

B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

DIPLOMSKO DELO

DARJA KOVAČEVIĆ



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul (železniški promet)

NABAVA NOVIH VOZNIH SREDSTEV V POTNIŠKEM PROMETU NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH

Mentor: Jovan Kek, univ. dipl. inženir
Lektorica: Azemina Cinac, prof. slovenskega jezika

Kandidatka: Darja Kovačević

Ljubljana, maj 2009

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g. Jovanu Keku univ. dipl. inženirju za usmerjanje in pomoč pri izdelavi diplomske naloge.

Hvala tudi g. Francu Rugarju iz podjetja Slovenskih železnic za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Azemini Cinac, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

IZJAVA

»Študentka Darja Kovačević izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom Jovana Keka univ. dipl. inženirja.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne: 19. 05. 2009

Podpis: Darja Kovačević

POVZETEK

Nabava novih voznih sredstev za železniški potniški promet je za Slovenske železnice d.o.o strateškega pomena. Ob delno že zastavljeni in še planirani posodobitvi javne železniške infrastrukture le obnovljen in posodobljen park voznih sredstev za železniški potniški promet omogoča postopno doseganje rentabilnejšega poslovanja oziroma določene prihranke pri stroških obratovanja in vzdrževanja.

V kolikor Slovenske železnice ne bi investirale v nabavo novih voznih sredstev, bi bile z zastarelim voznim parkom tehnološko nepripravljene na prihod tuje konkurence na slovensko železniško infrastrukturo in ne bi bile sposobne konkurirati na tujih trgih.

Posodobitev voznega parka, ki je eden od strateških projektov za razvoj voznih sredstev v potniškem prometu SŽ, zagotavlja uresničevanje cilja povečanja kakovosti v potniškem prometu in ponudbo novih produktov potniškega prometa.

Z nabavo novih voznih sredstev si SŽ zagotavljajo ustrezna osnovna sredstva, ki so ključnega pomena, da bo lahko kot nacionalni operater postal glavni ponudnik celovitih in potniku prijaznih prevoznih storitev v Sloveniji in regiji.

KLJUČNE BESEDE:

- nabava,
- vozna sredstva,
- železniški potniški promet,
- vzdrževanje,
- dobavitelj.

ABSTRACT

The purchase of the new means of transport for the passenger railway traffic has a strategically meaning for the SŽ, d.o.o.. In the renewal of the public railway infrastructure, that is already mainly planned, only the renovated park for the means of transport is gradually making more profitable management possible. It also contributes to saving resources for the maintenance and operating.

If the SŽ did not invest in the purchase of the new means of transport and be still using the old and technologically undeveloped park, it would be unprepared for the arrival of the foreign competition at the Slovenian railway infrastructure and it would also be unable to operate in the foreign markets.

The renewal of the transporting vehicles park is one of the strategical projects for developing the means of transport in Holding SŽ. And it also assures the realization of the quality increase in the public transport and offers the new products of public transport.

With the purchase of the new transporting vehicles SŽ insures the suitable basic means that have the key value, so that the national operator could become the main offer of the complete and friendly for passenger transporting services in Slovenia.

KEY WORDS:

- purchase,
- means of transport,
- passenger railway traffic,
- maintenance,
- supplier.

KAZALO

1	UVOD.....	5
1.1	PROBLEMATIKA DIPLOMSKEGA DELA	5
1.2	NAMEN IN CILJ DELA	5
1.3	METODE DELA	6
2	OBSEG DELA V POTNIŠKEM PROMETU V LETU 2007	7
2.1	STRUKTURA POTNIKOV	8
2.1.1	Notranji promet	8
2.1.2	Mednarodni promet	9
3	MOŽNI UKREPI ZA POVEČANJE OBSEGA DELA V POTNIŠKEM PROMETU	11
3.1	PONUDBA SLOVENSКИH ŽELEZNIC	11
3.1.1	Dodatna ponudba Slovenskih železnic	11
3.2	CENE IN UGODNOSTI	12
3.3	NOVOSTI V ODPRAVI POTNIKOV	13
3.4	NOVA VOZILA	14
4	POTNIŠKI VOZNI PARK SLOVENSКИH ŽELEZNIC	15
4.1.	KONKURENCA TERJA POSODOBITEV	15
4.2	VOZNA SREDSTVA POTNIŠKEGA PROMETA.....	17
4.2.1	Novi vlaki	19
4.2.2	Osebna izkaznica vlaka Minuetto.....	19
4.2.3	Dizelmotorne garniture	20
4.2.4	Elektromotorne garniture	21
4.2.5	Potniški vagoni	24
5	NABAVA NOVIH VOZNIH SREDSTEV ZA POTNIŠKI PROMET	27
5.1	RAZLOGI ZA NABAVO NOVIH VOZNIH SREDSTEV	27
5.2	NACIONALNI PROGRAM UKREPOV DO LETA 2020.....	28
5.3	POTREBE PO NOVIH VOZNIH SREDSTVIH POTNIŠKEGA PROMETA	29
5.3.1	Elektromotorne garniture za primestni promet.....	30
5.3.2	Potniški vagoni za mednarodni in potniški promet	30
5.4	UPRAVIČENOST NABAVE NOVIH VOZNIH SREDSTEV	31
5.5	OPREDELITEV POSTOPKOV NABAVE VOZNIH SREDSTEV ZA ŽELEZNIŠKI POTNIŠKI PROMET	32
5.6	NAČIN VODENJA PROJEKTA NABAVE VOZNIH SREDSTEV	34
5.6.1	Postopek javnega naročanja	34
5.6.2	Terminski plan realizacije nabave	36
5.7	IZBOR DOBAVITELJEV	36
5.8	AKTIVNOSTI ZA IZVEDBO PROJEKTA.....	37
5.9	INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA	38
5.10	POSTOPEK ZA NAJEM KREDITA	38
5.11	DOBAVA IN PREDAJA VOZNIH SREDSTEV V OBRATOVANJE	38
5.12	ZAGOTAVLJANJE EKSPLOATACIJE IN VZDRŽEVANJA NOVIH VOZNIH SREDSTEV ..	39

6.	ZAKLJUČEK	41
6.1	OCENA UČINKOV	42
6.2	POGOJI ZA NABAVO NOVIH VOZNIH SREDSTEV	43
6.3	MOŽNOSTI NADALJNJEGA RAZVOJA.....	43
	VIRI, LITERATURA	44
	KAZALO SLIK.....	45
	KAZALO TABEL	45
	KRATICE IN AKRONIMI	46

1 UVOD

1.1 PROBLEMATIKA DIPLOMSKEGA DELA

V Republiki Sloveniji se z dejavnostjo prevoza potnikov po železnici ukvarja le eno podjetje. To so Slovenske železnice d.o.o., katerega lastnica je Republika Slovenija. Slovenske železnice d.o.o. imajo namen postati glavni tržno usmerjen, tehnološko razvit ter stroškovno učinkovit železniški operater in ponudnik logističnih storitev na križišču V. in X. vseevropskega železniškega koridorja, predvsem pa ponudnik celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu v Sloveniji in v regiji .

SŽ d.o.o kot pooblaščen upravljavec opravljajo storitev gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem prometu, in sicer na osnovi pogodbe, sklenjene z Javno agencijo za železniški promet Republike Slovenije ter kot tržno dejavnost prevoza potnikov v mednarodnem prometu.

Železniški prevoz potnikov se v notranjem prometu opravlja kot mestni, primestni in medmestni prevoz potnikov, pri čemer so potnikom v notranjem železniškem prometu na razpolago tudi mednarodni vlaki.

Med temeljnimi tržnimi cilji v potniškem prometu, ki jih želijo doseči SŽ, je povečanje števila prepeljanih potnikov in povečanje realiziranih potniških kilometrov (PKM), kar je moč doseči z izboljšanjem ponudbe v potniškem prometu, med drugim tudi s posodobitvijo voznega parka.

Septembra 2000 so bili vključeni v ponudbo železniškega potniškega prometa novi vlaki (vlaki z nagibno tehniko Pendolino in novi vlaki v lokalnem prometu Siemens Desiro), uvedba katerih je pomenila izboljšanje kakovosti ponudbe potniškega prometa, prav tako pa se je povečal tudi obseg dela potniškega prometa.

Izboljševanje kakovosti storitev, ki zadovoljujejo vse segmente potnikov od mladih do upokojencev, od manj zahtevnih do najbolj zahtevnih, je potrebno tako za rast prometa in pridobivanje novih potnikov kot tudi nujno za ohranjanje obstoječega števila uporabnikov storitev.

1.2 NAMEN IN CILJ DELA

Ustreznost voznih sredstev je eden izmed temeljnih elementov zagotavljanja kakovostnih storitev v železniškem potniškem prometu. Posodobitev in razširitev obstoječega voznega parka s konkurenčnimi in potniku bolj prijaznimi voznimi sredstvi ter s tem zagotovitev potrebnih dodatnih prevoznih kapacitet, večje konkurenčnosti nacionalnega operaterja na prihodnjem liberaliziranem trgu in boljše kakovosti potniških storitev v notranjem in mednarodnem prometu predstavljajo dolgoročno zagotovilo za ohranjanje kakovosti storitev.

Namen diplomskega dela je prikazati postopke, ki vodijo od začetne ideje po nabavi novih voznih sredstev do končne realizacije nakupa. V diplomskem delu sem na osnovi analize obstoječega stanja in prihodnjih potreb po voznih sredstvih v železniškem potniškem prometu skušala prikazati postopek nabave novih voznih sredstev, opozoriti, na kaj vse mora biti investitor pozoren in kaj mora upoštevati pri

odločitvi za nabavo novih voznih sredstev ob predpostavki, da ima za realizacijo nakupa izdelano in potrjeno vso potrebno dokumentacijo (investicijsko, projektno).

Nabava voznih sredstev za potrebe železniškega potniškega prometa je podvržena upoštevanju določil zakonodaje na področju javnega naročanja, izbira najugodnejšega dobavitelja pa poteka po postopku javnega naročanja z objavo javnega razpisa v Uradnem listu Republike Slovenije in v Uradnem listu Evropske unije. Nakup novih voznih sredstev predstavlja visok investicijski vložek z omejenim številom možnih dobaviteljev.

Taka investicija se običajno financira s kreditnimi sredstvi, za najem kredita je običajno potrebno poroštvo države.

1.3 METODE DELA

V diplomskem delu sem se omejila na prikaz postopka nabave voznih sredstev za prevoz potnikov, ki se bodo uporabljala na glavnih progah slovenske javne železniške infrastrukture, in sicer v notranjem prometu in v mednarodnem prometu (elektromotorne garniture ter klasični vagoni).

Pri izdelavi diplomskega dela sem uporabila deskriptivni pristop in v okviru tega metodo deskripcije ter metodo kompilacije. Z metodo deskripcije sem opazovala postopek nabave voznih sredstev za železniški potniški promet, z metodo kompilacije pa sem v sklepu povzela opazovanja in izoblikovala lastna stališča.



Slika 1: Omrežje javne železniške infrastrukture v Sloveniji
Vir: Interno gradivo Slovenskih železnic d.o.o., 2009

2 OBSEG DELA V POTNIŠKEM PROMETU V LETU 2007

V primerjavi z letom 2006 je število prepeljanih potnikov na enaki ravni, opravljeni potniški kilometri pa so večji za 2,4 %. Povprečna pot prepeljanega potnika se je v primerjavi z načrtovano povečala za 1,6 %, s preteklim letom pa za 2,4 %. V strukturi odhodkov predstavljajo največji delež stroški, povezani z vožnjo vlakov (vleke, TVD, materiala in energije) - 43 %, stroški storitev - 21 % in stroški dela, ki znašajo 19 %.

	Doseženo 2006	Doseženo 2007	Indeks 07/06	Načrt 2007	% Doseg. načrta
Število prepeljanih potnikov (000)	16.131	16.123	100,0	16.259	99,2
- notranji promet	15.275	15.232	99,7	15.401	98,9
- mednarodni promet	856	891	104,1	858	103,8
Število potniških kilometrov (000)	793.238	812.281	102,4	806.600	100,7
- notranji promet	675.400	690.336	102,2	687.600	100,4
- mednarodni promet	117.838	121.945	103,5	119.000	102,5
Povprečna pot (km)	49,2	50,4	102,4	49,6	101,6
- notranji promet	44,2	45,3	102,5	44,6	101,6
- mednarodni promet	137,7	136,9	99,4	138,7	98,7

Tabela 1: Prepeljani potniki
Vir: Interno gradivo Slovenskih železnic d.o.o., 2009

V nadaljevanju je predstavljen obseg dela po vrstah prometa. V notranjem prometu so zajeti posebni produkti, ki predstavljajo prevoz potnikov z avtovlaki, muzejskimi vlaki in drugimi naročenimi vlaki.

