

ZSSK – ZMODERNIZUJEME LÔŽKOVÝ VOZŇOVÝ PARK ZA NAJVÝHODNEJŠÍCH MOŽNÝCH PODMIENOK



BRATISLAVA, 11.7.2017

ZSSK sa touto cestou opätovne vyhradzuje voči neodborným a zavádzajúcim tvrdeniam, ktoré prezentujú naďalej poslanci OĽaNO-NOVA.

Stratégiou ZSSK je radikálne zlepšiť efektivitu vynakladania verejných zdrojov na železničnú dopravu. Jedným z hlavných pilierov tejto stratégie je, že **rozhodnutia o investíciách sa dejú výlučne so zreteľom na cestujúcich, za najvýhodnejších ekonomických podmienok a s najnižším operatívnym rizikom pre našu spoločnosť a akcionára**. Preto sa rozhodla vozidlá do nočnej prepravy prenajať a nie priamo kúpiť.

Za celým „problémom“, ako ho vidí OĽaNO-NOVA, **stojí v prvom rade nepochopenie verejného obstarávania a rozdielu medzi prenájomom a nákupom**. ZSSK vypísala súťaž na prenájom lôžkových vozňov v celkovej maximálnej hodnote 47 mil. EUR, ide o 23 vozňov s opciou na ďalších 13, spolu teda maximálne 36 vozňov. Celková suma verejného obstarávania sa vždy uvádza pre úplný počet vrátane opcie.

Na rozdiel od výpočtu OĽaNO-NOVA platí, že **ak ZSSK využije len plánovaných 23 vozňov, cena prenájmu bude maximálne 30 mil. EUR za 8 rokov** ($47 : 36 \times 23 = 30$). **ZSSK zaplatí len za prejazdené kilometre**.

Na rozdiel od zavádzajúcich vyhlásení OĽaNO-NOVA ZSSK **nebude platiť žiadnym spôsobom za údržbu predmetných vozidiel**. Vozne, ktoré **musia vyhovovať našej stratégii modernej nočnej dopravy** hotelového typu, **budú prenajímané s plným rizikom zodpovednosti na strane prenajímateľa**. To znamená, že **ak vozidlo nejazdí, ZSSK neplatí**. Ak jazdí, **ZSSK platí za kilometer sumu maximálne 0,74 eur**. Ak sa vozidlo pokazí, ZSSK neplatí a **prenajímateľ je zodpovedný za náhradu a aj za údržbu z vlastných rezerv**.

ZSSK poukazuje na všeobecne známu skutočnosť, ktorá si v kalkulácii a dôvodení OĽaNO-NOVA vôbec nenašla svoje miesto, že **investičné peniaze vôbec nie sú zadarmo** a že riziká spojené s financovaním prenáša ZSSK na stranu prenajímateľa. **Pri úrokovej sadzbe 0,8% a pri nákupe napr. za 30 mil. riziko finančných nákladov predstavuje hodnotu minimálne 2 mil. eur**. **Pri objemoch, ako ich navrhujú odborníci OĽaNO-NOVA, predstavujú finančné náklady až dvojnásobok tejto čiastky plus ďalšie dlhodobé riziká za obdobím prvých 8 rokov**.

Zavádzajúca a nesprávna argumentácia bola použitá aj pri jednostrannom podsúvaní možných výhod nákupu do priameho vlastníctva ZSSK:

- **ZSSK potrebuje kvalitné lôžkové vozne ihneď**, nie do 2-3 rokov, ako by bolo v prípade objednávania nových vozňov. ZSSK si už dnes vozne prenajíma a potrebu trhu aj štátnej objednávky musí napĺňať ihneď.
- Pri zmene potrieb objednávateľa a cestujúcich je **ZSSK pri prenájme flexibilnejšia a nemusí riešiť ťarchu dlhodobého financovania**, rýchleho odpredaja a **obrovské riziko úpadku cien**.
- **Riziká výpadkov, opráv a záloh sú na strane prenajímateľa** (v prípade 10 % záloh ide až o 3-4 vozne!).
- OĽaNO-NOVA, pravdepodobne z dôvodov neznalosti reálneho trhu, neberie do úvahy výhody prenájmu a práva nájomcu voči prenajímateľovi **v prípade nečakaných, nákladných opráv a zdĺhavých dodacích lehôt dodávateľov a obrovskou náročnosťou administrácie celej prevádzky a údržby v prípade vlastníctva vozidiel**.

Opäť by sme radi zdôraznili, že **porovnávať cenu nákupu spreď 12 rokov s dnešnými cenami je irelevantné**. Súčasnú cenu sa hýbu nasledovne:

- Železnice Veľkej Británie – zákazka pre CAF v Španielsku, cca 2,66 mil. EUR za 1 vagón
<http://www.caf.net/de/sala-prensa/nota-prensa-detalle.php?e=164>,

- Azerbajdžan – zákazka pre spoločnosť Stadler, viac ako 3 mil. EUR za 1 vagón
<https://www.srf.ch/news/regional/ostschweiz/stadler-rail-liefert-schlafwagen-nach-aserbajdschan>.

Dôležitá je aj argumentácia s ohľadom na budúci vývoj trhu a potrieb cestujúcich. **Štúdia Európskeho parlamentu z mája 2017 hovorí, že situácia na trhu nočnej dopravy je v celej EÚ stabilná** a vo všetkých krajinách okrem Francúzska buď rastie, alebo zostáva na stabilnej úrovni. Rakúske OBB prednedávnom prevzali prevádzkovanie nočnej dopravy aj pre Nemecko a idú investovať stovky miliónov euro.

