

Současný stav a budoucnost IS ČD

Klíčová slova: *informační systém, aplikace, informační technologie, řízení informatiky.*

1. Současný stav

Současný stav IS ČD je odrazem vývoje jeho budování v posledních 15 letech. Zejména posledních 9 let výrazně poznamenalo jeho současnou podobu. Je nutné konstatovat, že v první polovině poslední dekády minulého století investovaly ČSD a ČD značné prostředky do vybavení společnosti výpočetní technikou. Vyvrcholením tohoto období byla velkorysá implementace IS SAP R/3 spojená s výstavbou IP sítě ČD v podstatné části sítě ČD. Ve stejném období byly i úspěšně spuštěny rezervační systém ARES spolu s aplikací pro prodej jízdenek AVOS a celostátní vozový informační systém - CEVIS, jako náhrada za federální SIS BEVOZ.

Dále byl vytvořen IS KMŽP, který úspěšně pomáhá při odúčtování tržeb z mezinárodních přeprav.

V tehdejší době se vytvářely aplikace lokální, které spolu komunikovaly prostřednictvím zasílání disket (např. tzv. Automatizovaná pracovní místa – APM) :

- APM NP (Nákladní pokladny – pro zpracování nákladního listu),
- APM VA (vlečkové agendy),
- APM VNVK (všeobecně nakládkových a vykládkových kolejí) řešících zejména pokladní a odúčtovací operace ve styku s vlečkařem.

Kromě těchto aplikací byly nasazovány i aplikace vzájemně komunikující, byly to zejména aplikace pro řízení dopravního provozu :

- MIS (místní informační systém stanice), který byl na svou dobu unikátním komplexním systémem pro řízení provozní práce vlakových stanic a jejich obvodů,
- IT CEVIS – inteligentní terminál CEVISu, pro vstup a výstup informací do a z centrálního systému CEVIS,
- APM PPS – automatizovaná pracovní místa pohraniční přechodové stanice, a to ve třech provedeních :
 - ID – integrovaný doklad pro výměnu dopravní dokumentace na přechodové stanici
 - PRS – přechodový seznam pro výměnu přepravní dokumentace
 - OV – osobní vozy, pro výměnu údajů o osobních vozech

- ISV – informační systém výluk pro přípravu výlukových rozkazů, úloha se v posledních letech rozvinula v komplexní aplikaci, v současné době napojenou na dispečerské systémy
- ISOR – IS pro řízení operativního řízení, nasazován na dispečerských pracovištích oblastních ředitelství.

V oblasti řízení dep se nasadila úloha APS – automatizované pracoviště strojmistra, řešící nasazování lokomotivních náležitostí na výkony a řešení docházkové úlohy pro lokomotivní čety, a několik úloh pro řízení opravárenské činnosti, z nichž se nakonec uplatnila úloha ID2, která byla postupně celostátně nasazena.

V oblasti úloh infrastruktury byly vytvořeny pasportní evidence zařízení železničního svršku, spodku, sdělovací a zabezpečovací techniky, a dalších zařízení infrastruktury. Společným rysem je oddělená databáze, která se následně sehrává do centrálních celosíťových dat, se známými obtížemi, které vyplývají z této architektury. Byly učiněny též pokusy o vývoj aplikací GIS, které se měly stát základem IS DDC, ale postupně z finančních důvodů byl jejich vývoj přerušen a do dnešní doby neobnoven.

V ekonomické a personální oblasti byly vytvořeny 4 úlohy :

- Mzdy a personalistika, které řeší výpočet mzdy zaměstnanců ČD, včetně v ČR ojedinělé složitosti zejména u zaměstnanců vlakových a lokomotivních čet,
- INFOSYS – řešící účetnictví ČD na bázi lokálních počítačů, aplikace byla ukončena v souvislosti se spuštěním modulu FI SAP R/3,
- HIMSYS – řešící evidenci investičního majetku, aplikace byla obdobně nahrazena modulem AM SAP R/3,
- TESCO – řešící skladové hospodářství jednotlivých skladů. V této oblasti byl u zásobovacích skladů nasazen IS na bázi počítačů VAX, který řeší podporu základních zásobovacích článků ČD.

