

Nákup lôžkových vozňov

Autor: Matej Petroci

Dátum hodnotenia: 03. 03. 2025

Predkladateľ	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	
Výška nákladov	Investícia: 59,6 mil. eur	Prevádzka (1 rok): 5,1 mil. eur (servisná zmluva na 10 rokov)

Zhrnutie projektu

Opis projektu	Nákup 10 lôžkových vozňov s opciou na ďalších 14 kusov vrátane servisu na 10 rokov.
Cieľ projektu	Zvýšenie komfortu služieb poskytovaných v nočných vlakoch a náhrada existujúcich neklimatizovaných lôžkových vozňov na hranici životnosti.
Ďalšie informácie	<p>Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) pripravila aktualizáciu štúdie pred vyhlásením verejného obstarávania (VO). V pôvodnej štúdii, ktorú MF SR hodnotilo v júni 2023, plánovala ZSSK nákup 18 nových alebo ojazdených lôžkových vozňov. Po aktualizácii štúdie sa počet vozňov navýšil na celkovo 24 kusov, z toho tvorí fixnú časť 10 kusov a opciu ďalších 14 kusov.</p> <p>V aktualizácii štúdie nie je uvedený presný zoznam liniek s prislúchajúcim počtom vozňov, ktoré na nich budú jazdiť. Spomína sa ich využitie na linkách Humenné – Bratislava a Humenné – Praha, ale nie je známy počet vozňov na jednotlivých linkách a či vozne môžu byť využité aj na iných komerčných výkonoch.</p> <p>Financovanie fixnej časti, nákupu 10 vozňov, je plánované z prostriedkov Programu Slovensko. Financovanie opcie nie je nateraz známe a podľa ZSSK sa jej realizácia bude odvíjať od požiadaviek objednávateľa dopravy vo verejnom záujme alebo od možnosti ich komerčného využitia.</p>

Hodnotenie projektu

Súlad s investičným plánom a stratégiou	Projekt je formálne v súlade so všeobecným cieľom modernizovať železničné vozidlá. Priorizovaný investičný plán pre investície ZSSK, ktorý by porovnal prioritu hodnoteného projektu voči iným projektom, nebol v čase hodnotenia projektu zverejnený. ZSSK pripravila naraz niekoľko projektov obnovy vozidlového parku za viac ako 1 mld. eur a nie je jasné, ako sa navzájom môžu ovplyvňovať.
Vyhodnotenie cieľov, dopytu a alternatív	<p>Zámer nahradiť staré neklimatizované lôžkové vozne je oprávnený, ale nepredstavuje bezprostrednú prioritu pre ZSSK. Spacie vozne sú doplnkovou službou, ktorú využíva iba približne 0,2 % cestujúcich ZSSK. Pred realizáciou projektu by ZSSK mala preveriť dlhodobé využitie plánovaného počtu lôžkových vozňov a zvážiť investície do vozidiel, ktoré môže využiť viac cestujúcich napr. nákup ďalších súprav pre rýchlikovú a prímestskú dopravu.</p> <p>Zásadné zmeny rozsahu obstarávania oproti pôvodnej štúdii nie sú zdôvodnené. ZSSK bližšie nevysvetľuje, prečo sa celkový počet plánovaných lôžkových vozňov s opciou zvýšil z 18 na 24 kusov ani prečo sa obstarávajú vozidlá s údržbou.</p> <p>Fixná časť projektu s 10 vozňami zodpovedá aktuálnej potrebe vrátane zálohy v letných mesiacoch, mimo nich je potreba nižšia. Po zrušení nočného vlaku Košice – Zvolen – Bratislava – Praha (vlak Poľana) a úprave radenia na vlakoch Humenné - Bratislava od marca 2025 klesla potreba lôžkových vozňov v dotovanej doprave z 28 na 15 kusov vrátane zálohy. V letných mesiacoch sa potreba krátkodobo zvyšuje o približne 5 vozňov v súvislosti s prevádzkou komerčnej linky do Splitu. ZSSK už dnes vlastní 10</p>

modernizovaných klimatizovaných vozňov WLABmee. Rizikom pre dlhodobé využitie vozňov je ukončenie aktuálnej zmluvy medzi ZSSK a MD SR v roku 2030 v súvislosti s prichádzajúcou liberalizáciou dopravy.

Využitie 14 vozňov z opcie nie je aktuálne jasné. Súčasný dopyt na dotovaných nočných vlakoch bude zabezpečený fixnou časťou. Zavádzanie nových dotovaných liniek so spacími vozňami je nepravdepodobné, keďže MD SR pristupuje skôr k ich redukcii ako ilustruje zrušenie nočného vlaku Poľana. Na linke Humenné – Košice – Praha jazdí v súčasnosti 10 lôžkových vozňov Českých dráh. Tieto vozne slúžia na kompenzáciu výkonov ZSSK v Česku a ZSSK by tu bez zásadnej zmeny v dohode s ČD nemohla nasadiť ďalšie vozne. Využitie vozňov z opcie v medzinárodnej doprave mimo Česka, napr. v Rakúsku alebo Chorvátsku nie je možné, keďže podľa súťažných podkladov budú mať nové vozne povolenie na prevádzku iba na Slovensku a v Česku. ZSSK by mala realizovať opciu iba v prípade, ak hodnoverne preukáže finančne návratný biznis model komerčného využitia týchto vozňov.

