpd) Univerzita Pardubice

Profesor dopravní fakulty Univerzity Pardubice Václav Cempírek:

Praha – Někdo se na ně těší, další je kritizují. Zanedlouho, možná už v květnu, se na českých kolejích začnou objevovat nové soupravy Railjet. Půjde o sedm souprav v celkové hodnotě 2,7 miliardy korun, původně přitom šlo o nákup až 16 jednotek za pět miliard korun. České dráhy na konci března dostaly od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže rekordní 25milionovou pokutu za nákup souprav Railjet, který se uskutečnil bez otevřeného výběrového řízení. Proti tomu se ale odvolaly a čekají, jak kauza dopadne. Podle odborníka na dopravu a **profesora z dopravní fakulty Univerzity Pardubice Václava Cempírka** nákup souprav stále vyvolává pochybnosti.

* V roce 2011 se dráhy rozhodly nakoupit od rakouských drah (tehdy) 16 sedmivozových souprav Railjet za pět miliard korun, a to bez výběrového řízení. Jak tento nákup hodnotíte?

Nákup vagonových jednotek Railjet je ve světle posledních událostí právem spojován se špatným hospodařením s veřejnými financemi. Jsem přesvědčen, že v normálním konkurenčním prostředí by si dráhy tento nákup nemohly dovolit. Každá taková větší objednávka by měla být spojena s debatou s odbornou veřejností a měla by být důsledně posouzena ekonomická a provozní hlediska. Antimonopolní úřad to jen potvrdil, když udělil za tento nákup jednu z nejvyšších pokut ve své historii.

* Jak by měly podle vašeho názoru ČD postupovat při obnově svého vozového parku?

Vzhledem ke konkurenci, která na našich železnicích již reálně existuje, by měly postupovat promyšleně a myslet ekonomicky. Rovněž by měly sledovat obnovu vozidlového parku u svých konkurentů v zahraničí. Soupravy Railjet pro expresní vlaky byly zakoupeny pouze rakouskými drahami, protože měly zájem konkurovat německým rychlovlakům ICE, ale tento záměr se nenaplnil. Proto i rakouské dráhy dnes pořizují jiné typy vozidel. Jistě při strategickém rozhodování Českých drah musí sehrát úlohu i otázka, zda chtějí zůstat regionálním, anebo mezinárodním dopravcem.

* Co byste tedy Českým drahám doporučil?

Je více variant, jak mohou dráhy postupovat při obnově vozidlového parku. Nejlevnější je modernizace vozů na rychlost 200 km/h, tak postupují někteří soukromí dopravci na našem liberalizovaném přepravním trhu, ale i vyspělé evropské státy. Soukromí dopravci v ČR pořizují od rakouských drah starší vozy, a to za zhruba desetinovou cenu, kterou zaplatí České dráhy za Railjety. Další možností je podle mého názoru nákup nových elektrických jednotek na rychlost 200 km/h. Za stejnou pořizovací cenu za 16 souprav Railjet (5 mld. Kč) by mohlo být zakoupeno přibližně 30 nových moderních elektrických vlaků.

* A neutrpěl by tím komfort cestujících? Přece jenom Railjety jsou luxusní dálkové vozy...

Komfort by se cestujícím určitě nezměnil. Dnešní moderní vlaky poskytují naprosto srovnatelný komfort, jako mají jednotky Railjet. Cestující se o tom přesvědčují každý den na našich železnicích u nových vozidel, která nakupují jak České dráhy, tak jejich konkurence. Jednotky Railjet jsou vagonové soupravy, které musí být taženy lokomotivou. U moderních elektrických vlakových jednotek by tato starost odpadla, protože mají vlastní pohon.

* Dráhy oznámily, že vagonové soupravy budou táhnout pronajaté lokomotivy z Rakouska.