V oblasti základního řízení byly vytvořeny aplikace a postupně v druhé polovině poslední dekády nasazeny :

- SENA JŘ VT – dodnes jedna z nejkompexnějších aplikací ČD, obsahujících většinu IT disciplin (zpracování velkého množství dat, simulační výpočty, počítačová grafika, DTP moduly pro sazbu knižních pomůcek jízdního řádu). Tato úloha je páteří základního řízení, vytváří podrobný a komplexní jízdní řád všech vlaků na území ČD,
- ASO automatizovaná sestava oběhů hnacích vozidel, souprav, lokomotivních čet a vlakových čet. Postupně byl upřednostněn vývoj prvních 3 částí, vývoj vlakových čet nebyl z kapacitních důvodů zahájen,
- ASMZ – automatizovaný systém mimořádných zásilek, který se postupně rozrostl v aplikaci MIMOZA. Systém řeší instradace mimořádných přeprav a na bázi simulace ověřuje, zda zásilka daných rozměrů a ostatních parametrů může projet po určené trase,
- POPOV – podporující vytváření vlakotvorby vozových zásilek na podkladě skutečných vozových proudů, které importuje z IS CEVIS.
- Oblast centrálních číselníků – postupně byly vytvářeny všechny dnes základní číselníky a databáze, které se nasazují do všech vzájemně spolupracujících úloh. Tím se postupně srovnává datová základna u všech úloh v oblasti popisu železniční sítě, oblasti dat jízdního řádu, oblasti ekonomické a personální, v oblasti statistik přepravních a provozních výkonů. Jde zejména o :

- TP 412 – statistiku provozních výkonů hnacích vozidel, která je dodnes základní pro určování provozního výkonu ČD.
- TP 510 – statistiku nákladní přepravy
- TP 511 – statistiku osobní přepravy
- TP 417 – provozní výkony stanic
- NATURAL NP – převod ukazatelů nákladní přepravy na jednotlivé traťové úseky, včetně grafické prezentace
- SČITLIST – program pro zpracování a prezentaci sčítacích akcí, které ČD provádí v pravidelných cyklech

Centrální statistiky byly postupně převedeny z dřívějšího zpracování na mainframech převážně východního bloku a nahrazeny centrálním zpracováním na UNIX stanicích. Postupně byly také upravovány vstupy do těchto úloh a rozšiřována data, která byla sledována.

Celkově lze konstatovat, že první polovina poslední dekády vytvořila většinu současných aplikací, tehdy na platformě MS DOS aplikací, u centrálních pak na platformě UNIX. Většina těchto aplikací se na shodné platformě provozuje i v současnosti.

Druhá polovina poslední dekády pak znamenala postupný, avšak velmi výrazný útlum přídelu prostředků do oblasti IT, v souvislosti se zhoršující se finanční situací ČD. I přes tento útlum se podařilo výrazně vylepšit řadu funkcí informatiky, zejména pak jejich vzájemnou provázanost. V oblasti technologických architektur se od roku 1995 začala prosazovat IP komunikace, zde velmi pozitivní úlohu sehrála implementace SAP R/3, která návazně vyvolala postupnou výstavbu elektronické pošty na ČD, bohužel však aktivitou od organizačních složek, výsledkem čehož je silně decentralizovaný systém, s negativy z toho plynoucími.

Současně s tím došlo k postupnému nástupu 32 bitových Windows jak v oblasti kancelářského SW, tak i dalších aplikací. V řadě částí neřízený nákup a instalace SW balíků spolu s nízkým právním vědomím řady zaměstnanců (zejména v prvních 7 letech poslední dekády) vedla k postupnému značnému problému legality SW, který bylo, je a bude potřebné řešit.

