

METODIKA ZADÁVÁNÍ UDRŽOVACÍCH A OPRAVNÝCH PRACÍ NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTĚ SPRÁVOVANÉ SZDC

Ing. Luděk Zavrtálek

SZDC, s.o., Ředitelství, Odbor provozuschopnosti dráhy, Praha

1. Úvod

Železniční dopravní síť vyžaduje pro své řádné fungování v průběhu životnosti provádění údržbových a opravných prací, jejichž správné a včasné provedení výrazným způsobem prodlužuje fyzickou životnost zařízení železniční dopravní cesty. Její součástí jsou pro účely této přednášky definovány ve Vyhlášce Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, §9.

2. Plánování údržby

Plánování a provádění údržbových a opravných prací není ovšem samoučelný proces, ale má svá pravidla pro dosažení cíle. Prioritou je zajištění bezpečné dopravní cesty (celé sítě) s pokud možno nejvyššími technickými parametry a nejnižšími náklady pro dosažení tohoto stavu. Dalším rozhodovacím prvkem pro plánování údržby a oprav je důležitost trati z hlediska dopravního momentu realizovaného na dané trati, podpora zájmových tratí při výlukách (objízdné trati) a určitě také síla požadavků krajských útvarů na stav tratí v jejich regionu.

Pro naše vlastní rozhodování o umístování údržbových a opravných prací je toto nutno brát do úvahy a dále znát ekonomickou efektivitu jednotlivých tratí. Tím myslím poměr nákladů a tržeb realizovaných na dané trati (úseku tratě) v časové řadě (časovém období) a hodnotit tento index. Objektivně řečeno je tento index nejnižší u tratí s největším dopravním momentem. Sledování nákladů a tržeb v časové řadě vyloučí zkreslení obou těchto ukazatelů pro hodnocení při jejich realizaci jenom v jediném roce. Uvažované tržby jsou vlastně získané poplatky za užití dopravní cesty.

3. Zadávání údržby

Dalším a velmi důležitým faktorem po rozhodnutí o provedení údržbových a opravných prací v daném úseku tratě je **proces zadávání**. Správně zadané údržbové a opravné práce jsou velmi důležité pro výslednou kvalitu a efektivitu, vylučují a omezují prostor pro nárokování víceprací, usnadňují přejímání prací a také zjednodušují fakturaci bez dodatečně uznávaných nároků. Uplatnění reklamace za vadu na díle je také mnohem snazší, je-li zadání zakázky jednoznačné a vylučující možnost jiného výkladu plnění.

Historický vývoj v oblasti zadávání údržby a oprav infrastruktury je odrazem tendencí a názorů na způsob provádění - zadávání prací a činností. Pro současný stav je určitým mezníkem rok 1995 a vznik Správ dopravních cest (SDC) jako

integrované výkonné jednotky údržby infrastruktury v rámci Českých drah, s.o. Od tohoto období začíná výrazná změna v zadávání údržby a hlavně oprav - objevují se první externí zhotovitelé, správci infrastruktury si postupně zvykají na stav, kdy mají vlastní kapacity a zároveň i nové dodavatele, vznikají často živelně a velmi rozdílně smlouvy o provedení prací, problémy s bezpečností v kolejišti s novými subjekty.

4. Koncepce údržby

V dalším období logicky s vývojem a stavem společnosti podíl externí údržby vzrůstal a bylo nutno na tento proces **reagovat a také ho aktivně řídit. Vytvořit ucelenou koncepci a filosofii údržby infrastruktury** a dalšími následnými kroky tuto koncepci realizovat. Pro toto období bylo výrazně charakteristické porovnávání vlastních nákladů a nákladů externích firem na stejné nebo obdobné výkony. Bylo to velmi obtížné pro naprostou odlišnost účetních osnov dodavatelů a podniku České dráhy, s.o., pod které SDC v té době byly zařazeny. České dráhy jako multiproduktový podnik některé vnitropodnikové náklady klíčovaly, některé náklady se neuplatňovaly a jiné sledovaly centrálně.

S masivním rozvojem dodavatelských firem hlavně v oblasti traťového hospodářství a mostů a tunelů, snahou o snižování počtu zaměstnanců u Českých drah, přechodem velkého množství pracovníků traťového hospodářství Českých drah k těmto firmám, se tak **začala prakticky naplňovat koncepce údržby infrastruktury založená na myšlence oddělení správce infrastruktury a dodavatele údržbových a opravných výkonů.**

Tento proces probíhal ve firmě České dráhy a od 1.7.2008 s přechodem Správ dopravních cest k SŽDC ještě výrazně zesílil.

Údržba a oprava infrastruktury je zajišťována na základě znalosti stavu zařízení infrastruktury správcem. Ten provádí kontrolní a dohlédací činnost, diagnostiku a nejnnutnější údržbové práce vyžadující okamžitou reakci. V některých odvětvích i zajištění pohotovosti. Realizace těchto klíčových myšlenek koncepce údržby je v jednotlivých odvětvích rozdílná, nejvíce pokročila v odvětví traťového hospodářství a mostů a tunelů.

5. Údržba v odvětví traťového hospodářství

Protože se jedná o konferenci zaměřenou převážně na odvětví traťového hospodářství, zaměřím se dále prioritně na toto odvětví.