ZSSK poukazuje na overený fakt, že **zvýšená kvalita, pohodlie a rýchlosť prilákajú do vlakov nových cestujúcich**. Toto sa potvrdzuje aj na výsledkoch vlakov IC. A naopak, nekvalitná a zastaraná infraštruktúra skôr odradí cestujúcich od používania verejnej dopravy.

OLaNO-NOVA vo svojich vyhláseniach absolútne vynecháva potrebu renovácie vozňov a pri argumentácii neuvádza, že **minimálne raz za 15 rokov musia vozne prejsť celkovou rekonštrukciou** v hodnote niekoľkých stotisíc eur a odsudzuje verejnosť na cestovanie zastaranými vozňami.

Ak by sa kalkulovali len peniaze na údržbu, za celú životnosť by vozne neprešli žiadnou renováciou. Tento prístup demonštrujú odborníci OLaNO-NOVA použitím faktoru 3 % z teoretickej nákupnej ceny vozňa. **Náklady nie sú 1/33 teoretickej nákupnej ceny**, ale realistické ceny za položky, ktoré postupom času rastú a nakupujú sa podľa skutočnej potreby za trhové ceny. ZSSK vzala do úvahy fakt, že **náklady na údržbu nie sú fixným podielom voči nákupnej cene**, naopak, ceny súčiastok a práce časom rastú a sú nezávislé od prvotnej nákupnej ceny. Týmto rizikám sa ZSSK bráni formou transparentného, kalkulatelného prenájmu, **riziká preberá ich prenajímateľ** – to je stratégia na zvyšovanie hodnoty za vložené verejné peniaze a cesta ku kontrolovanému riziku v takto veľkej firme.

ZSSK používa ako meradlo v našom priemysle zavedenú jednotkovú cenu za vlakokilometer, ktorý je v cenách organizácie UIC na hladine 0,76 eur/km – túto cenu si platia dopravcovia pri vzájomnom vyrovnaní v medzinárodnej doprave, pretože je založená na praxi dopravcov. **V tendri je nastavená maximálna cena za túto jednotku 0,74 eur/km a platiť sa bude len za prejazdené kilometre**. Aj v tomto bode OLaNO-NOVA odvádza od obchodno-strategickej podstaty prenájom vs. kúpa. Týmto komplexným prístupom si ZSSK buduje nezávislosť a flexibilnú pozíciu pri zmenách potrieb trhu – preto je nekvalifikované tvrdenie o potrebe 20 vozňov demagogické a neopodstatnené, takisto ako teoretické číslo 22,4 mil. eur tzv. úspor.

Do tejto diskusie systematicky nepatrí už niekoľkokrát opakovaná otázka, kto bude vozne udržiavať a opravovať. Miešaním pojmov investície, vlastníctvo, bez zohľadnenia podstatných nákladových položiek a nezohľadnením možností a nákladov financovania sa predmetná téma skresľuje a zneužíva na politické vyhlásenia. **Je obrovský rozdiel mať dlh voči bankám na úrovni 340 mil. eur alebo 400 mil. eur**. Tu má ZSSK jasnú stratégiu.

Neznalosť pojmov ako odpisy, finančné riziká, absolútna absencia orientácie na meniace sa potreby cestujúcich a negácie možných rastových obchodných stratégií ZSSK v neodborných vyhláseniach vedú **k dehonestácii našej spoločnosti a nakoniec aj k mareniu nášho úsilia o lojalitu našich zákazníkov a zamestnancov**, čo sú hlavné predpoklady efektívneho hospodárenia v konkurenčnom prostredí.

Vedenie ZSSK niekoľkokrát verejne vyhlásilo odhodlanie modernizovať firmu, dosiahnuť vyrovnaný hospodársky výsledok v roku 2019 a v krátkodobom horizonte znižovať potrebu priemernej dotácie na jeden vlakokilometer s lepším využitím kapacít. Naše tvrdenia, fakty a stratégie sú obsiahnuté v odsúhlasených podnikateľských plánoch ZSSK a našich vstupoch do príprav štátneho rozpočtu do roku 2020 a budú zapracované do implementačnej stratégie dopravy do roku 2030.

ZSSK skutočne nemá záujem naďalej živiť ničím nepodložené a neodborné mediálne ataky.

Hovorca a riaditeľ odboru komunikácie Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s.
Tomáš Kováč, tel.: 02/2029 7015, 0904/875 396, Rožňavská 1, 832 72 Bratislava 3
e-mail: hovorca@slovakrail.sk; kovac.tomas@slovakrail.sk

O Železničnej spoločnosti Slovensko:

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK) zabezpečuje osobnú železničnú dopravu na Slovensku. Stopercentným akcionárom ZSSK je Slovenská republika prostredníctvom Ministerstva dopravy a výstavby SR, ktorá si zmluvne objednáva a platí služby vo verejnom záujme v osobnej železničnej doprave. Prioritnú časť majetku tvoria železničné koľajové vozidlá (rušne, vozne, vlakové súpravy). Spoločnosť vznikla v roku 2005 a je jedným z troch nástupníckych podnikov jednotných železníc (popri Železniciach SR a Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia).

ZSSK od polovice decembra 2016 realizuje priemerne 1445 vlakov denne, zastavuje na 697 staniciach a zastávkach, jazdí na linkách po viac než 2800 kilometroch tratí na Slovensku.

Informácie o osobnej železničnej doprave:

Kontaktné centrum 18 188 alebo +421 2448 58 188 (zo zahraničia)