Ano, to je pravda a jejich pronájem bude znamenat další navýšení provozních nákladů. Railjety jsou v současnosti kompatibilní pouze s lokomotivou stejného výrobce. Tento typ lokomotiv ale dráhy nevládní, proto si je budou muset pronajmout. Samozřejmě že výhodnější by bylo, kdyby vagonové soupravy mohly táhnout lokomotivy, které v současnosti dráhy vlastní, ale to zatím není

technicky možné. V tomto případě by měla mezinárodní diplomacie ČD vynaložit větší úsilí, aby jejich lokomotivy mohly jezdit na plánovaných linkách do koncových destinací.

* Railjety jsou určeny na rychlost 230 km/h. Pokud České dráhy nakoupí stroje pouze na 200 km/h, nebudou moci být konkurenceschopné na mezinárodních tratích?

Je třeba poznamenat, že na většině tratí Evropy se jezdí rychlostí 200 km/h. Původně dráhy argumentovaly, že mají předjednanou smlouvu s Deutsche Bahn, a v Německu budou tedy jezdit rychlostí 230 km/h. Poslední zprávy však uvádí, že České dráhy budou jezdit do Německa se svými staršími osobními vozy s maximální rychlostí 200 km/h. Nasazení Railjetů je plánováno na trať Praha–Viedeň–Graz, ale ani tam rychlost 230 km/h nemusí být využita. Minimálně do roku 2022 (spíše do roku 2024) se na této lince nebude jezdit rychleji než 160 km/h. Údržba i provoz vysokorychlostních jednotek je výrazně dražší než standardních vozů na nižší rychlosti.

* Jak podle vašeho názoru dráhy tyto nové vagonů využijí?

Dráhy je budou využívat na tratě v Rakousku. Zůstává ale otázkou, jak dobře a na jak dlouho jsou smlouvy předjednané nebo uzavřeny. Určitě by bylo vhodné projednat jejich vedení lokomotivami ČD. Musíme mít na paměti Pendolina, která měla také původně jezdit v zahraničí (Berlín–Praha–Viedeň), a nakonec jsou v provozu na trase Praha–Ostrava.

Region| Jižní Morava

Publikováno| Brněnský deník; Česká republika; 14

Publikováno| Vyškovský deník; Česká republika; 14

Publikováno| Břeclavský deník; Česká republika; 14

Publikováno| Blanenský deník; Česká republika; 14

Publikováno| Hodonínský deník; Česká republika; 14

Publikováno| Znojemský deník; Česká republika; 14

ID| 2f77656d-8665-4427-9745-6cc657423132

Českobudějovický deník

Nákup drahých souprav? Šlo zvolit i levnější řešení

31.3.2014 Českobudějovický deník str. 15 Zpravodajství

(zpd) Univerzita Pardubice

Profesor dopravní fakulty Univerzity Pardubice Václav Cempírek:

Praha – Někdo se na ně těší, další je kritizují. Zanedlouho, možná už v květnu, se na českých kolejích začnou objevovat nové soupravy Railjet. Půjde o sedm souprav v celkové hodnotě 2,7 miliardy korun, původně přitom šlo o nákup až 16 jednotek za pět miliard korun. České dráhy na konci března dostaly od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže rekordní 25milionovou pokutu za nákup souprav Railjet, který se uskutečnil bez otevřeného výběrového řízení. Proti tomu se ale odvolaly a čekají, jak kauza dopadne. Podle odborníka na dopravu a **profesora** z dopravní fakulty Univerzity Pardubice Václava Cempírka nákup souprav stále vyvolává pochybnosti.

* V roce 2011 se dráhy rozhodly nakoupit od rakouských drah (tehdy) 16 sedmivozových souprav Railjet za pět miliard korun, a to bez výběrového řízení. Jak tento nákup hodnotíte?