Po přechodu SDC na SŽDC proces oddělení správce a dodavatele výkonů a činností vrcholil vypsáním soutěže na externího zhotovitele celosíťového a ve všech odbornostech v roce 2009. Výběrové řízení bylo nakonec zrušeno, ale obecně pro zadávání údržby a oprav bylo velmi důležité. Byly zde formulovány myšlenky a postupy, jak správně a jednoznačně definovat zadávání prací a činností, jaký je mezi nimi rozdíl, odpovědnosti zadavatele a zhotovitele, sankce za neplnění podmínek smlouvy, odpovědnostní vztah zadavatel/zhotovitel a vazba na řízení provozu. Mnoho z toho bylo a je dále použito v následujícím, tj. stávajícím období.

Stávající období v oblasti zadávání údržby a oprav lze charakterizovat jako **odvětvové a regionální**. Základní nástroje řízení a odpovědnosti tohoto procesu jsou tedy u regionálních SDC, které **nezadávají údržbu jako celek, ale zadávají**

jednotlivé výkony (činnosti). Toto je velmi důležité, protože odpovědnost a pravomoc jsou soustředěny na jednom místě a obecně z hlediska řízení je to tak správně.

6. Hodnocení údržby

Správné zadání údržbových a opravných prací, jako každý proces, musí mít své výsledky. Z pohledu SZDC klademe hlavní důraz na stav železniční sítě a výstupy provozní a ekonomické.

Výsledky v oblasti provozní jsou charakterizovány a hodnoceny v počtu a délce omezení na dopravní cestě. Je to náš „výrobek“, jsme za něj hodnoceni, rozhodujeme o kvalitě dopravní cesty, chceme a musíme být předvídatelní a spolehliví partneři pro naše uživatele, tj. železniční dopravce.

Další provozní ukazatel plynoucí ze zadávání údržbových a opravných prací je omezení dopravy vlivem výluk. Musíme vědět a znát nutné časy na provedení výkonů ve výlukách, nepřipustit jejich prodlužování nebo překračování.

7. Ocenění údržbových a opravných prací

Správné zadávání má také vliv na ekonomiku. Musíme znát „kontrolní cenu“ jednotlivých prací a činností a v té výši očekávat nabídkovou cenu. Náš problém spočívá v tom, že už nemáme cenovou historii z minulosti, protože údaje z ČD k dispozici nejsou (jestliže vůbec byly), položky v Zadávacích dokumentacích pro údržbu a opravy v té době nebyly jednotné a dále dnes jednotliví dodavatelé tají (oprávněně) svoje vstupy do kalkulací z firemního prostředí.

Pro řešení tohoto problému chceme použít nástroj připravený již pro zmiňované celosíťové zadávání údržby a oprav. Jedná se o Katalog činností TH platný pro používání od 1.1.2010. Tyto dokumenty pracují na principu Dodávka - Montáž a podrobně popisují jednotlivé výkony (činnosti) údržby a oprav po skupinách činnosti. Obsahují údaje o základních materiálech (Dodávka) a pomocných nebo spotřebních materiálech (Montáž), pojmenování a soupis všech činností souvisejících s výkonem. Podle tohoto Katalogu s pomocí položek zde uvedených se od 1.1.2010 tvoří Zadávací podmínky (dokumentace) pro výběrová řízení. Tím se odstraní nejednotnost v zadávání položek, pozdější diskuze o jejím obsahu a dodatečném doplňování výkonů, které údajně v základní položce nebyly. Současně v časové řadě získáme údaje o ocenění jednotlivých položek regionálně, od různých zhotovitelů, ale na stejné základně. To jsou ty údaje, které jinak než takto z firemního prostředí nezískáme a pro naši provozní analýzu jsou a budou nutné.

Reálné ocenění zadaných údržbových a opravných prací vede k ekonomické efektivitě, znalosti reálných možností údržby (na co mám prostředky) při řešení provozních problémů. Sledování ocenění výkonů podle Katalogu činností povede k větší stabilitě cen, protože lépe se budou sledovat vnější vlivy na změnu ceny nebo snaha zhotovitele o zvýšení vnitřních výnosů.

8. Personální zajištění údržby

S takto uplatňovanou koncepcí údržby a oprav úzce souvisí personální oblast v provozních a dělnických profesích. Budeme potřebovat a potřebujeme provozní pracovníky erudované s potřebným nadhledem a znalostí stavu spravovaného majetku. Oni rozhodují, kde a v jakém rozsahu se údržbové a opravné zásahy budou provádět, o jejich nutnosti nebo jen uměle vyvolané potřebě. Práci zadávají a práci přebírají a musí umět posoudit míru provozního rizika z jejich rozhodování vyplývající. Dobré a účinné nástroje pro zadávání a přebírání údržby mohou jejich činnost výrazně zkvalitnit a zefektivnit.

V dělnických profesích došlo a dochází k výraznému úbytku pracovníků. Vlastní kapacity v podstatě neexistují, máme jen minimální obsazení traťmistrovských okrsků potřebné pro okamžité odstraňování poruch a zajištění pohotovostí. Zde potřebujeme pracovníky s větším rozsahem kvalifikace, protože určité činnosti budou kumulované a vykonávané jen jedním zaměstnancem.

Z hlediska ekonomiky bude podíl přímých mezd absolutně klesat a současně se bude zvyšovat průměrná mzda (i když nedojde ke mzdovému navýšení) vlivem měnící se celkové struktury pracovníků.

9. Závěr

Konkrétní údaje vztahující se k tomuto příspěvku mají jen určitou časovou platnost. Jejich uvedení v příspěvku by v době konání konference nemuselo být nutně aktuální. Budou proto zveřejněny při vlastní přednášce na konferenci.

Lektoroval: Ing. Radovan Kovařík, SZDC, Praha