Na potrebu vozňov môže mať vplyv aktuálne prebiehajúce [obstarávanie na modernizáciu 10 ležadlových vozňov](#). Oproti zahraničiu využíva ZSSK násobne viac lôžkových vozňov ako ležadlových, ktoré sú oproti lôžkovým dvojnásobne efektívnejšie na prevádzku, čo ale nezohľadňuje cena lôžok a ležadiel. Nákup ležadlových vozňov môže v kombinácii s úpravou taríf viesť k zníženiu záujmu o lôžkové vozne. Aktualizácia štúdie neanalyzuje vzťah oboch projektov ani súvisiace zmeny dopytu.

Obstarávaný servis vozňov na 10 rokov nie je zdôvodnený. V súčasnosti si ZSSK lôžkové vozne udržiava čiastočne interne a iba náročnejšie revízne opravy sa realizujú externe. V aktualizácii štúdie rozšírila ZSSK zameranie projektu aj o servisnú zmluvu na 10 rokov, čo pravdepodobne zodpovedá presunu údržby lôžkových vozňov výlučne do externého prostredia. Tento zámer nie je v aktualizácii bližšie vysvetlený.

Analýza nákladov

Porovnané jednotkové ceny za:	0,00 mil. eur (0 % z celkovej hodnoty)
Úspora z jednotkových cien:	0,00 mil. eur (porovnanie s databázou ÚHP)
Iná úspora:	0,00 mil. eur (manuálny benchmark nákladov)
Celková úspora:	0,00 mil. eur (0 % z celkovej hodnoty)

Ďalšie zistenia a riziká

Aktualizácia štúdie neobsahuje ekonomickú analýzu. Podľa ZSSK je možné aktualizovať analýzu nákladov a prínosov až po získaní konkrétnych ponúk v rámci VO, keďže predpokladaná hodnota zákazky je len orientačná. Podľa ZSSK môže MD SR ako objednávateľ dopravy potenciálne navrhnuť zmenu cien ubytovacích služieb vo vlaku v závislosti od predloženej ponuky a zvýšenia kvality dopravy. Ekonomická analýza by mala preveriť návratnosť projektu po zohľadnení skutočnej výšky nákladov, aktualizácii prognózy dopytu a výšky predpokladaných príjmov od cestujúcich.

Nárast jednotkovej ceny vozňa z 2,1 na 2,5 mil. eur. zodpovedá približne inflácii od predloženia pôvodnej štúdie. Výška jednotkovej ceny vozňa zodpovedá zámeru obstarat' ojazdené vozne. V závislosti od predložených ponúk môže ZSSK pristúpiť aj ku kúpe nových vozňov. Pred podpisom zmluvy by ZSSK mala aktualizovať ekonomickú analýzu a preveriť výhodnosť konkrétnej ponuky.

Nákup lôžkových vozňov môže viesť k zvýšeniu dotačnej náročnosti nočnej dopravy a tým pádom k negatívnemu vplyvu na rozpočet verejnej správy. Tento vplyv nie je v aktualizácii štúdií vyčíslený. V zmysle odporúčaní [Plánu dopravnej obslužnosti](#) by pred akýmkoľvek nákupom spacích vozňov malo MD SR vypracovať koncepciu nočnej dopravy na Slovensku, ktorá by detailne posúdila opodstatnenosť nočnej dopravy, jej prevádzkovú efektívnosť a dlhodobú udržateľnosť.

Obstarávanie projektu bolo [vyhlásené](#) pred zverejnením aktualizovanej štúdie uskutočniteľnosti vyžadovanej § 19a ods. 4 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy.

Odporúčania

	<ul style="list-style-type: none"> • Pripraviť koncepciu nočnej dopravy zohľadňujúcu efektívnosť, dopady na štátny rozpočet a dlhodobú udržateľnosť a prijať opatrenia na zefektívnenie nočnej dopravy (napr. úprava cien, optimalizácia kapacít vlakov a väčšie využitie ležadlových vozňov). • Opciu realizovať iba v prípade preukázania finančne návratného biznis modelu a využitia plánovaných vozňov. • Analyticky preveriť, aký spôsob údržby spacích vozňov je ekonomicky najvýhodnejší a zohľadniť odporúčania analýzy v rámci verejného obstarávania. • Pred podpisom zmluvy aktualizovať ekonomickú analýzu projektu vzhľadom na konkrétnu ponuku. • Vypracovať prioritizovaný investičný plán pre obnovu vozidlového parku ZSSK.
--	--

Prílohy	
Upozornenie	Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v cenovej hladine aktuálneho kvartálu. Ekonomické hodnotenie MF SR má pre subjekty odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy v hodnote investičného projektu. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.