Potniki (000)	Doseženo 2006	Doseženo 2007	Index 07/06	Načrt 2007	% Doseg. načrta
Notranji promet	15.274,9	15.232,2	99,7	15.400,6	98,9
od tega posebni produkti	461,6	406,8	88,1	441,4	92,2
Mednarodni promet	856,3	890,8	104,0	858,0	103,8
Skupaj	16.131,2	16.123,0	99,9	16.258,6	99,2

Tabela 2: Obseg dela po vrstah prometa
Vir: Interno gradivo Slovenskih železnic d.o.o., 2009

PKM (000)	Doseženo 2006	Doseženo 2007	Indeks 07/06	Načrt 2007	% Doseg. načrta
Notranji promet	675.400	690.336	102,2	687.600	100,4
od tega posebni produkti	15.636	10.963	70,1	15.900	68,9
Mednarodni promet	117.838	121.945	103,5	119.000	102,5
Skupaj	793.238	812.281	102,4	806.600	100,7

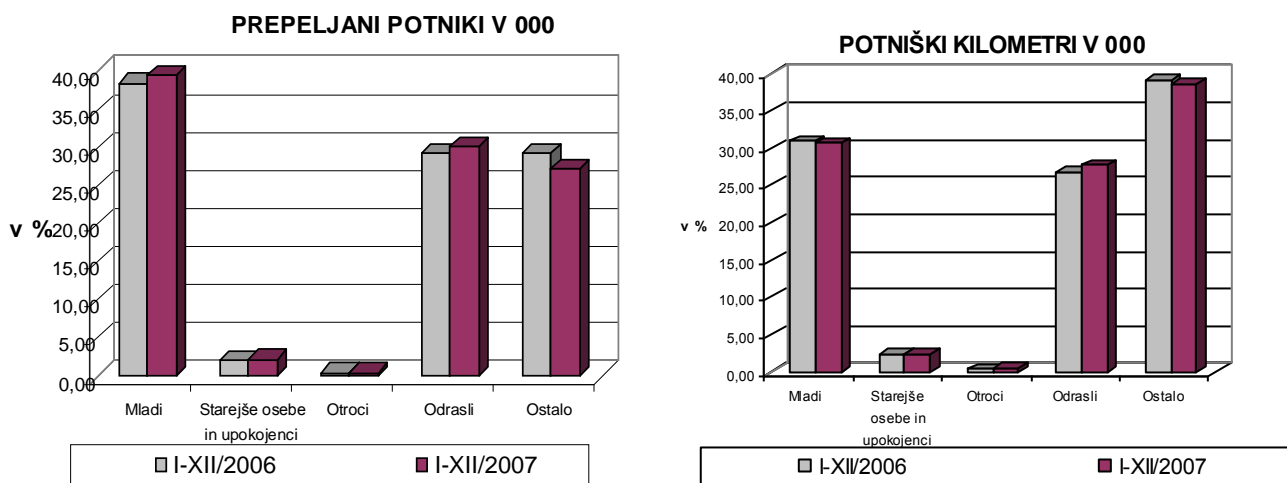
Tabela 3: Obseg dela po vrstah prometa
Vir: Interno gradivo Slovenskih železnic d.o.o., 2009

S posebnimi produkti je bilo prepeljanih za 7,8 % manj potnikov in opravljenih za 31,1 % manj potniških kilometrov, kot je bilo načrtovano za leto 2007. Prav tako je v primerjavi z letom 2006 bilo za 11,9 % manj prepeljanih potnikov in za 29,9 % manj opravljenih potniških kilometrov. Razlog je v prestrukturiranju potnikov znotraj segmentov. Manj potnikov je potovalo na podlagi posebnih ponudb, več pa je bilo skupinskih potovanj (otroci, mladi, odrasli, ICS skupine, družine).

2.1 STRUKTURA POTNIKOV

2.1.1 Notranji promet

Najpomembnejši segment potnikov v notranjem prometu so »mladi« in »odrasli«, ki predstavljajo v strukturi segmentov kar 69,9 % vseh potnikov.



Slika 2: Grafični prikaz prepeljanih potnikov in kilometrov
Vir: Interno gradivo Slovenskih železnic d.o.o., 2009

Največji delež prepeljanih potnikov predstavljajo mladi z abonentskimi vozovnicami, in sicer se je v letu 2007 z abonentskimi vozovnicami prepeljalo kar 34,1 % mladih. V primerjavi s preteklim letom se je povečalo število starejših in upokoencev, ki v strukturi še vedno predstavljajo manjši delež.

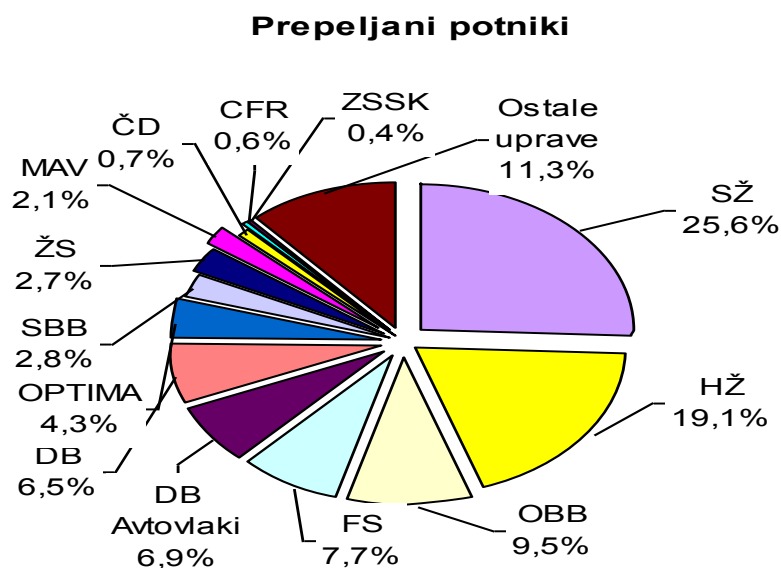
2.1.2 Mednarodni promet

V obdobju od I-XII/2007 so bili za mednarodni promet Slovenskih železnic kot izvor potnikov najpomembnejši trgi Slovenija, Hrvaška, Italija, Avstrija ter Nemčija, saj predstavljajo kar 68,7 % vseh prepeljanih potnikov in 65,6 % PKM.

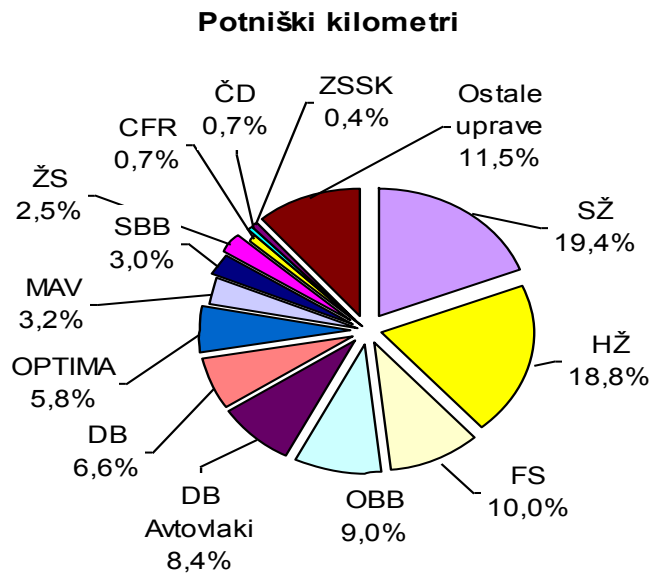
Novе storitve, regionalne povezave s sosednjimi železniškimi upravami in priprave na odprtje novega potniškega centra v Ljubljani so prvi koraki v izboljšanju storitev mednarodnega potniškega prometa, čeprav se v mednarodnem prometu prepelje povprečno le okoli 6 odstotkov vseh potnikov.

Vlaki, ki ponoči odpeljejo iz Slovenije v Švico, Nemčijo, Italijo, na Madžarsko, v Romunijo, Bolgarijo ali Srbijo, nudijo izbiro med oddelki z eno, dvema ali tremi posteljami (spalniki). Poleg vozovnice je potreben dodatek, ki je odvisen od izbrane relacije in od podjetja, ki upravlja s spalnikom.

Iz Slovenije prav tako vozijo vlaki z ležalniki. Ležalnik je vagon, v katerem so kabine s po štirimi, petimi ali šestimi ležišči, ki jih je v času dnevne vožnje mogoče namestiti v običajne sedeže. Potovanje z ležalnikom, ki na daljših potovanjih omogoča prilagajanje vsaj delnega udobja spremenljivim željam in potrebam, je cenejše kot s spalnikom. Poleg vozovnice za 2. razred je potrebno za potovanje z ležalnikom plačati še dodatek za ležišče.



Slika 3: Graf prepeljanih potnikov
Vir: Interno gradivo Slovenskih železnic d.o.o., 2009



Slika 4: Graf kilometrov
Vir: Interno gradivo Slovenskih železnic d.o.o., 2009

3 MOŽNI UKREPI ZA POVEČANJE OBSEGA DELA V POTNIŠKEM PROMETU

3.1 PONUDBA SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Ponudbo potniškega prometa Slovenskih železnic sestavljajo vlaki višjega ranga: vlaki InterCity Slovenija – vlaki ICS, EuroCity vlaki, InterCity vlaki in mednarodni vlaki, maloobmejni vlaki, regionalni vlaki in lokalni vlaki.

V notranjem potniškem prometu predstavljajo najvišji rang vlaki InterCity Slovenija, sodobni vlaki z nagibno tehniko. Prevozu dnevnih migrantov, ki sestavljajo najpomembnejši segment potnikov v notranjem prometu, so namenjeni lokalni vlaki.

Vlaki EuroCity so kakovostni mednarodni vlaki evropskih železnic z določenim mednarodnim standardom storitev, vlaki InterCity pa vozijo na večjih razdaljah v notranjem in mednarodnem prometu. Regionalni vlaki vozijo v notranjem ali maloobmejnem prometu in dopolnjujejo ponudbo InterCity ter mednarodnih vlakov. Maloobmejni vlaki vozijo do sosednje mejne postaje ali njej najbližje večje postaje in obratno ter se na obeh straneh meje navezujejo na vlake notranjega potniškega prometa.

3.1.1 Dodatna ponudba Slovenskih železnic

Na relaciji Bohinjska Bistrica - Most na Soči in nazaj vozi avtovlak za prevoz osebnih avtomobilov, kombijev, poltovornjakov, avtodomov in koles. Z uvedbo avtovlaka, ki vozi skozi 6.327 metrov dolgi Bohinjski predor, se je vožnja po cesti preko Petrovega Brda skrajšala iz ene ure na deset minut. Povečala se je tudi varnost udeleženihi vozil, saj je pozimi cesta večkrat celo neprevozna, avtovlak pa lahko vozi varno in brez zamud.

To je najkrajša, pravzaprav idealna povezava med gorenjsko in primorsko regijo, kar je pomembno za lokalni promet in še posebej za krepitev razvoja turizma in nenazadnje prispevek k varovanju zdravega in čistega okolja. V letu 2007 je bilo z avtovlakom prepeljanih za dobre 4 odstotke več vozil kot v letu 2006.

Dodatno popestritev ponudbe predstavljajo vožnje izletniških, kopalnih, zdraviliških in smučarskih vlakov. Kopalni vlaki vozijo v poletnih mesecih v smeri Kopra, medtem ko zdraviliški vlaki vozijo vse leto do zdravilišč Laško, Terme Olimja in term na Ptuju. Z zdraviliškimi vlaki je bilo v letu 2007 prepeljanih 6.705 potnikov.

V zimskem času so organizirani smučarski vlaki, ki v primeru ugodnih snežnih razmer vozijo iz Ljubljane do Bohinjske Bistrice z izhodiščem za smučarska centra Kobla in Vogel in do Maribora s povezavo do pohorske vzpenjače.

Organizirane so tudi posebne ponudbe z rednimi in izrednimi vlaki v primerih večjih kulturno-zabavnih in športnih prireditev ter sejmov: Pivo in cvetje, Kmetijsko-živilski sejem Gornja Radgona, Festival vin ipd. V tem okviru je bilo največ potnikov prepeljanih na prireditve Pivo in cvetje v Laškem, in sicer 17.266 potnikov.

Za ljubitelje izletov smo z uvedbo avtobusnega prevoza do Škocjanskih jam in Kobilarne Lipica poskrbeli, da z nami potujejo brezplačno vse do cilja, in sicer z veljavno železniško vozovnico za potovanje do Divače.

Posebno ponudbo smo omogočili tudi ljubiteljem kolesarjenja. Poleg prevoza koles v notranjem prometu je možen tudi prevoz z vlaki v tujino, in sicer iz Ljubljane v Avstrijo (Beljak, Gradec in Dunaj), na Hrvaško (Pulj in Reka), v Italijo (Benetke) in na Madžarsko (čez Hodoš). Na večini vlakov v notranjem prometu je prevoz spremljanih koles dovoljen, vendar je prostor zanje omejen, kar je navedeno tudi v voznih redih posameznih vlakov.

Število koles je odvisno od vrste ter zasedenosti vlaka. Na Slovenskih železnicah se s potniškimi vlaki letno prepelje približno 12.000 koles, od tega 88 % v obdobju od maja do septembra.

Po pozitivnem odzivu potnikov za prevoz z vlakom, ki vozi vse dni, razen ob nedeljah in praznikih z ljubljanske železniške postaje v BTC City, smo v letu 2006 dodali še dve dodatni vožnji, saj se tako potniki, ki se odločijo za potovanje z vlakom, izognejo gneči in nevšečnostim na cesti.

3.2 CENE IN UGODNOSTI

Potniki v notranjem prometu imajo različne ugodnosti. Mladi od 12. do 26. leta starosti lahko koristijo pri potovanjih z vlaki 30-odstotni popust na podlagi izkaznice SŽ-EURO<26. Otroci do 6. leta starosti potujejo brezplačno, otroci od 6. leta do dopolnjenega 12. leta starosti pa s 50-odstotnim popustom. Upokojencem in starejšim od 60 let nudimo pri posamičnih potovanjih 30-odstotni popust, pri potovanjih v skupini pa vsem potnikom omogočamo 20-odstotni popust.

Poseben popust (30 %) pri povratnih potovanjih lahko koristijo potniki, ki potujejo z vsemi vrstami vlakov med vikendi in prazniki. Z dvajset odstotnim popustom lahko potniki, ki potujejo z vlaki ICS, kupijo karnet vozovnic (10 vozovnic). Izven konic omogočamo potnikom, ki potujejo z vlaki ICS, posebno ugodno ceno vozovnic po ponudbi 'ICS Special' (na posebej določenih vlakih), in sicer 4 evre za enosmerno potovanje ne glede na relacijo.

Lani je v poletnih mesecih veljala posebna promocijska akcija, katere namen je bil spodbuditi šolarje k potovanju z vlaki med počitnicami. Tako je bilo z nakupom šolske abonentske mesečne vozovnice za mesec junij možno potovati tudi v juliju in avgustu. Poleg tega so imetniki junijskih šolskih mesečnih vozovnic imeli 30-odstotni popust pri potovanju na ostalih relacijah.