Nákup vagonových jednotek Railjet je ve světle posledních událostí právem spojován se špatným hospodařením s veřejnými financemi. Jsem přesvědčen, že v normálním konkurenčním prostředí by si dráhy tento nákup nemohly dovolit. Každá taková větší objednávka by měla být spojena s debatou s odbornou veřejností a měla by být důsledně posouzena ekonomická a provozní hlediska. Antimonopolní úřad to jen potvrdil, když udělil za tento nákup jednu z nejvyšších pokut ve své historii.

* Jak by měly podle vašeho názoru ČD postupovat při obnově svého vozového parku?

Vzhledem ke konkurenci, která na našich železnicích již reálně existuje, by měly postupovat promyšleně a myslet ekonomicky. Rovněž by měly sledovat obnovu vozidlového parku u svých konkurentů v zahraničí. Soupravy Railjet pro expresní vlaky byly zakoupeny pouze rakouskými drahami, protože měly zájem konkurovat německým rychlovlakům ICE, ale tento záměr se nenaplnil. Proto i rakouské dráhy dnes pořizují jiné typy vozidel. Jistě při strategickém rozhodování Českých drah musí sehrát úlohu i otázka, zda chtějí zůstat regionálním, anebo mezinárodním dopravcem.

* Co byste tedy Českým drahám doporučil?

Je více variant, jak mohou dráhy postupovat při obnově vozidlového parku. Nejlevnější je modernizace vozů na rychlost 200 km/h, tak postupují někteří soukromí dopravci na našem liberalizovaném přepravním trhu, ale i vyspělé evropské státy. Soukromí dopravci v ČR pořizují od rakouských drah starší vozy, a to za zhruba desetinovou cenu, kterou zaplatí České dráhy za Railjety. Další možností je podle mého názoru nákup nových elektrických jednotek na rychlost 200 km/h. Za stejnou pořizovací cenu za 16 souprav Railjet (5 mld. Kč) by mohlo být zakoupeno přibližně 30 nových moderních elektrických vlaků.

* A neutrpěl by tím komfort cestujících? Přece jenom Railjety jsou luxusní dálkové vozy...

Komfort by se cestujícím určitě nezměnil. Dnešní moderní vlaky poskytují naprosto srovnatelný komfort, jako mají jednotky Railjet. Cestující se o tom přesvědčují každý den na našich železnicích u nových vozidel, které nakupují jak České dráhy, tak jejich konkurence. Jednotky Railjet jsou vagonové soupravy, které musí být taženy lokomotivou. U moderních elektrických vlakových jednotek by tato starost odpadla, protože mají vlastní pohon.

* Dráhy oznámily, že vagonové soupravy budou táhnout pronajaté lokomotivy z Rakouska.

Ano, to je pravda a jejich pronájem bude znamenat další navýšení provozních nákladů. Railjety jsou v současnosti kompatibilní pouze s lokomotivou stejného výrobce. Tento typ lokomotiv ale dráhy nevládní, proto si je budou muset pronajmout. Samozřejmě že výhodnější by bylo, kdyby vagonové soupravy mohly táhnout lokomotivy, které v současnosti dráhy vlastní, ale to zatím není technicky možné. V tomto případě by měla mezinárodní diplomacie ČD vynaložit větší úsilí, aby jejich lokomotivy mohly jezdit na plánovaných linkách do koncových destinací.

* Railjety jsou určeny na rychlost 230 km/h. Pokud České dráhy nakoupí stroje pouze na 200 km/h, nebudou moci být konkurenceschopné na mezinárodních tratích?

Je třeba poznamenat, že na většině tratí Evropy se jezdí rychlostí 200 km/h. Původně dráhy argumentovaly, že mají předjednanou smlouvu s Deutsche Bahn, a v Německu budou tedy jezdit rychlostí 230 km/h. Poslední zprávy však uvádí, že České dráhy budou jezdit do Německa se svými staršími osobními vozy s maximální rychlostí 200 km/h. Nasazení Railjetů je plánováno na trať Praha–Vídeň–Graz, ale ani tam rychlost 230 km/h nemusí být využita. Minimálně do roku 2022 (spíše do roku 2024) se na této lince nebude jezdit rychleji než 160 km/h. Údržba i provoz vysokorychlostních jednotek je výrazně dražší než standardních vozů na nižší rychlosti.