Z namenom spodbuditve prodaje abonentskih vozovnic smo potnikom ponudili možnosti plačevanja na obroke s storitvijo BanKredit, ki je priporočljiva predvsem za nakup abonentskih vozovnic, še posebej letnih in polletnih vozovnic. Ta storitev je že na voljo v Info centru Ljubljana, Maribor in Celje.

V mednarodnem prometu smo beležili porast tržnih nizko-cenovnih ponudb, po katerih lahko potniki za 29 evrov potujejo v Budimpešto, Prago, Benetke, Zürich in na Dunaj. Precej nižje globalne oziroma tržne cene so potnike spodbudile k

potovanju v Italijo. Novost so predstavljale globalne cene – 'Smart Price' nizko-cenovne ponudbe za potovanja v Beograd.

Število sedežev po teh ponudbah je sicer omejeno, vendar pa kljub temu predstavlja pomembno pridobitev v segmentu turističnih potovanj. S cenovno ugodno ponudbo Regio AS lahko potniki, ki potujejo v Gradec, Celovec in Beljak, potujejo s 25-odstotnim popustom, v obratni smeri pa znaša popust kar 40 odstotkov.

Mladi popotniki, ki so imetniki kartice SŽ-EURO<26, lahko potujejo z vlakom v tujino s 25-odstotnim popustom RAIL PLUS. Poleg tega imajo potniki v mednarodnem potniškem prometu pri potovanjih v posamezne države različne ugodnosti, katere so odvisne od roka veljavnosti vozovnice, števila potnikov, starosti potnika idr. (InterRail, Sparpreis, CityStar).

Na železniški postaji Ljubljana je omogočeno rezerviranje potovanj z visoko kakovostnimi hitrimi vlaki Thalys, ki povezujejo Köln z Brusljem in Parizom, preko postaje Bruselj pa tudi v Amsterdam.

3.3 NOVOSTI V ODPRAVI POTNIKOV

V letu 2007 je bil implementiran eden izmed najpomembnejših projektov v potniškem prometu, tj. posodobitev odprave potnikov z uvedbo nove tehnologije, ki poenostavlja predprodajne, prodajne in poprodajne aktivnosti. Posodobitev je vključevala izvedbo priključkov za stacionarne in mobilne terminale na postajah oziroma LAN/WAN povezavo sistema za prodajo vozovnic, strojno in programsko opremo z mobilnimi terminali in s stacionarnimi terminali, sistem strežnikov in sistemsko integracijo ter opremo prodajnih mest.

Posodobitev odprave potnikov je zajemala tako prodajo na vlaku kot na manjših in večjih postajah. Tako je 390 sprevodnikov opremljenih z mobilnimi terminali za prodajo vozovnic za notranji promet, ki poleg prodaje vozovnic potniku lahko ponudijo tudi informacijo o cenah prevoza in voznem redu potniških vlakov v notranjem prometu.

Z mobilnimi terminali se vrši prodaja tudi na manjših postajah, in sicer je z mobilnimi terminali opremljenih 62 postaj. Na večjih postajah poteka prodaja preko sodobnih stacionarnih terminalov, s katerimi je opremljenih 52 postaj, postavljenih z 71-imi stacionarnimi terminali.

Preko stacionarnih terminalov je možnost odpraviti potnika za in iz katerekoli postaje v Sloveniji. Postaje, ki so odprte tudi za mednarodni promet, se preko sistemskih povezav lahko vključijo tudi v mednarodni rezervacijski sistem.

Poleg tehnične izvedbe projekta je ta vključeval tudi šolanje za končne uporabnike obeh vrst terminalov. Tako se je z uporabo strojne in programske opreme mobilnih in stacionarnih terminalov seznanilo približno 1000 končnih uporabnikov.

3.4 NOVA VOZILA

Poleg projekta Ticketing poteka tudi projekt nabave novih voznih sredstev. Leta 2006 je bila končana predinvesticijska zasnova »Ocena upravičenosti nabave ali najema novih voznih sredstev za potrebe potniškega prometa«, kasneje pa tudi investicijski program, ki od leta 2009 naprej po terminskem načrtu predvideva nabavo 20 elektro- in dizel motornih garnitur ter 30 sodobnih vagonov. Investicijski program je bil sprejet na Nadzornem svetu Slovenskih železnic d.o.o., potrditi pa ga mora še vlada Republike Slovenije.

Pozitiven odziv na vzpostavitev Info centrov v Ljubljani in Mariboru je pripomogla k širitvi te dejavnosti tudi v druga večja mesta. Tako je leta 2007 odprl vrata nov Info center v Celju, začele pa so se tudi aktivnosti k vzpostavitvi Info centra v Kopru. S tem se izboljšuje obveščenenost potnikov, promocija in večja prepoznavnost ponudb.

Potniki imajo možnost plačevati za vozovnice s sodobnimi načini plačevanja, kot so Moneta (mobilno plačevanje) in na obroke s storitvijo BanKredit, ki predstavljata čedalje bolj popularen način plačevanja v Sloveniji, kar so z veseljem sprejeli tudi potniki. Z Moneto je možno plačevati v Ljubljani, Mariboru, Celju, Kopru, Litiji in Škofji Loki, medtem ko je storitev Bankredit na voljo v Info centru v Ljubljani, Mariboru in Celju.

Nove posodobitve že vplivajo na večjo kakovost prevozne storitve in s tem večje zadovoljstvo uporabnikov. Po rezultatih vsakoletne ankete, kjer potniki z ocenami od 1 (nezadostno) do 5 (odlično) ocenjujejo kakovost prevozne storitve, se ta izboljšuje. Povprečna ocena elementov znaša 3,43 in tako pomeni najvišjo oceno v zadnjih desetih letih. Kakovost skoraj vseh elementov se je izboljšala, videz in urejenost ter ustrežljivost osebja pa je najboljše ocenjen element kakovosti.

Opazno se povečuje tudi ocena kakovosti voznega reda. Poleg voznega reda se izboljšuje tudi element kakovosti vlaka. Kakovost storitev potniškega prometa se sicer izboljšuje, a še vedno obstajajo pomanjkljivosti, na katere nas potniki v anketi opozarjajo s slabšimi ocenami in jim je zato treba nameniti posebno pozornost. Tako so z najslabšimi ocenami ocenjeni videz in čistoča postaj ter storitve na postajah.

Glede mednarodnega potniškega prometa je iz nejasnega dogovora v drugem paketu o železnicah razvidno, da je bilo leto 2010 določeno kot "cilj" za liberalizacijo, kar pomeni, da še nič ni točno zagotovljeno. Kakorkoli, izhod iz tega še dolgo ne bo viden, kajti komisija zdaj predlaga leto 2010 za liberalizacijo te prometne kategorije v tretjem železniškem paketu, ki je že v pripravi.

Domače potniške storitve so zadnja trdnjava nacionalnih železniških družb in nekatere vlade bi najraje čim kasneje začele z liberalizacijo. Predlogi za vključitev takšnih storitev v vseevropsko konkurenco se pričakujejo kasneje.

4 POTNIŠKI VOZNI PARK SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Za izvajanje transportnega dela uporablja potniški promet SŽ elektromotorne in dizelmotorne garniture, potniške dvo- in štiri osne vagonne klasičnega tipa ter kot turistično ponudbo tudi muzejske vlake. Za vleko klasičnih potniških vagonov se uporabljajo električne in dizelske lokomotive.

Napake preteklosti glede ustrezne pozornosti za vlaganja v železniški potniški promet, se nenazadnje najlepše odražajo v podatku, da je povprečna potovalna hitrost v potniškem prometu na Slovenskih železnicah v obdobju januar – februar 2005 znašala 52,6 kilometra na uro.

Tako nizka hitrost pa je zlasti posledica izredno slabega stanja železniške infrastrukture in nezadostnih vlaganj v preteklosti v posodobitev železniškega omrežja. Nakup novih potniških vlakov ter vlakov z nagibno tehniko je sicer izboljšal udobnost za potnike, ni pa prispeval k višjim hitrostim ali poenostavljeno rečeno, nič nam ne pomaga hiter avto na makadamski cesti.

Zato bo potrebno v naslednjem obdobju bistveno več vložiti v razvoj in posodabljanje železniške infrastrukture. V koalicijski pogodbi smo se zavezali oziroma sprejeli zavezo, da bomo na področju železniškega potniškega prometa dvignili kakovost storitev, namenjenih uporabnikom javnega potniškega prometa, in zagotovili tudi ustrezno dolgoročno sistemsko financiranje javnega potniškega prometa, ki bo zagotavljalo cenovno sprejemljiv železniški prevoz, samemu potniškemu železniškemu prometu pa ustrezen razvoj.

Mogoče nekaj statističnih podatkov iz analize posameznih vrst vozil, torej voznih sredstev. Glede na starost lahko ugotovimo, da je 13,1 % motornih garnitur, 31 % lokomotiv in 35 % potniških vagonov starih več kot 30 let. Ta vozila bodo morale Slovenske železnice postopoma izločiti iz voznega parka in jih nadomestiti z novimi sodobnejšimi v najkrajši prihodnosti.

4.1. KONKURENCA TERJA POSODOBITEV

Slovenske železnice PE, potniški promet v okviru strateškega projekta SP-10, torej modernizacije parka vlečnih in vlečenih vozil in racionalizacije vzdrževanja le-teh ter na podlagi rešitev tega projekta, pripravlja tako imenovano študijo »Ocena upravičenosti nabave ali najema novih voznih sredstev potniškega prometa«.

Ker bo država, ki je 100 % lastnik Slovenskih železnic, sodelovala pri tej posodobitvi, bomo po najboljših močeh poskušali zagotoviti ustrezna poročstva države za nakup voznih sredstev, kar bo seveda omogočilo Slovenskim železnicam nabavo teh sredstev pod ustreznimi pogoji (mag. Janez Božič, 4. seja državnega zbora RS, 21. 03. 2005).

Zaradi bližajoče liberalizacije trgov železniškega prometa in večje povezljivosti postajališč so se na Slovenskih železnicah d.o.o. lotili posodobitve voznega parka in gradnje novih primestnih postajališč.



Slika 5: Nova postajališča primestnega železniškega prometa

Vir: www.zurnal24.si

V jutranjih in popoldanskih konicah vlaki prepeljejo za tretjino več potnikov kot pred petimi leti. Dnevni promet na železniški postaji Ljubljana šteje več kot 20 tisoč ljudi. V letu 2006 so SŽ prepeljale 16,1 milijona potnikov, od tega tri milijone v notranjem prometu, kar je za 2,5 odstotka več kot leto prej.

Odločitev za posodobitev železniškega prometa izhaja iz potrebe sprostitev cestnega prometa in pričakovani prebivalstva po večji mobilnosti, ki jo opredeljuje resolucija prometne politike. Potreba o posodobitvi železniškega prometa tiči tudi v tem, da se po letu 2010 obeta liberalizacija trgov železniškega potniškega prometa in s tem prihod tujih prevoznikov.

Zaradi iztrošenega voznega parka nameravajo SŽ do leta 2013 kupiti 14 elektromotornih, šest dizelomotornih garnitur in 30 sodobnih potniških vagonov. Celotna naložba bo predvidoma znašala 134 milijonov evrov (brez DDV).

Že za izvajanje sedanjega obsega prevozov se SŽ soočajo s težavami glede kapacitet prevoznih sredstev, predvsem zaradi premajhnega števila in tudi zastarelosti. Premajhno število kapacitet prihaja do izraza predvsem v konicah na glavnih progah.

V mednarodnem prometu prihaja do izraza neustreznost in nekonkurenčnih vozil. Pri tem je toliko bolj pomembno dejstvo, da je prav ustreznost voznih sredstev prevoznikov temeljni element za doseganje ciljev glede obsega ter hkrati zagotavljanja kakovostnih storitev, kar predstavlja dolgoročno zagotovila za uspešno poslovanje.

4.2 VOZNA SREDSTVA POTNIŠKEGA PROMETA

Pri prevozu potnikov imajo SŽ dva močna konkurenta v notranjem potniškem prometu v Republiki Sloveniji, in sicer javni cestni promet in osebni avtomobil, v mednarodnem prometu pa tudi letalski promet. Z modernejšimi prevoznimi sredstvi bodo SŽ lahko uspešneje konkurirale javnemu cestnemu prometu, delno pa tudi prevozu z osebnimi avtomobili, še posebej zaradi zgostitve ter omejitve osebnega prometa v mestnih središčih, delno pa tudi zaradi visokih cestnin na avtocestah.

Za prevoz dnevnih migrantov, ki so najpomembnejši potniki v notranjem prometu, so namenjeni lokalni vlaki oziroma vlaki v notranjem prometu. Najvišji rang vlakov, ki vozijo v notranjem potniškem prometu, so vlaki InterCity Slovenija. To so sodobni vlaki z nagibno tehniko. Vlaki EuroCity so kakovostni mednarodni vlaki evropskih železnic z določenim mednarodnim standardom storitev, vlaki InterCity pa vozijo na večjih razdaljah v notranjem in mednarodnem prometu.

Regionalni vlaki vozijo v notranjem ali maloobmejnem prometu in dopolnjujejo ponudbo vlakov InterCity ter mednarodnih vlakov. Maloobmejni vlaki vozijo do sosednje mejne postaje ali njej najbližje večje postaje in obratno ter se na obeh straneh meje navezujejo na vlake notranjega potniškega prometa.

Potniški promet zagotavlja storitve z lastnimi dizel in elektromotornimi garniturami, z električnimi lokomotivami ter s klasičnimi potniškimi vagoni.

Pomemben del mednarodnega prometa se opravlja tudi z vagoni tujih železnic, in sicer na podlagi mednarodnega sporazuma o rabi potniških vagonov v mednarodnem prometu – Pravilnik RIC.

Večina potniškega prometa se opravlja na glavnih progah slovenskega železniškega omrežja, ki so elektrificirane, ter na glavni progi Pragersko – Ormož – Hodoš, ki je zaenkrat še neelektrificirana. Za vleko klasičnih potniških vagonov se uporabljajo električne in dizelske lokomotive.

Zaradi zastarelosti in visokih stroškov vzdrževanja elektromotornih garnitur so Slovenske železnice v letu 1999 pričele z nabavo 30 novih elektromotornih garnitur za primestni promet (Siemens Desiro) in 3 elektromotornih garnitur z nagibno tehniko za medmestni promet (Fiat Ferroviaria – »Pendolino«). Prve tri nove elektromotorne garniture z nagibno tehniko in štiri navadne elektromotorne garniture za primestni promet so bile v promet uvedene že leta 2000, do konca leta 2002 pa je bilo postopoma predano v promet še preostalih 26 elektromotornih garnitur za primestni promet.

Z uvedbo novih hitrih vlakov z nagibno tehniko in novih primestnih vlakov se je stanje na področju železniškega potniškega prometa na glavnih progah javnega železniškega omrežja po letu 2000 precej izboljšalo. Občutno se je zmanjšala povprečna starost elektromotornih garnitur in povečala kakovost prevoza potnikov.

Slabše pa je stanje voznega parka klasičnih potniških vagonov. SŽ so imele ob koncu leta 2005 v lasti skupno 130 štiriosnih klasičnih vagonov in 8 dvoosnih klasičnih potniških vagonov. Od tega je 5 vagonov restavracij, 6 vagonov spalnikov, 4 ležalniki in 5 prtljažnih vagonov.

Zadnja nabava klasičnih potniških vagonov je bila realizirana leta 1991, ko je bilo nabavljenih 6 novih vagonov za mednarodni vlak »Mimara«, ki dopuščajo hitrosti do 200 km/h. Po letu 1991 ni bilo nabave novih vagonov, izvajale so se le obnove starih.

Potniški vagoni so označeni po UIC tipu, ki opredeljuje standard za vagoni v prometu na področju celotne Evrope. Največ vzdrževanih vagonov je tipa UIC – Y (skupaj 68), katerih največja dovoljena hitrost je 160 km/h, s tem da je bilo leta 2000 sedem vagonov obnovljenih in opremljenih s klimatsko napravo.

Najsodobnejši potniški vagoni so vagoni tipa UIC – Z, ki dosegajo hitrosti do 200 km/h.

Del omrežja Slovenskih železnic d.o.o. je elektrificiran in po njem v večini primerov vozijo elektromotorni vlaki, večji del omrežja pa je neelektrificiran in po njem vozijo različni tipi dizelskih vlek.

Skupna dolžina železniškega omrežja je 1288 km, od tega je elektrificiranega 516 km. V Sloveniji se na elektrificiranih progah uporablja enosmerna napetost 3 kV. Na mejnih postajah Dobova in Jesenice se srečata dva različna sistema napetosti, in sicer:

- do postaje Dobova je iz Hrvaške smeri izmenična napetost 25 kV, 50 Hz,
- do postaje Jesenice je iz avstrijske smeri izmenična napetost 15 kV, 16,6 Hz.

Najhitrejši vlak v Sloveniji je Pendolino EMG, ki vozi pod oznako ICS. Najvišja hitrost, ki jo doseže, znaša 160 km/h, in sicer na odsekih proge Pragersko – Maribor – Tezno in Grobelno – Štore. Vlak ICS ima sicer najvišjo hitrost 200 km/h vendar zaenkrat te hitrosti v Sloveniji še ne dosega.

Druga najnovejša pridobitev za potniški promet so novi potniški vlaki Siemens Desiro. Desiro dosega maksimalne hitrosti okoli 140 km/h (tehnično zmore 160 km/h), »Gomulka« pa okrog 120 km/h.

Večina dizelskih vlakov je proizvodnje Fiat, kateri so bili nabavljeni v času od 1973 do 1976-ega leta. Zastareli dizel-motorni vlaki vozijo na vseh stranskih neelektrificiranih progah omrežja SŽ.

Lokomotive, ki vozijo po slovenskih tirih, so starejše dizelske ali električne lokomotive različnih serij. V zadnjih letih so nabavljene tudi najnovejše Siemensove večsistemske električne lokomotive, znane tudi pod imenom »Helga« oziroma v Sloveniji uveljavljenim imenom »Živa«. Povprečna starost lokomotiv na Slovenskih železnicah je okrog 20 let.

Trenutno na slovenskih progah vozi 42 elektromotornih garnitur, med njimi tudi šest »Gomulk«, ki so stare od 30 do 40 let. Z uvedbo novih hitrih vlakov z nagibno tehniko pa se je stanje na področju železniškega prometa na glavnih progah po letu 2000 precej izboljšalo.

4.2.1 Novi vlaki

Slovenske železnice nameravajo z nakupom novih vlakov in potniških vagonov nadomestiti stare, že dotrajane in zastarele vlake in vgone. Načrtuje se nakup 20 enosistemskih elektromotornih garnitur in 30 potniških vagonov. Pred objavo razpisa za nakup pa bodo Slovenske železnice d.o.o. preizkusile še vlake podjetji Bombardier, Siemens in Stadler. S temi vlaki se bo lahko posodobil vozni park, dosegla se bo večja konkurenčnost nacionalnega operaterja na prihodnjem liberaliziranem trgu in ponudila boljša kakovost potniških storitev v notranjem in mednarodnem trgu.

Razpis za nakup novih vlakov bo objavljen še letos, podpis pogodbe pa je predviden v prvi polovici leta 2010, prvi vlaki pa naj bi na slovenske tire prišli leta 2011.

Posodobitev železničarskega vozneega parka bo financirana s krediti domačih poslovnih bank, organizacije Eurofima in lastnimi sredstvi. Če bo Slovenskim železnicam uspelo uvrstiti obravnavani dokument o nakupu novih vlakov in potniških vagonov v nacionalne razvojne programe, pa bo mogoče pridobiti tudi sredstva Evropske Unije.

4.2.2 Osebna izkaznica vlaka Minuetto

Minuetto je izdelek podjetja Alsthom, zasnovan posebej za italijanskega železniškega operaterja Trenitalia. Pod tem imenom vozijo električne in dizelske garniture iz Alsthomove družine vlakov z imenom Coradia, ki so jih razvili prav kot odgovor na vse večje povpraševanje po vlakih za medmestni prevoz. Največja hitrost, ki jo vlak doseže, je 160 kilometrov na uro.



Slika 6: Vlak Minuetto podjetja Alsthom
Vir: www.rtv slo.si

Od leta 2001 so za italijanski trg izdelali 231 vlakov vrste Minuetto šestim različnim italijanskim železniškim operaterjem, kar potrjuje uspešnost teh vlakov v medmestnem prometu. Posamezne sestavine teh garnitur Alsthom izdeluje v šestih evropskih mestih – po eno v Nemčiji in Belgiji, štiri pa v štirih italijanskih mestih.

Notranjost je zasnovana brez stopnic, s klančinami, ki olajšujejo gibanje potnikov, deset odstotkov sedežev je zasnovanih za potnike z zmanjšano gibljivostjo. Na tem vlaku je prostora za 300 potnikov. Vsa notranja oprema je takšna, da kar se da olajša gibanje potnikov v vlaku. Zaradi večje pretočnosti so potrebni krajši postanki na postajah, vlak pa daje občutek prostornosti in večjega udobja, kar vpliva na njegovo priljubljenost pri potnikih. Sodobni video nadzorni sistem omogoča hitrejšo in bolj učinkovito ukrepanje ob izrednih dogodkih, olajša odločanje strojevodje ali operaterja v kontrolnem centru v takšnih razmerah, hkrati pa povečuje pri potnikih občutek varnosti.

Na vlaku je mogoče uporabljati priključke za telefone in osebne računalnike, predviden je prostor za prevoz koles in smuči, vlaki te vrste so seveda klimatizirani, hrup pri najvišji hitrosti pa ne presega 66 decibelov. 52 metrov dolgi vlak ima na vsaki strani tri široka avtomatska vrata, ena od njih imajo posebno klančino, po kateri lahko na vlak brez težav vstopajo potniki na vozičkih za invalide. Določeni deli vlaka so nizkopodni, tudi stranišče je zasnovano tako, da ga lahko uporabljajo tudi invalidi.

4.2.3 Dizelmotorne garniture

Dizelmotorne garniture se uporabljajo v notranjem potniškem prometu na regionalnih progah, ki so neelektrificirane in na neelektrificirani glavni progi Pragersko – Ormož – Murska Sobota – Hodoš.



Slika 7: Dizelmotorna garnitura 713/715
Vir: Prometni inštitut; 2008

Vozni park dizelomotornih garnitur je v povprečju star in zastarel, saj je ob koncu leta 2005 njegova povprečna starost znašala 28 let. Najstarejše so garniture vrst 711 (6 garnitur starost 35 let), ki so predvidene za kasacijo, prav tako pa so za kasacijo predvidene tudi garniture vrste 813- 0 (8 garnitur).

Za preostale dizelmotorne garniture je predvidena posodobitev (remontizacija, klimatizacija). Med njimi so najmlajše DMG 713, ki so v povprečju stare 21 let.

Do leta 2010 se ne predvideva nakup novih DMG, saj se bo z elektrifikacijo proge Pragersko – Ormož – Hodoš zmanjšala potreba po vozni sredstvih z dizel vleko.



Slika 8: Dizelmotorna garnitura vrste 813
Vir: Prometni inštitut; 2008

Dizelmotorne garniture vrste 813/814 proizvajalca FIAT so najštevilnejše izmed vseh DMG in po starosti sodijo v srednji razred. Nabavljati so se začele v letu 1973, zadnje pa so bile prevzete v letu 1976. Konstruirane so tako, da je možen prehod potnikov iz ene v drugo garnituro. Sicer je moč skupaj speti največ dve daljinsko vodeni garnituri. Leta 1988 se je začela njihova obnova, ki pa še ni v celoti končana.

4.2.4 Elektromotorne garniture

Za prevoz potnikov na elektrificiranih progah SŽ se poleg prevoza s klasičnimi vlaki (lokomotiva, vagoni) uporabljajo tudi elektromotorne garniture. SŽ imajo v lasti skupaj 42 elektromotornih garnitur vrst: 310, 311, in 312.

Vsa vozna sredstva so tudi vzdrževana. Na dan je v povprečju izločenih iz prometa okoli 7 EMG, ki se nahajajo bodisi na rednih vzdrževalnih pregledih bodisi na popravilih.

Najštevilnejše so garniture vrste 312 (Siemens Desiro), izmed katerih je 10 dvočlenskih in 20 tričlenskih. Garniture vrste 311, ki jih je v uporabi še 9, so v povprečju stare nad 33 let.

Z uvedbo novih hitrih vlakov z nagibno tehniko EMG 310 in novih primestnih vlakov EMG 312 se je stanje na področju železniškega potniškega prometa na glavnih progah SŽ po letu 2000 precej izboljšalo. Občutno se je zmanjšala povprečna starost elektromotornih garnitur in povečala kakovost prevoza potnikov.

Elektromotorne garniture vrste 312 so prilagojene tudi za prevoz invalidov, saj imajo v notranjosti dovolj prostora, nizek pod in lahek vstop ter prilagojene sanitarije. V vozilih so na voljo le sedeži za drugi razred ter niso prilagojene za nudenje dodatnih storitev postrežbe na vlaku.

Nabava omenjenih novih garnitur, ki omogočajo hitro medmestno povezavo, je skrajšala čas potovanja med največjima slovenskima mestoma in je bistveno prispevala k večjemu ugledu SŽ ter nasploh javnega potniškega prometa v Sloveniji.



Slika 9: Elektromotorna garnitura vrste 310

Vir: Darja Biber, 2008

EMG 310 večinoma vozijo v notranjem prometu na relacijah Maribor – Zidani Most – Ljubljana in občasno na relaciji Ljubljana – Divača – Koper v obe smeri.

Garniture so v celoti klimatizirane, dobro zvočno izolirane, udobne in potniku prijazne. Vozila vsebujejo sodobne komunikacijske naprave, imajo tudi bar in del, namenjen potnikom 1. razreda. Vozila so prilagojena za prevoz invalidnih oseb, v prostorih 2. razreda sta dva posebna prostora, namenjena invalidskim vozičkom, posebej za to pa so prirejene tudi sanitarije.



Slika 10: Elektromotorna garnitura vrste 312/317
Vir: Darja Biber, 2008

Elektromotorne garniture vrste 312 (proizvajalec Siemens) so vlaki, namenjeni primestnemu potniškemu prometu in dosežejo maksimalno hitrost 140 km/h. Danes imajo SŽ na glavnih progah slovenske JŽI v uporabi 10 dvočlenskih garnitur s 133 sedeži in 20 tričlenskih s 190 sedeži.



Slika 11: Elektromotorna garnitura vrste 311
Vir: Darja Biber, 2008

Zastarele elektromotorne garniture vrste 311 večinoma vozijo na relacijah Ljubljana – Divača – Sežana in Pivka – Ilirska Bistrica. Vozijo tudi na progah Dobova – Ljubljana, Ljubljana – Jesenice, Zidani Most – Šentilj in Divača – Koper.

Večina elektromotornih garnitur vrste 311 je bila izločenih iz prometa v letu 2003, ko je bilo 10 EMG serije 311 tudi prodanih. Na dan 31. 12. 2008 je bilo v inventarskem parku Slovenskih železnic d.o.o. še 6 EMG serije 311. Zaradi dotrajanosti in dragega vzdrževanja bo tudi te preostale EMG potrebno nadomestiti z novimi.

4.2.5 Potniški vagoni

SŽ so imele ob koncu leta 2006 v lasti skupno 130 4-osnih klasičnih vagonov in 8 2-osnih potniških vagonov. Od tega je 5 vagonov restavracij, 6 vagonov spalnikov, 4 ležalniki in 5 prtljažnih vagonov. Vozni park potniških vagonov je star, saj znaša povprečna starost 4-osnih potniških vagonov skoraj 30 let, 2-osnih pa 46 let.

Zadnja nabava vagonov je bila leta 1991, ko je bilo nabavljenih 6 klasičnih vagonov za mednarodni promet. Po letu 1991 ni bilo nabave novih vagonov, izvajale so se le obnove starih.