* Jak podle vašeho názoru dráhy tyto nové vagonové vozy využijí?

Dráhy je budou využívat na tratě v Rakousku. Zůstává ale otázkou, jak dobře a na jak dlouho jsou smlouvy předjednané nebo uzavřené. Určitě by bylo vhodné projednat jejich vedení lokomotivami ČD. Musíme mít na paměti Pendolina, která měla také původně jezdit v zahraničí (Berlín–Praha–Vídeň), a nakonec jsou v provozu na trase Praha–Ostrava.

Foto popis| Václav Cempírek

Foto autor| Foto: ČTK

Region| Jižní Čechy

Publikováno| Českobudějovický deník; Zpravodajství; 15

Publikováno| Českokrumlovský deník; Zpravodajství; 15

Publikováno| Jindřichohradecký deník; Zpravodajství; 15

Publikováno| Písecký deník; Zpravodajství; 15

Publikováno| Prachatický deník; Zpravodajství; 15

Hradecký deník

Nákup drahých souprav? Šlo zvolit i levnější řešení

31.3.2014 Hradecký deník str. 13 Zpravodajství

(zpd) Univerzita Pardubice

Profesor dopravní fakulty Univerzity Pardubice Václav Cempírek:

Praha – Někdo se na ně těší, další je kritizují. Zanedlouho, možná už v květnu, se na českých kolejích začnou objevovat nové soupravy Railjet. Půjde o sedm souprav v celkové hodnotě 2,7 miliardy korun, původně přitom šlo o nákup až 16 jednotek za pět miliard korun. České dráhy na konci března dostaly od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže rekordní 25milionovou pokutu za nákup souprav Railjet, který se uskutečnil bez otevřeného výběrového řízení. Proti tomu se ale odvolaly a čekají, jak kauza dopadne. Podle odborníka na dopravu a **profesora** z dopravní fakulty Univerzity Pardubice Václava Cempírka nákup souprav vyvolává pochybnosti.

* V roce 2011 se dráhy rozhodly nakoupit od rakouských drah (tehdy) 16 sedmivozových souprav Railjet za pět miliard korun, a to bez výběrového řízení. Jak tento nákup hodnotíte?

Nákup vagonových jednotek Railjet je ve světle posledních událostí právem spojován se špatným hospodařením s veřejnými financemi. Jsem přesvědčen, že v normálním konkurenčním prostředí by si dráhy tento nákup nemohly dovolit. Každá taková větší objednávka by měla být spojena s debatou s odbornou veřejností a měla by být důsledně posouzena ekonomická a provozní hlediska. Antimonopolní úřad to jen potvrdil, když udělil za tento nákup jednu z nejvyšších pokut ve své historii.

* Jak by měly podle vašeho názoru ČD postupovat při obnově svého vozového parku?

Vzhledem ke konkurenci, která na našich železnicích již reálně existuje, by měly postupovat promyšleně a myslet ekonomicky. Rovněž by měly sledovat obnovu vozidlového parku u svých konkurentů v zahraničí. Soupravy Railjet pro expresní vlaky byly zakoupeny pouze rakouskými drahami, protože měly zájem konkurovat německým rychlovlakům ICE, ale tento záměr se nenaplnil. Proto i rakouské dráhy dnes pořizují jiné typy vozidel. Jistě při strategickém rozhodování Českých drah musí sehrát úlohu i otázka, zda chtějí zůstat regionálním, anebo mezinárodním dopravcem.

* Co byste tedy Českým drahám doporučil?