Črkovne oznake posameznih vagonov so naslednje:

- A – vagoni s sedeži prvega razreda,
- Aee – vagoni s sedeži prvega razreda s klimatsko napravo,
- B – vagoni s sedeži drugega razreda,
- Bee – vagoni s sedeži drugega razreda s klimatsko napravo,
- AB – vagoni s sedeži prvega in drugega razreda,
- ABee – vagoni s sedeži prvega in drugega razreda s klimatsko napravo,
- WR – jedilni vagon,
- WL – spalniki (ležalniki),
- D – prtljažni vagon.

Pretekle nabave so bile nujen ukrep izboljšanja kakovosti v potniškem prometu, nikakor pa ne zadosten, saj na kakovost vplivajo tudi dodatne storitve, točnost, zanesljivost in frekventnost. Stare garniture vrst 311 se bodo postopoma umaknile iz prometa najkasneje do izteka zadnjih revizij.

Menim, da je za doseg ustreznega kakovostnega nivoja storitev in s tem izboljšanja konkurenčnosti tako v notranjem kot v mednarodnem potniškem prometu med ostalimi ukrepi potrebna tudi nujna posodobitev voznega parka.

Odločitev za posodobitev železniškega prometa izhaja iz potrebe sprostitev cestnega prometa in pričakovani prebivalstva po večji mobilnosti, ki jo opredeljuje resolucija prometne politike. Potreba o posodobitvi železniškega prometa tiči tudi v tem, da se po letu 2010 obeta liberalizacija trgov železniškega potniškega prometa in s tem prihod tujih prevoznikov.

Zaradi iztrošenega voznega parka nameravajo SŽ do leta 2013 kupiti 14 elektromotornih in šest dizelmotornih garnitur ter 30 sodobnih potniških vagonov. Celotna naložba bo predvidoma znašala 134 milijonov evrov (brez DDV).

Ob koncu leta 2007 je bilo v inventarskem parku SŽ od skupaj 120 potniških vagonov za potrebe voznega reda vzdrževanih 102 oziroma 85 %. Izmed vzdrževanih je 95 sedežnih vagonov, kamor sta vključena tudi 2 dvoosna klasična potniška vagona prirejena za prevoz koles v notranjem prometu, 5 vagonov restavracij oz. jedilnikov in 2 prtljažna vagona.



Slika 12: Potniški vagon serije AB
Vir: prometni inštitut; 2007

Za uporabnejši primestni železniški promet na SŽ načrtujejo pogostejše intervale ob konicah, večjo povezljivost postajališč, ugodnejše ponudbe vozovnic za starejše in abonente ter uvedbo povezljivosti vlakovnih vozovnic z mestnim avtobusnim potniškim prometom (LPP).

V letu 2007 je bila dokončana izgradnja novih primestnih postajališč Ljubljana Tivoli na progi Ljubljana – Sežana in Ljubljana Vodmat na progi Ljubljana – Novo mesto – Metlika. Parkirišča za avtomobile še niso dokončana.

Kot so pokazale ankete in javnomnenjske raziskave, so se navedena nova mestna postajališča v Tivoliju in na Vodmatu med uporabniki dobro prijela.

Sredi januarja 2008 so se predstavniki SŽ srečali s predstavniki primestnih ljubljanskih občin ter jim predstavili svoje načrte za prihodnja leta. Predstavniki mestnih občin so izrazili veliko pripravljenost za sodelovanje ter uskladitev prostorskih aktov, ureditev dostopa do postajališč in izvedbo ustrezne prometne ureditve.



Slika 13: Vagon ležalnik serije Bcl
VIR: SŽ d.o.o, 2008

5 NABAVA NOVIH VOZNIH SREDSTEV ZA POTNIŠKI PROMET

5.1 RAZLOGI ZA NABAVO NOVIH VOZNIH SREDSTEV

Izhodišče za izdelavo investicijske dokumentacije in realizacijo investicije v nabavo novih vozni sredstev za potrebe potniškega prometa lahko posredno ali neposredno najdemo tako v nacionalnih kot tudi evropskih dokumentih ter v dokumentih na ravni SŽ.

Revitalizacija železnic je eden izmed temeljnih ciljev evropske prometne politike, ki je opredeljena v Beli knjigi o prometni politiki. Cilji Bele knjige so tudi povečanje produktivnosti zaposlenih na železnicah, prihranki zaradi učinkovitejše rabe energije, zmanjšanje onesnaževanja zraka ter povečanje zmogljivosti infrastrukture, kar je možno doseči z vključevanjem železniškega prometa v notranji evropski trg, zagotavljanjem varnosti, izboljšanjem interoperabilnosti, optimalno izrabo infrastrukture in s posodabljanjem storitev.

Predpogoj za uresničitev ciljev so tudi sodobna, varna, zanesljiva in potniku prijazna vozna sredstva. Maja 2006 je bila sprejeta Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije s podnaslovom »Intermodalnost: čas za sinergijo«, ki sledi ciljem evropske prometne politike. Resolucija na področju infrastrukture med drugim predvideva posodobitev, ki bo omogočala izvajanje kakovostnih, zanesljivih in cenovno ugodnih storitev prevoza potnikov tako v primestnem in medmestnem kot tudi mednarodnem potniškem prometu.

Eden izmed pomembnih ukrepov prometne politike bo tudi uvedba sistema plačevanja uporabe prometne infrastrukture po načelu mejnih družbenih stroškov z namenom dosega družbenega optimuma na področju uporabe infrastrukture.

Potniški promet SŽ izvaja tržno dejavnost prevoza potnikov v mednarodnem prometu in storitev javne gospodarske službe prevoza potnikov v notranjem prometu, za katero prejemajo državno nadomestilo. Ob normalno tržnih pogojih dejavnost v pogodbenem obsegu ni rentabilna. Že za izvajanje sedanjega obsega prevozov se Potniški promet SŽ sooča s težavami glede kapacitet, in sicer glede premajhnega števila kapacitet kot tudi zaradi zastarelosti le teh.

Premajhno število kapacitet prihaja do izraza predvsem ob konicah na glavnih progah.

V mednarodnem prometu prihaja do izraza neustreznost in nekonkurenčnost vozil. Pri tem je toliko bolj pomembno dejstvo, da je prav ustreznost vozni sredstev prevoznikov temeljni element za doseganje ciljev glede obsega ter hkrati zagotavljanja kakovostnih storitev, kar predstavlja dolgoročno zagotovila za uspešno poslovanje.

Posodobitev in dopolnitev obstoječega voznega parka je iz tega naslova prioriteta potniškega prometa.

Glede na vse možne ukrepe ugotavljamo, da nabava novih voznih sredstev predstavlja najprimernejši način zagotovitve potniku in okolju prijaznega voznega parka, sestavljenega iz sodobnih in konkurenčnih voznih sredstev.

Nabava 20 elektromotornih garnitur za primestni promet s postopnimi nabavami do leta 2011 bi ob predvideni načrtani rasti prometa na glavnih progah zadostovala za pokritje potreb prevozov v potniškem prometu SŽ.

Načrtovana nabava 31 sodobnih potniških vagonov do leta 2013 bo predstavljala zadovoljivo kakovost prevozne storitve SŽ v mednarodnem prometu. Izmed 31 omenjenih vagonov jih je za nabavo predvidenih 22 vrste B (sedeži in drugi razred), 6 vagonov vrste AB (sedeži v prvem in drugem razredu), ter trije vagoni restavracije tipa WR, slednje bi prispevale k izboljšanju dodatnih storitev na vlaku.

Zastavljene cilje glede števila prepeljanih potnikov in predvidenega obsega dela zapisanih v strateških dokumentih je mogoče uresničiti le z zagotovitvijo novih voznih sredstev, ki ustrezajo standardom kakovosti ter obenem omogočajo zadostno število kapacitet v primestnem potniškem prometu ob konicah. Poleg vsega navedenega bo potrebno zagotoviti ustrezno infrastrukturo ter primerno organizacijo prevoza.

5.2 NACIONALNI PROGRAM UKREPOV DO LETA 2020

Novo nastajajoči nacionalni program predvideva do leta 2020 naslednje ukrepe:

- zagotovitev osne obremenitve 22,5t/os na celotnem omrežju glavnih prog;
- elektrifikacijo proge Pragersko – Hodoš;
- gradnjo drugega tira Ljubljana – Jesenice, vključno s povezavo z letališčem Jožeta Pučnika;
- izgradnjo drugega tira Maribor – Šentilj;
- posodobitev prog na nivo, ki bo zagotavljal njihovo interoperabilnost v skladu z določili Direktive EU 2001/16 in EU 2004/50;
- izvedbo ukrepov v zvezi z nivojskimi križanji ceste in železnice in izvennivojskih dostopov na perone v skladu z 18., 21., in 25. členom Zakona o varnosti v Železniškem prometu (Ur.l.RS, št. 85/2000);
- povečanje največje dovoljene progovne hitrosti na glavnih progah, ko sovpadajo s koridorjema V in X, na 160/km z dovoljenimi odstopanji;
- zagotovitev obnove SV naprav in sodobnega daljinskega vodenja prometa na glavnih progah;
- pripravo dokumentacije za nove proge – visoke zmogljivostne proge in proge v proučevanju.

Strategija razvoja voznih sredstev za obdobje od 2010 do 2015 vključuje vizijo, ključne cilje in potrebe pri zagotavljanju voznih sredstev za potniški in tovorni promet do leta 2020.

Cilj strategije razvoja voznih sredstev so organiziranje in razvoj področja dela tako, da bo skladno z Evropsko zakonodajo in bo hkrati omogočila moderno logistično podporo pri prevozu potnikov in blaga, skrb in širitev ponudbe interoperabilnosti, zagotavljanje optimalne izrabe delovnih sredstev in delovnega časa zaposlenih, nabava novih delovnih sredstev in zagotavljanje njihove tehnične brezhibnosti, varnosti, urejenosti in ustreznih pogojev dela ter obvladovanje vpliva na okolje.

Investicije v nova vozna sredstva so vključene tudi v plan investicij SŽ in so bile posredovane Ministrstvu za promet RS, kot predlog za vključitev v nacionalne razvojne programe.

5.3 POTREBE PO NOVIH VOZNIH SREDSTVIH POTNIŠKEGA PROMETA

Pri oceni prihodnjih potreb po vozniških potniških sredstvih so bili upoštevani zlasti naslednji dejavniki, ki so opredeljeni tudi v Strategiji razvoja vozniških sredstev do leta 2010:

- zagotavljanje sodobnih standardov o kakovosti prevoza potnikov oziroma višjega nivoja ponudbe – udobnost (klima, telefon, priključek za računalnik, lahek in hiter vstop, ustreznost sedežev, mizic, gostinska ponudba, možnost prevoza koles, prijaznost invalidom in drugim osebam z omejeno mobilnostjo), točnost, zanesljivost, varnost;
- ustreznost vozniških sredstev s pogojem: tehnično sodobna vozila, majhna poraba energije, okolju prijazna vozila z majhnimi eksternimi stroški, ustreznost moči vozil, minimalno število različnih tipov vozil, optimalen sistem vzdrževanja;
- ocena potreb po vozniških potniških sredstvih do leta 2010 (strategija razvoja vozniških sredstev z upoštevanimi korekcijami s strani potniškega prometa SŽ);
- oblikovanje konkurenčnih prednosti v primerjavi z ostalimi vrstami prevoza (osebni avto, javni cestni prevozniki) in tudi v primerjavi z ostalimi ponudniki storitev prevoza potnikov po železnici v prihodnosti.

Vozni park preučevanih vlakovnih sestavov, z izjemo elektromotornih garnitur vrste 310 in 312, je star in zastarel. Garniture in vagoni ne zagotavljajo minimalne sodobne železniške prevozne storitve, ki jo danes pričakuje potnik in jo meri zlasti s časom potovanja, ceno, udobnostjo (uporabnost prostora namenjenega potniku, sedeži, udobnost speljevanja in ustavljanja, čistoča, kakovost zraka, hrup itd.), obveščенostjo, varnostjo.

Sedanje stanje vozniških sredstev komajda še zadošča potrebam voznega reda ob prikrivanju konic, kar velja predvsem za elektromotorne garniture, ki vozijo v notranjem prometu.

Z namenom ohranjanja trenutne ponudbe vozniških sredstev v okviru veljavnega voznega reda in obstoječega obsega potnikov kot tudi z namenom pridobivanja

novih potnikov bo potrebno dvigniti kakovost železniškega potniškega prevoza skladno s standardi kakovosti, predvsem SIST EN 13816. Dvig kakovosti je še toliko bolj pomemben zaradi možnega prihoda drugih konkurentov v letih po 2010, ko se obeta liberalizacija trgov železniškega potniškega prometa.

5.3.1 Elektromotorne garniture za primestni promet

Za potrebe potniškega prometa na glavnih progah je zaradi dviga kakovosti in boljšega zadovoljevanja potreb po prevozih ob konicah potrebno nadomestiti obstoječe elektromotorne garniture vrste 311 (s katerimi na glavnih progah še vozi 39 vlakov) z novimi sodobnejšimi elektromotornimi garniturami. Pri tem je potrebno upoštevati tudi predvideni vozni red voženj in stopnje rasti obsega potniškega prometa oziroma povpraševanje po prevozih.

Skladno z načrtovano elektrifikacijo proge Pragersko – Hodoš bo potrebno tudi najkasneje do leta 2012 nadomestiti del dizelmotornih garnitur z elektromotornimi, izmed katerih je dve tretjini starejših od 30 let.

Predvidena je nabava 20 elektromotornih garnitur. Po realizirani investiciji bi SŽ leta 2012 imele v lasti skupno 50 elektromotornih garnitur za primestni promet, za potrebe glavnih prog skupaj 8.730 sedežev, kar je za petino več kot leta 2005, pri čemer je potrebno poudariti, da so vključene tudi elektromotorne garniture, ko bodo po izvedbi načrtovane elektrifikacije prog Pragersko – Ormož – Hodoš zamenjale dizelmotorne garniture, ter da je upoštevana kasacija devetih EMG vrste 311.

Predvideno je, da bi nabava 20 elektromotornih garnitur s postopnimi dobavami od leta 2011 ob predvideni 2,2 % rasti prometa na glavnih progah zadostovala za pokritje potreb prevozov v potniškem prometu SŽ.

5.3.2 Potniški vagoni za mednarodni in potniški promet

Eden izmed pglavitnih ciljev SŽ na področju mednarodnega prometa je povečanje konkurenčnosti in priprava na liberalizacijo trga v naslednjem desetletju. Pri posodobitvi voznega parka vagonov, namenjenih predvsem za mednarodni promet, moramo upoštevati dejstvo, da so za uveljavitev standarda prevoza potnikov v mednarodnem in notranjem prometu nujno potrebni sodobni klimatizirani vagoni.

Za ohranjanje obstoječega obsega prepeljanih potnikov v mednarodnem prometu oziroma povečanje obsega mednarodnega prometa je nujno potrebno nadomestiti zastarele potniške vagoni, ki ne ustrezajo sodobnim standardom. Vagoni bodo lahko obratovali tudi v čezmejnem regionalnem prometu s sosednjimi državami – povezava z obmejnimi mesti (Trst, Beljak, Gradec, Zagreb ...).

V primerjavi, da bi SŽ do leta 2012 nabavil 31 novih potniških vagonov, bi se delež klimatiziranih vagonov v voznem parku vzdrževanih vagonov povečal na slabih 30 %, brez upoštevanja kasacij starih izrabljenih vagonov. Neklimatizirani vagoni se uporabljajo predvsem v notranjem prometu, kjer danes povprečno vozi 7 vlakov dnevno s povprečno 4 vagoni.

K zmanjšanju potreb po potniških vagonih bo pripomogla tudi nabava elektromotornih garnitur z nagibno tehniko, ki pa niso predmet te investicije. Z uvajanjem vlakov z nagibno tehniko v preteklih letih se je namreč že in se še bo zmanjševalo potrebno število potniških vagonov tako v mednarodnem kot tudi v notranjem prometu.

Sicer grede tudi v Evropi trendi v smeri zmanjšanja števila potniških vagonov in večanju deleža potniških garnitur. Hkrati je na podlagi opravljeni raziskavi nabava vagonov tem bolj upravičena, čim več kapacitet sedežev potrebujemo, pri manjših potrebah pa je bolj upravičena uporaba garnitur.

5.4 UPRAVIČENOST NABAVE NOVIH VOZNIH SREDSTEV

Nabava vozniških sredstev pomeni, da SŽ kupi vozna sredstva (plača nabavno ceno) in postane njihov formalno pravni lastnik s trenutkom, ko jih pridobi v svojo posest. Iz proizvodno-tehničnega vidika je nakup vozniških sredstev možno izvesti na dva načina, kar je podrobno opisano v dokumentu Strategija razvoja vozniških sredstev SŽ (2003), in sicer:

– Nakup dokončanih vozniških sredstev »na ključ« pri zunanjem (tujem) proizvajalcu, kar pomeni:

- novo in funkcionalno vozno sredstvo, ki bo zadovoljilo večino uporabnikov;
- ob morebitnih okvarah in reklamacijah za vse sklope odgovarja dobavitelj oziroma samo en proizvajalec;
- pridobi se kvalitetna in celotna tehnična dokumentacija, ki je pomembna za vzdrževanje;
- dolgoročno isti proizvajalec zagotavlja enake in zato cenejše rezervne dele;
- manjša finančna vlaganja ob revizijah (rednih »tehničnih« pregledih); življenjska doba vozil z enim večjim vmesnim vlaganjem je 25 do 30 let.

– Nakup vseh vitalnih sklopov pri zunanjih (tujih) proizvajalcih, montažo pa lahko opravi slovenski (domači) izvajalec:

- nakup bi bil cenejši, ugodnejši;
- delo dobi slovenski izvajalec;
- pridobi se večji del tehnične dokumentacije;
- za okvare različnih sklopov odgovarjajo različni proizvajalci;
- zamudno in drago poslovanje z več dobavitelji opreme;
- nabava in zaloga materialnih rezervnih delov vpliva na ceno in je odvisna od pogodbe.

Začetni investicijski stroški so pri prvem postopku višji, vendar pa le-ta nudi hitrejše in ugodnejše prodajne aktivnosti.

Drugi postopek je precej zapleten in prinaša sicer nižjo začetno investicijsko vrednost, napovedi po nabavi pa so negotove, saj je prisotnih več rizikov (različni proizvajalci).

Ne glede na način zagotovitve novih voznih sredstev pa morajo tehnične karakteristike novih voznih sredstev ustrezati sodobnim standardom kakovosti v javnem potniškem prometu, prav tako pa tudi zahtevam javne železniške infrastrukture. Vsa nova vozna sredstva morajo ustrezati naslednjih karakteristikam:

- omogočen prevoz invalidnih oseb,
- omogočen prevoz koles (razen nekaterih vagonov),
- omogočena hitra izmenjava potnikov (nizkopodna vozila, široka vrata),
- omogočeno hitro spenjanje in razpenjanje,
- omogočena max. hitrost 120 km/h do 200 km/h,
- sistem vleke 3 kV.

Ker nabava novih voznih sredstev za podjetje predstavlja večji investicijski vložek, morajo za vsako nabavo ustrezne strokovne službe SŽ izdelati oziroma zagotoviti ustrezno investicijsko dokumentacijo, na osnovi katere se sprejemajo odločitve za nabavo. Dokument, ki je osnova za odločitev o nabavi, je potrjen investicijski program.

Osnova vsebine investicijskega programa je:

- predstavitev projekta (cilji in namen),
- predstavitev investitorja in njegovih možnosti in razvojnih sposobnosti,
- analiza stanja in projekcije razvojnih možnosti,
- tehnološko-tehnične značilnosti projekta,
- predstavitev lokacije in njenih značilnosti,
- predstavitev učinkov projekta na okolje,
- terminski plan izvedbe in drugi organizacijski vidiki ter kadrovske rešitve,
- vrednost investicije, stroški obratovanja, viri financiranja, finančni izkazi,
- ocena učinkov investicije z analizo upravičenosti,
- analiza občutljivosti in tveganj,
- zbirna ocena oziroma povzetek rezultatov.

5.5 OPREDELITEV POSTOPKOV NABAVE VOZNIH SREDSTEV ZA ŽELEZNIŠKI POTNIŠKI PROMET

Poslovna politika se nanaša na določanje poslovnih ciljev, ki jih namerava podjetje doseči v določenem obdobju, izbiro metod, poti in sredstev za uresničitev teh ciljev ter kontrolo izvajanja poslovnih odločitev. Na oblikovanje poslovne politike podjetja vplivajo številni dejavniki, ki so lahko zunanji ali notranji.

Nabavna politika je del splošne poslovne politike podjetja. Pomeni odločanje o vseh najpomembnejših nabavnih dejavnostih. Temelji na analitičnem proučevanju nabavne problematike in predvidevanju možnih rešitev. Nanaša se na določanje nabavnih ciljev, ki jih namerava podjetje doseči v določenem obdobju, na izbiro metod, poti in sredstev za uresničitev teh ciljev ter kontrolo izvajanja nabavnih odločitev.

Nabavna politika je tesno povezana s proizvodno, finančno, kadrovsko in prodajno politiko. Spremembe v eni politiki se nujno odražajo v ostalih politikah, saj so interferenčno povezane. Odločanje o nabavi je jedro nabavne politike in se nanaša na kakovost materiala, količino materiala, ceno materiala, roke dobave, pogoje in način plačila, dostavo materiala, nabavne vire in poti, nabavne stroške, kompenzacijsko nabavo, nakup, proizvodnjo ali najem (lizing).

Načeloma mora nabava, prav tako kot prodaja, zadovoljiti potrebe in zahteve uporabnikov. Nabavo moramo izpeljati iz splošne politike podjetja in pri tem upoštevati ekonomska načela nabave, ki jih lahko strnemo v:

1. načelo čim bolj ugodnih cen – gre za optimalno integralno ceno pri dani količini in kakovosti, ki vključuje vse stroške do predaje osnovnega sredstva v uporabo oziroma blaga v skladišče;
2. načelo takojšnje dobave – potrebno je upoštevati časovni faktor;
3. načelo racionalnosti – prizadevanje za čim nižje stroške nabave;
4. načelo racionalnega kroženja angažiranih sredstev v nabavi – čim hitrejši čas porabe;
5. načelo splošne politike podjetja – nabavna politika ne sme biti v neskladju s splošno politiko podjetja;
6. načelo produktivnosti – pravočasna dobava ustreznih količin in kakovosti;
7. načelo ekonomičnosti – optimalni izkoristek nabavljenega materiala je možno doseči, če je to blago v ustreznih količinah, dimenzijah in kakovosti pripravljeno že pri proizvajalcu;
8. načelo rentabilnosti – obstoj podjetja je v tržnem gospodarstvu odvisen od količine, kakovosti storitve in donosnosti tržne cene, zato mora nabava tesno sodelovati z drugimi funkcijami v podjetju.

V zvezi z nabavo SŽ uporabljajo dva organizacijska predpisa. Prvi opredeljuje postopke nabave materiala, rezervnih delov in drobnega inventarja, drugi pa opredeljuje potek naročanja in nabave osnovnih sredstev ter naročanje in izvajanje storitev.

Tudi v SŽ je cilj nabavne funkcije opredeljen splošno na podlagi jasno definirane naročila: opraviti nabavo. Ta mora biti izvedena v ustrezni kakovosti, v potrebni količini in mora pravočasno prispeti na pravo mesto.

Pomen nabavne funkcije se v zadnjih letih povečuje. Je namreč tista poslovna funkcija, ki neposredno odgovarja na temeljna ekonomska vprašanja: kdaj, koliko, kje, pod kakšnimi pogoji kupiti in koliko za to plačati.

V zvezi s pojmom »nabava« velikokrat prihaja do nejasnosti in nepravilnega enačenja s podobnimi pojmi, ki so z nabavo v ožjem ali širšem pomenu povezani, nikakor pa ne pomenijo isto. Nabava je širši pojem od nakupa in vključuje proces nakupovanja.

Značilnost obeh, nabave in nakupa, je opredelitev potreb, sledi izbira dobavitelja, s katerim se kasneje dogovarjamo o primerni ceni ter določitvi plačilnih in nabavnih pogojev.

Sklenitev pogodbe je naslednji skupni korak, kateremu sledi še spremljanje izpolnjevanja naročila. Ožji pomen kot nabava ima tudi pojem naročanje. Naročanje se nanaša na izstavljanje naročil dobaviteljem po prej dogovorjenih pogojih.

Investicijska odločitev za nabavo novih voznih sredstev mora biti usklajena, potrjena in vključena v vse plane, ki se nanašajo na investicijsko dejavnost. Izvedbeni del investicijskega postopka se prične s sprejemom investicijske odločitve ter v zvezi s tem izdelanimi ustreznimi dokumenti.

Osnovni dokument, na podlagi katerega se SŽ kot investitor odločijo za investicijski ukrep, je investicijski program. Investicijski program s svojo vsebino podaja odgovore na vsa bistvena vprašanja investitorja (naročnika) o upravičenosti investicije, tako z vidika smotrnosti kot z vidika izvedljivosti. Rezultati, podani v investicijskem programu, morajo biti plod čim bolj realnih predvidevanj obsega investicije: stroškov, časa realizacije in vračila vlaganj.

5.6 NAČIN VODENJA PROJEKTA NABAVE VOZNIH SREDSTEV

Ena od ključnih faz v procesu nabave investicijske opreme je izbor pravega dobavitelja, ki mora zagotoviti podjetju kakovostno, pravočasno in cenovno ustrezno opremo.

Ker so SŽ v celoti v državni lasti in ker v tem smislu predstavljajo javni sektor, se je proces nabave voznih sredstev za potniški promet do konca leta 2006 izvajal po določilih Zakona o javnih naročilih (Uradni list RS, št. 2/04), z letom 2007 pa je stopil v veljavo nov Zakon o javnem naročanju na vodnem, energetske, transportnem področju in področju poštnih storitev (Uradni list RS, št. 128/06), na osnovi katerega se bo v bodoče izvajala nabava voznih sredstev za potrebe železniškega potniškega prometa.

Oba zakona delita javna naročila na javna naročila malih in javna naročila velikih vrednosti, ki se razlikujejo po izvedbeni proceduri. V novem Zakonu o javnem naročanju na vodnem, energetske, transportnem področju in področju poštnih storitev (Uradni list RS, št. 128/06) pa je opredeljenih šest postopkov javnega naročanja, ki se opravijo v primeru, ko vrednost predmeta ali storitve naročanja dosega vrednosti, določene z zakonom.

5.6.1 Postopek javnega naročanja

Postopki javnega naročanja, ki so opredeljeni v novem zakonu, so:

- odprti postopek;
- postopek s predhodnim ugotavljanjem sposobnosti;

- postopek s pogajanjem;
- natečaj;
- postopek zbiranja ponudb, v katerem ponudniki na podlagi povabila naročnika predložijo svoje ponudbe in
- postopek zbiranja ponudb, ko naročnik pozove k predložitvi ponudb najmanj tri ponudnike, če je na relevantnem trgu zadostno število ponudnikov.

Nabava novih voznih sredstev za potrebe železniškega potniškega prometa zaradi svoje specifičnosti (investicijska vrednost, tehnične zahteve novih vozil, dinamika dobave) sodi med strateške naloge SŽ, zato so projekti nabave novih voznih sredstev opredeljeni kot strateški projekti in je za njihovo realizacijo vedno predvidena projektna organizacija.