Je více variant, jak mohou dráhy postupovat při obnově vozidlového parku. Nejlevnější je modernizace vozů na rychlost 200 km/h, tak postupují někteří soukromí dopravci na našem liberalizovaném přepravním trhu, ale i vyspělé evropské státy. Soukromí dopravci v ČR pořizují od rakouských drah starší vozy, a to za zhruba desetinovou cenu, kterou zaplatí České dráhy za Railjety. Další možností je podle mého názoru nákup nových elektrických jednotek na rychlost 200 km/h. Za stejnou pořizovací cenu za 16 souprav Railjet (5 mld. Kč) by mohlo být zakoupeno přibližně 30 nových moderních elektrických vlaků.

* A neutrpěl by tím komfort cestujících? Přece jenom Railjety jsou luxusní dálkové vozy...

Komfort by se cestujícím určitě nezměnil. Dnešní moderní vlaky poskytují naprosto srovnatelný komfort, jako mají jednotky Railjet. Cestující se o tom přesvědčují každý den na našich železnicích u nových vozidel, které nakupují jak České dráhy, tak jejich konkurence. Jednotky Railjet jsou vagonové soupravy, které musí být taženy lokomotivou. U moderních elektrických vlakových jednotek by tato starost odpadla, protože mají vlastní pohon.

* Dráhy oznámily, že vagonové soupravy budou táhnout pronajaté lokomotivy z Rakouska.

Ano, to je pravda a jejich pronájem bude znamenat další navýšení provozních nákladů. Railjety jsou v současnosti kompatibilní pouze s lokomotivou stejného výrobce. Tento typ lokomotiv ale dráhy nevládní, proto si je budou muset pronajmout. Samozřejmě že výhodnější by bylo, kdyby vagonové soupravy mohly táhnout lokomotivy, které v současnosti dráhy vlastní, ale to zatím není technicky možné. V tomto případě by měla mezinárodní diplomacie ČD vynaložit větší úsilí, aby jejich lokomotivy mohly jezdit na plánovaných linkách do koncových destinací.

* Railjety jsou určeny na rychlost 230 km/h. Pokud České dráhy nakoupí stroje pouze na 200 km/h, nebudou moci být konkurenceschopné na mezinárodních tratích?

Je třeba poznamenat, že na většině tratí Evropy se jezdí rychlostí 200 km/h. Původně dráhy argumentovaly, že mají předjednanou smlouvu s Deutsche Bahn, a v Německu budou tedy jezdit rychlostí 230 km/h. Poslední zprávy však uvádí, že České dráhy budou jezdit do Německa se svými staršími osobními vozy s maximální rychlostí 200 km/h. Nasazení Railjetů je plánováno na trať Praha–Viedeň–Graz, ale ani tam rychlost 230 km/h nemusí být využita. Minimálně do roku 2022 (spíše do roku 2024) se na této lince nebude jezdit rychleji než 160 km/h. Údržba i provoz vysokorychlostních jednotek je výrazně dražší než standardních vozů na nižší rychlosti.

* Jak podle vašeho názoru dráhy tyto nové vagonky využijí?

Dráhy je budou využívat na tratě v Rakousku. Zůstává ale otázkou, jak dobře a na jak dlouho jsou smlouvy předjednané nebo uzavřeny. Určitě by bylo vhodné projednat jejich vedení lokomotivami ČD. Musíme mít na paměti Pendolina, která měla také původně jezdit v zahraničí (Berlín–Praha–Viedeň), a nakonec jsou v provozu na trase Praha–Ostrava.

Foto popis| Václav Cempírek
Foto autor| Foto: ČTK

Region| Východní Čechy
Publikováno| Hradecký deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Krkonošský deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Chrudimský deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Jičínský deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Náchodský deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Svitavský deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Orlický deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Rychnovský deník; Zpravodajství; 13
Publikováno| Pardubický deník; Zpravodajství; 13
ID| d0ddce2f-951b-49d5-a7a3-c045f38e5780