S postopki nabave voznih sredstev se na osnovi pisnega sklepa o potrditvi investicije investicijskega programa, v katerem se jasno opredelijo naslednje naloge (Organizacijski predpis o naročanju in nabavi osnovnih sredstev ter naročanju in izvajanju storitev Slovenskih železnic), prične:

- obseg, vrsta, naziv in nivo naloge,
- način izvedbe in zahtevana kakovost,
- predstavnika investitorja oziroma projektne vodje za nadzor investicije ter
- posebne zahteve in usmeritve, če so potrebne.

Za realizacijo projekta je skladno s pravili poslovanja SŽ imenovana projektna skupina z vsaj naslednjimi člani:

- nosilec projektnih aktivnosti – vodja projekta,
- odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije,
- odgovorne osebe za izvedbo prevzemnih aktivnosti pri dobavitelju oziroma na lokaciji dobave naročnika.

Če povzamemo, da bi SŽ kot investitor oziroma naročnik lahko pridobil tehnično in ekonomsko najugodnejšo ponudbo, morajo biti za izvedbo projekta nabave voznih sredstev predvidene in realizirane vsaj naslednje aktivnosti:

- izdelava in potrditev investicijskega programa,
- izdelava razpisne dokumentacije,
- objava javnega razpisa,
- predaja ponudb,
- pregled in ocenjevanje ponudb,
- pogajanja s ponudniki in izbor najugodnejšega ponudnika,
- podpis pogodbe,
- dobava novih vozil in njihova predaja v obratovanje.

5.6.2 Terminski plan realizacije nabave

Terminski plan realizacije nabave mora biti razdelan po sledečih točkah:

strateški plan aktivnosti, ki vsebuje:

- prikaz projektnih aktivnosti glede na izdelavo potrebne investicijske, projektno-tehnične in razpisne dokumentacije;
- časovno opredelitev izvedbe razpisa z izborom dobavitelja in sklenitvijo pogodbe;
- opis postopkov za pridobitev potrebnih finančnih sredstev ter
- plan izdelave ali spremembe organizacijskih predpisov, vezanih na predajo v obratovanje, obratovanje in vzdrževanje novih voznih sredstev;

operativni plan aktivnosti, ki prikazuje:

- projektne aktivnosti v zvezi s samo operativno nabavo novih voznih sredstev,
- preizkušanjem in predajo voznih sredstev v redno obratovanje,
- pridobitev uporabnega in tehničnega dovoljenja za obratovanje novih voznih sredstev.

Posebna pozornost mora biti namenjena opisu načina tehničnega pregleda s pridobitvijo uporabnega (obratovalnega) dovoljenja, izdelavi posebne tehnične dokumentacije za obratovanje in vzdrževanje novih voznih sredstev, opisu načina predaje voznih sredstev v obratovanje in v čigavi pristojnosti bo vzdrževanje novih vozil.

5.7 IZBOR DOBAVITELJEV

Osnova za izdelavo razpisne dokumentacije je ustrezna investicijsko-projektna tehnološka dokumentacija. V razpisni dokumentaciji so opredeljeni pogoji javnega razpisa za oddajo naročila. Razpisna dokumentacija mora obvezno vsebovati:

- vsebino razpisne dokumentacije in predmet ponudbe;
- razpisne in splošne pogoje;
- sestavne dele ponudbe: cene, valute, plačila, veljavnost, varščino in obliko ponudb, možnost alternativnih predlogov;
- zahtevane kvalifikacije ponudnikov, finančno trdnost in kreditiranje;
- rok za predložitev ponudb, spremembe in umik;
- datum odpiranja in vrednotenja ponudb;
- kriterije za dodelitev pogodbe, varščino in izvršitev posla;
- pogodbene pogoje in časovno dinamiko;

- kriterije in nadzor nad kakovostjo in stroške;
- prenehanje pogodbe;
- tehnične pogoje in načrte ter posebnosti pri tem;
- vzorčne obrazce za varščino ter vzorec in obrazec ponudbe.

Razpisna dokumentacija mora biti ponudniku kvalitetno vodilo, na podlagi katerega bo pripravil ponudbo, ki bo z vidika tehničnih, prevzemnih in ostalih zahtev za naročnika SŽ ustrezna. V razpisno dokumentacijo je običajno dodana tudi klavzula, da so ponudniki s ponudbo dolžni predlagati tako tehnične kot druge izboljšave, ki bodo zagotavljale optimalno delovanje opreme, nižje stroške, hitrejšo dobavo itd.

V razpisni dokumentaciji je potrebno posebno pozornost posvetiti opisu in navedbi tehničnih zahtev, katerim morajo ustrezati nova vozna sredstva, kot npr. vozna sredstva z nagibno tehniko, izdelana za italijanske proge, nimajo enakih tehničnih značilnosti kot tista, ki so izdelana za slovenske proge, so pa denimo enaka po sistemu električne vleke.

5.8 AKTIVNOSTI ZA IZVEDBO PROJEKTA

Pri izvedbi projekta nabave voznih sredstev bo potrebno postopati v skladu s predpisi področja javnih financ, še zlasti v skladu z Uredbo o pogojih in postopkih zadolževanja pravnih oseb iz 87. člena Zakona o javnih financah in v skladu z Zakonom o spremljanju državnih pomoči, prav tako pa bo potrebno upoštevati predpise, ki urejajo postopek oddaje javnega naročila in pripravo investicijske dokumentacije.

Za pridobitev nepovratnih sredstev iz Kohezijskega sklada bo potrebno postopati tudi v skladu z zakonodajnim okvirjem Evropske unije, ki ureja pogoje in postopek za pridobitev teh sredstev. Julija 2006 je bil sprejet nov zakonodajni okvir Evropske unije, ki ureja pogoje in postopke za pridobitev sredstev nepovratne pomoči iz naslova uresničevanja ciljev nove kohezijske politike za obdobje 2007 – 2013, zato smo pri opredelitvi aktivnosti izhajali iz določb Uredbe Sveta o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu (Uradni list Evropske unije, L 210, 31. 07. 2006).

Glede na omenjeno zakonodajo in predmet investicije predvidevamo, da bo potrebno izvesti naslednje postopke oziroma aktivnosti:

- priprava ustrezne investicijske dokumentacije,
- pridobitev potrebnih soglasij za zadolžitev in za državno poroštvo pri zadolžitvi,
- izbor dobavitelja po postopku oddaje javnega naročila,
- sodelovanje pri laboratorijskem preizkušanju v času proizvodnje in prevzem voznih sredstev od dobavitelja,
- izvedba testiranj posameznega voznega sredstva na javni železniški infrastrukturi in pridobitev obratovalnega dovoljenja.

5.9 INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA

Investicijska dokumentacija obsega dokumente, ki vsebujejo podatke o predmetu investicij in finančno ekonomsko analizo o njeni vrednosti in jo je za vse projekte, ki vključujejo javno financiranje, potrebno obvezno pripraviti. Potrebna investicijska dokumentacija je določena z mejnimi vrednosti, ki so določene v 4. členu Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ.

Glede na to, da vrednost obravnavane investicije presega, je potrebno pred pričetkom izvajanja projekta pripraviti naslednjo investicijsko dokumentacijo:

- predinvesticijsko zasnovo (PIZ) in
- investicijski program (IP).

Skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ se tekom izvajanja del kot del investicijske dokumentacije pripravijo poročila o izvajanju investicije, po zaključku del in opravljenem zaključnem prevzemu pa je potrebno pripraviti tudi poročilo o spremljanju učinkov investicije.

5.10 POSTOPEK ZA NAJEM KREDITA

Investicija bo financirana s kreditom poslovnih bank, s kreditom EUROFIMA in z lastnimi sredstvi v razmerju: 45 % kredita poslovnih bank, 50 % kredita EUROFIMA in 5 % lastnih sredstev.

Investicija se bo v pretežnem delu financirala z najemom kredita, zato bo potrebno izvesti poseben postopek, ki je z Uredbo o pogojih in postopkih zadolževanja pravnih oseb iz 87. člena Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 23/04, 56/05, 65/06) predpisan za zadolževanje oseb javnega sektorja, v skladu z drugim odstavkom 15. člena Akta o ustanovitvi družbe Slovenske železnice d.o.o. pa bo potrebno za pridobitev kredita pridobiti tudi soglasje Nadzornega sveta SŽ, saj investicija predvideva zadolžitev, ki presega 2 mio EUR.

5.11 DOBAVA IN PREDAJA VOZNIH SREDSTEV V OBRATOVANJE

V razpisanih pogojih je v nabavi novih vozniških sredstev običajno dana zahteva, da mora izbrani izvajalec dobavljati vozna sredstva sukcesivno, z opredeljenim najmanjšim letnim številom dobav, s tem da prevzemne aktivnosti potekajo skladno z dobavami novih vozniških sredstev. Že v razpisni dokumentaciji, predvsem pa v pogodbi o dobavi, je opredeljen kraj prevzema novih vozniških sredstev in predpisi, po katerih se bo prevzem opravil.

Nova vozna sredstva se prevzamejo šele, ko je izdelana in predana kompletna dokumentacija v predpisanem obsegu, obliki in rokih, z vsemi načrti posameznih sklopov in naprav. Opredeljen mora biti garancijski rok, ki prične teči s prevzemom voznega sredstva v prometu, v garancijski dobi pa mora dobavitelj (izvajalec) zagotoviti takojšnjo odpravo napak.

Podroben terminski plan dobave je skladno z razpisnimi pogoji vedno dolžan pripraviti izbrani dobavitelj novih voznih sredstev in je priloga pogodbe, okvirni plan izvedbe projekta pa mora biti razviden že iz potrjenega investicijskega programa.

Kakovost opravljenih del se opravlja kot vizualni pregled dobavljenih sredstev, kot kontrola in pregled dokumentacije, s katero dobavitelj oziroma izvajalec izkazuje kakovost storitev ter s kontrolo izvajanja postopkov, predpisanih v dokumentih za zagotavljanje kakovosti. Izbrani dobavitelj novih vozil mora zagotoviti izvedbo postopkov v ugotavljanju skladnosti s predpisanimi tehničnimi zahtevami, izdati oziroma zagotoviti mora izjavo o skladnosti, preskusno poročilo, certifikat ali drugo lastnino o skladnosti.

Zagotoviti mora ustrezno garancijo, ki je običajno do 30 mesecev od dneva prevzema vozil v promet. V garancijski dobi mora izbrani dobavitelj zagotoviti takojšnjo odpravo napak, s časom odziva na reklamacijo v največ 24-ih urah.

5.12 ZAGOTAVLJANJE EKSPLOATACIJE IN VZDRŽEVANJA NOVIH VOZNIH SRDSTEV

Že v okviru tehnično-tehnološkega dela razpisne dokumentacije za nabavo novih voznih sredstev so podane zahteve, ki jih mora potencialni in kasneje izbrani dobavitelj upoštevati pri izdelavi in dobavi vozil. Izbrani dobavitelj mora dobaviti tehnično najsodobnejša vozila moderne oblike, ki omogočajo enostavno in brezhibno čiščenje vozila.

Vozila morajo biti lahka, z minimalno porabo energije ter okolju prijazna in s čim manj škodljivih snovi.

SŽ se običajno odločijo za nabavo večjega števila vozil pri enem ponudniku predvsem zaradi doseganja minimalnega števila različnih tipov vozil, ki so tudi tehnično poenotena, kar omogoča optimalno vzdrževanje in nego vozil. Običajno je, da mora izbrani dobavitelj novih voznih sredstev izdelati dinamiko vzdrževanja, kriterije in strošek vzdrževanja (LCC) v življenjski dobi vozil 25-ih let ter mora zagotoviti ustrezna orodja za popravila z opisom tehnologije popravil.

Izbrani dobavitelj mora zagotoviti servisiranje tistih sklopov (delov) novih vozil v njihovi življenjski dobi 25 let, ki jih SŽ kot kupec same ne morejo vzdrževati. Hkrati ob predaji vozil v uporabo mora dobavitelj vozil predati tudi servisno knjigo, ki vsebuje navodila za uporabo in rokovanje, navodila za vzdrževanje z vsemi načrti ter kataloge v slovenskem jeziku.

V pogodbeno vrednost nabave novih voznih sredstev je običajno vključeno tudi šolanje vzdrževalcev, z vsemi navodili za vzdrževanje, in katalogom nadomestnih delov.

Proizvajalci so že pri izdelavi voznih sredstev vezani na zakonodajne omejitve in okoljske standarde glede tehničnih značilnosti posameznih komponent in opreme voznih sredstev kot tudi na uporabo okolju prijaznih materialov. Tako lahko proizvajalci na trgu ponudijo le tista vozna sredstva in opremo, ki je izdelana v skladu z ustreznimi standardi UIC, EN, ISO, CEN, CENELEC in IEC.

Za vsako posamezno komponento voznega sredstva (varnostne naprave, klima, vlečne naprave, osnovni vozički, pnevmatski sistem ..) ter tudi za vozno sredstvo kot celoto mora proizvajalec predložiti izjavo o skladnosti, certifikate, ateste in poročila o opravljenih meritvah, ki predstavljajo osnovo za ugotavljanje izpolnjevanja predpisanih tehničnih kot tudi okoljskih pogojev.

Ob prevzemu novih voznih sredstev se v okviru tehničnega pregleda s testnimi vožnjami in meritvami opravi preizkus voznega sredstva na progah javne železniške infrastrukture. Vozno sredstvo se lahko izroči v promet le, če se v okviru tehničnega pregleda ugotovi, da izpolnjuje tehnične pogoje in normative, določene s predpisi in standardi, ki urejajo področje železniških voznih sredstev, varnosti in okolja. Na tej podlagi se pridobi obratovalno dovoljenje.

Vzdrževanje vseh vrst železniških vozil, ki so v lasti SŽ, se izvaja v SŽ Centralnih delavnicah Ljubljana d.o.o., ki so v 100 % lasti SŽ. Vzdrževanje vseh voznih sredstev se opravlja po pogodbi v pooblaščenih in usposobljenih delavnicah v skladu s predpisi, ki urejajo vzdrževanje železniških vozil, po standardnem postopku sprotnega vzdrževanja in revizije železniških voznih sredstev.

Zahteve glede vzdrževanja železniških vozil v lasti SŽ in drugih pravnih oseb, ki uporabljajo železniško infrastrukturo, način pooblaščenja delavnic za vzdrževanje vozil ter njihovih sestavnih sklopov in delov, določa Pravilnik o vzdrževanju železniških vozil (Uradni list RS, št. 53/02).

Namen vzdrževanja potniških voznih sredstev je preventivno ohranjanje njihovega zadovoljivega tehničnega stanja, s katerim se zagotavlja zanesljiv, varen, urejen, ekonomičen in okolju prijazen železniški promet. Vzdrževanje vozil se opravlja kot redno, periodično, ponavljajoče in vnaprej planirano, izredno pa kot vzdrževanje za odpravljanje pomanjkljivosti, okvar in poškodb.

Glede na vzdrževalni proces se na vozilih opravlja sprotno vzdrževanje in revizije. Sprotno vzdrževanje vozil obsega nadzor, nego, kontrolne preglede in izredno vzdrževanje. Revizije pa so popravila, pri katerih je treba pregledati, izmeriti in po potrebi popraviti vse ali samo določene dele in sklope zaradi zagotovitve predpisanega tehničnega stanja vozil.

Vzdrževanje vozil ter njihovih sklopov in delov se opravlja na mestih, ki se določajo glede na vrste vozil, vrste, značaj in obseg vzdrževalnih del ter eksploatacijske pogoje. Ta mesta so:

- podjetja za vzdrževanje vozil;
- lastne delavnice lastnikov vozil, delovišča oziroma pregledovalna mesta tehnično-vagonske dejavnosti lastnikov vozil;
- stojišča vozil v delovnih enotah upravljavcev in uporabnikov vozil;
- postaje;
- gradbišča.

6. ZAKLJUČEK

Železniški potniški promet v preteklosti ni bil deležen ustrezne pozornosti, kar tudi nenazadnje najlepše odraža podatek, da je povprečna potovalna hitrost v potniškem prometu na slovenskem železniškem omrežju v letu 2006 znašala 52,6 kilometra na uro.

Vzrok za to niso samo neustrezna vozna sredstva, temveč tudi izredno slabo stanje železniške infrastrukture, kar je posledica nezadostnih vlaganj v posodobitev železniškega omrežja.

Pretekle nabave novih voznih sredstev (nabava elektromotornih garnitur vrste 310 in 312) so bile nujen ukrep izboljšanja kakovosti v potniškem prometu, nikakor pa ne zadosten, saj na kakovost vplivajo tudi dodatne storitve, točnost, zanesljivost, frekventnost itd.

Z nakupom novih potniških vagonov ter vlakov z nagibno tehniko se je sicer izboljšala udobnost za potnike, ni pa se bistveno povišala hitrost potovanja. Za izboljšanje stanja bo v prihodnosti na eni strani potrebno dvigniti kakovost storitev, namenjenih uporabnikom javnega potniškega prometa, na drugi strani pa tudi zagotoviti ustrezno dolgoročno sistemsko financiranje javnega potniškega prometa, ki bo zagotavljalo cenovno sprejemljiv železniški prevoz, samemu potniškemu železniškemu prometu pa ustrezen razvoj.

Bistveno več sredstev bo potrebno vložiti v razvoj in posodabljanje javne železniške infrastrukture, saj samo z modernizacijo voznih sredstev ne bo možno doseči zelenih ciljev.

Potek aktivnosti in izvedba projekta nabave novih motornih garnitur za primestni promet in potniških vagonov je predvidena v obdobju 2009 do 2015. Dobava se bo izvajala postopno v obdobju 2010 – 2015.

Podpis pogodbe za nabavo novih voznih sredstev je predviden ob koncu leta 2009, prve dobave bodo izvršene ob koncu leta 2010. Nadaljnje aktivnosti v zvezi z investicijo so potrditev investicijskega programa s strani SŽ zaradi investicije strateškega pomena, potrditev dokumentacije s strani medresorske komisije, izvedba postopka za zadolžitev in nadalje priprava razpisne dokumentacije za nabavo voznih sredstev.

Na podlagi opravljenih raziskav so bile že v predinvesticijski zasnovi ugotovljene potrebe po novih voznih sredstvih, saj je večina obstoječih starih in zastarelih in jih ob konicah primanjkuje. Potrebe po novih voznih sredstvih se kažejo predvsem na področju primestnega in mednarodnega prometa.

Snovalci državne razvojne strategije, ki je v pripravi za obdobje do leta 2023, se zavedajo pomena prometa oziroma trajnostne mobilnosti, katerega del predstavlja posodobitev obstoječega javnega potniškega prometa v vseh večjih mestih.

Z ureditvijo intermodalnih stičišč in arhitekturo inteligentnih transportnih sistemov je potrebno povečati ponudbo javnega potniškega prometa z enotnim informacijskim sistemom, možnosti uporabe enotne vozovnice za vožnjo z vlakom in avtobusom.

Enotna vozovnica javnega potniškega prometa preprosto pomeni, da bi avtobusi vozili do železniških postaj in obratno po usklajenem voznem redu, ki je prilagojen potrebam potnikov in atraktivnosti uporabe javnega prevoza.

Z ureditvijo javnega potniškega prometa in možnosti kombinacije prevoza z vlakom in avtobusom se lahko zmanjšajo vzporedne vožnje avtobusa in vlaka na istih linijah, kar bi razbremenilo ceste in povečalo prometno varnost.

6.1 OCENA UČINKOV

Izhodišče za oceno investicijske vrednosti projekta »Nabava novih voznih sredstev za potrebe Potniškega prometa« predstavlja investicijski program »Ocena upravičenosti nabave ali najema novih voznih sredstev za potrebe potniškega prometa«, ki ga je v letu 2007 izdelal Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Pri motornih garniturah in potniških vagonih so v noveliranem investicijskem programu upoštevane višje cene kot v prvotnem investicijskem programu, saj so se cene novih motornih garnitur in potniških vagonov zaradi spremenjenih razmer na trgu od izdelave prvotnega IP povišale.

Železnica ima veliko prednosti pred konkurenco zlasti pri organizaciji primestnega prometa, masovnega prevoza, ekologije, hitrosti, varnosti in udobja. Seveda je problem v infrastrukturi. Pa ne samo tam, tudi naš vozni park je izjemno star in zastarel. Res je, da imamo nekaj že novih vlečnih sredstev in elektromotornih garnitur, vendar premalo, da bi lahko ustrezali evropskim standardom.

Z vozili, ki jih imamo, zagotovo ne ustrezamo standardom kakovosti sodobne železniške prevozne storitve, ki jo danes pričakuje potnik. Meri jo zlasti s hitrostjo, časom potovanja, ceno, čistočo, storitvami na vlaku in z udobjem.

Prav tako sedanje stanje voznih sredstev komajda zadošča potrebam voznega reda ob pokrivanju prometnih konic, kar še posebej velja za elektromotorne garniture, ki vozijo v notranjem prometu.

SŽ naj bi tako spremenile prometno organizacijo in nabavile nova prevozna sredstva. Do leta 2011 bodo nabavile 14 elektromotornih EMG in 6 dizelmotornih garnitur, do leta 2013 tudi 30 sodobnih potniških vagonov. Pripravile bodo nove ponudbe za starejše, pospeševale prodajo abonentskih vozovnic, predvsem polletnih in letnih, in uvedle mestno vozovnico, ki bo veljala en dan za neomejeno število voženj v posameznem regijskem prometnem vozlišču. Potniki iz primestja bodo lahko z vozovnico (npr. za Ljubljano) brez doplačila potovali v vozlišču.

Upam, da se bodo še v bližnji prihodnosti, če lahko tako rečem, stvari začele izboljševati. Za konec naj povem še to, da naj bi se že junija 2008 pričela gradnja novega potniškega centra, ki pa se zaradi neodločnosti odgovornih v vladi in mestni občini Ljubljana praktično ni niti pričela. Celovita izgradnja naj bi se po prvotnih projektih zaključila do leta 2010. Glede na predhodno navedeno zamudo pri pričetku del se dokončanje novega potniškega centra Ljubljana odmika v prihodnost.

Nova potniška dvorana, novi dostopi do peronov, parkirišča in povezava severa in juga postajnega območja bodo uporabnikom naših storitev v tovornem, še zlasti pa v potniškem prometu, prinesli novo kakovost, celovito ponudbo, kakršno lahko pričakujejo od sodobnega železniškega prevoznika v 21. stoletju.

V Ljubljano se dnevno pripelje več kot 120 tisoč potnikov, od tega približno polovica z osebnimi avtomobili. Več kot 20 tisoč potnikov vstopi oziroma izstopi v Ljubljani na železniški postaji. Prevladujejo potniki iz Posavja, z Gorenjske in s Štajerske. Kar 60 odstotkov potnikov se pripelje v Ljubljano med 6. in 9. uro, polovica potnikov se odpelje iz Ljubljane med 14. in 17. uro.

V jutranjih in popoldanskih konicah Slovenske železnice prepeljejo za tretjino več potnikov kot pred petimi leti, v istem obdobju se je tudi povečal delež železnic v javnem potniškem prevozu iz 10 na 30 odstotkov. Obseg dela v potniškem prometu narašča, saj smo v letu 2007 prepeljali 16,1 mio potnikov, kar je več kot v letu 2006.

6.2 POGOJI ZA NABAVO NOVIH VOZNIH SREDSTEV

Posodobitev voznega parka na SŽ je nujno potrebna. Zaradi ohranjanja trenutne ponudbe voznih sredstev in obstoječega obsega potnikov, kot tudi z namenom pridobivanja novih potnikov, so se SŽ odločile, da je potrebno dvigniti kakovost železniškega potniškega prevoza vsaj na minimalno sprejemljivo raven, skladno s strategijo o zagotavljanju minimalne kakovosti prevoznih storitev potniškega prometa in evropskim standardom.

6.3 MOŽNOSTI NADALJNEGA RAZVOJA

Če se želimo uspešno vključiti v sodobne mednarodne tokove prevoza potnikov, je nujno potrebno temeljito posodobiti vsaj glavne proge oziroma proge na glavnem prometnem križu Slovenije oziroma na progah V. In X. evropskega koridorja:

- Sežana – Ljubljana – Zidani Most – Pragersko – Ormož – Hodoš;
- Jesenice – Ljubljana – Zidani Most – Dobova in
- Pragersko – Maribor – Šentilj.

Modernizirane proge bodo morale ustrezati kategoriji D4, kar pomeni sledeče:

- Osna obremenitev 22,5 t/os.
- Obremenitev na dolžinski meter proge 8 t/m.
- Betonski pragi, izvenivojski prehodi, sistem ERTMS in GPRS.
- Progovna hitrost vsaj 160 km/h.

Razen navedenega je nujno potrebna tudi izgradnja drugega tira Divača – Koper, katera je bila predvidena že konec osemdesetih let prejšnjega stoletja, pa žal razen obljub in nekaterih idejnih projektov ni storjenega skoraj nič. Ozko grlo enotirne proge Divača – Koper predstavlja resno oviro in nevarnost, da nas prometni tokovi sedanjega V. koridorja obidejo čez Italijo in Avstrijo.

VIRI, LITERATURA

Knjige:

1. Bunc, M. (1985) Integrirani marketing v nabavi, Delavska enotnost, Ljubljana.
2. Kavkler, S. (1995) Programsko tehnološki vidik investicij, CISEF, Ljubljana.
3. Ferišak, V. (1989) Nabava in materialno poslovanje, Informator, Zagreb.
4. Prometni inštitut Ljubljana (2006) Nabava novih voznih sredstev za potrebe potniškega prometa.
5. B&B Kranj (2007) Organiziranje železniškega prometa I in II.

Poročila, Interni dokumenti:

1. Slovenske železnice (2006/2007) Prepeljani potniki v letu 2007.
2. <http://www.siemens.at>
3. <http://www.irfp.de>
4. <http://www.hacon.de>
5. <http://www.vlaki.net>

Ostalo gradivo:

1. Interno gradivo podjetja Slovenske železnice d.o.o.
2. Arhiv Slovenskih železnic d.o.o. (2007, 2008 in 2009).

KAZALO SLIK

Slika 1: Omrežje javne železniške infrastrukture v Sloveniji	5
Slika 2: Grafični prikaz prepeljanih potnikov in kilometrov	8
Slika 3: Graf prepeljanih potnikov	9
Slika 4: Graf kilometrov	10
Slika 5: Nova postajališča primestnega železniškega prometa	16
Slika 6: Vlak Minuetto, podjetja Alstom	19
Slika 7: Dizelmotorna garnitura 713/715	20
Slika 8: Dizelmotorna garnitura vrste 813	21
Slika 9: Elektromotorna garnitura vrste 310	22
Slika 10: Elektromotorna garnitura vrste 312/317	23
Slika 11: Elektromotorna garnitura vrste 311	23
Slika 12: Potniški vagon	25
Slika 13: Vagon ležalnik	26

KAZALO TABEL

Tabela 1: Prepeljani potniki	7
Tabela 2: Obseg dela po vrstah prometa	7
Tabela 3: Obseg dela po vrstah prometa	8

KRATICE IN AKRONIMI

D.O.O.	Družba z omejeno odgovornostjo
DDV	Davek na dodano vrednost
DMG	Dizel motorna garnitura
EC	Euro City vlak
EMG	Elektromotorna garnitura
EN	Euro Night vlak
EU	Evropska unija
EUR	Denarna enota evropske skupnosti
Hz	Hertz – merska enota za frekvenco električne napetosti
IC	Inter City Vlak
ICS	Inter City vlak Slovenija – Vlak z nagibno tehniko
IP	Investicijski program
JPP	Javni potniški promet
JŽI	Javna železniška infrastruktura
kV	Kilo volt – 1000 Voltov (merska enota za napetost)
LPP	Ljubljanski potniški promet
PE	Poslovna enota
SPP	Sekcija za potniški promet
SŽ	Slovenske železnice d.o.o.
UIC	Mednarodna železniška unija - združenje
ZV	Zeleni vlak