Nejvýznamnějším počinem let 1996 – 2000 bylo postupné vytvoření a nasazení Informačního systému přepravních tržeb, který představuje:

- vytvoření nové generace aplikace APM NP na bázi třívrstvé architektury s významně rozšířenou funkcí oproti předchozí generaci, která prováděla pouze kalkulaci nákladního listu, nová pak i všechny další činnosti nákladní pokladny,
- vytvoření aplikací pro pokladní činnost APM Hlavní pokladny, zajišťující veškeré pokladní operace na úrovni stanice,
- vytvoření Hlavní hlavní pokladny (HHP), která sbírá a zpracovává data z hlavních pokladen na každém pracovišti KPT, a je tedy nad hlavními pokladnami. Proto byl zvolen i poněkud koktáním zavádějící název,
- úpravu podřízených aplikací nákladní pokladny, vytvoření jejich vazby pro završení pokladní činnosti na úrovni nákladní pokladny. Jde o aplikace APM VA, VNVK, SPS (data o činnosti středisek přepravních služeb), Celní agendy,
- úpravu a rozšíření Centrální databáze zásilek, která obsahuje jak prvotní provozní data o zásilkách, tak i auditovaná data o přepravách po zpracování na odúčtovných (KPT a KMŽP),
- IS KMŽP byl upraven ve vazbách na SAP R/3 a CDZ, dále mu byly upraveny vnitřní procedury odúčtování na jednotlivé zakázky.

V tomto období byly vyvinuty některé menší aplikace jako např. :

- APM DD - Dopravní deník, na které se testovala vhodnost nových architektur z titulu provozních nároků na krátké doby odezvy a která řeší vedení dopravní dokumentace elektronicky s vysíláním informací do ISOŘ,
- aplikace Rozkazy, která podporuje jízdu vlaků SC a EC bez nutnosti jejich zastavení z dopravních důvodů v dispozičních stanicích,
- Vlečník, který sumarizuje data z vlečkových agend a dává přehledy o této činnosti,
- ETT, který zajišťuje tvorbu směrovacího předpisu D16.

Současně byly zahájeny práce i na Integrovaném informačním systému stanice, který měl být vysoce modulární a současně integrovaný a měl zahrnovat všechny aplikace na úrovni stanice. Tato koncepce se nepodařila naplnit z řady objektivních a subjektivních příčin, dnes se blíží dokončení aplikace nazvané MIS 3, která bude funkčně zahrnovat MIS 2 a APM PPS.

Mezi nejdůležitější aplikace, které byly v letech 1999 – 2002 vyřešeny lze uvést :

- Datové tržiště nákladní dopravy – jako první aplikace na bázi data warehouse, kde došlo k ověření postupu implementace. Toto tržiště zahrnuje dnes bývalou statistiku nákladní přepravy a tuto statistiku rozšiřuje o další manažerské pohledy,
- Projekt 602 – aplikace, která na základě vládního usnesení 602 provádí alokaci tržeb a nákladů z osobní přepravy na jednotlivé úseky tratí, na obvody územních celků (okresy, kraje) a jednotlivé vlaky, za použití komplikovaných matematickým operací, a je stěžejní pro projednávání rozsahu dopravy s krajskými úřady,
- CDS – centrální dispečerský systém, sledující všechny vlaky osobní přepravy kategorie Sp, R, Ex, IC, EC a SC a dále všechny nákladní vlaky a vlaky Os na tratích řízených modulem vlakového dispečera,
- ISU CCS modul SAP R/3 pro rozúčtování poplatků za odběry elektrické energie,
- ISME – centrální aplikace, která zajišťuje evidenci, stav a platnost měřících prostředků a zařízení v majetku ČD,
- CPD – centrální personální databáze, sumarizuje personální data o všech zaměstnancích ČD a současně zahrnuje podporu pro výdej jízdnicích výhod,
- Nová generace CEVIS, která je podmínkou pro další návazné změny v oblasti nákladní dopravy a přepravy. Změna obsahuje úpravu vnitřní logiky tak, aby bylo možné zajistit objektový přístup zpracování informací a výrazně zpřísněný režim zadávání vstupních údajů do systému.

Dále je potřebné konstatovat, že bylo zahájeno řešení ISOP (Informačního systému osobní dopravy), které se z různých důvodů odkládalo od roku 1997. Tento systém by měl sjednotit současné aplikace v osobní přepravě a zajistit jejich generační obměnu.

Společným problémem období od roku 1998 byly vážné problémy se zajištěním HW obnovy a řešením licenčních problémů. Byly zahájeny velmi rozsáhlé práce, s cílem zjištění skutečného stavu legálního stavu licencí a jejich přiřazení. Tato práce byla završena auditem licenčního sw Microsoft, který provedla v roce 2001 firma Digitrade.

V oblasti reprodukce HW vybavení nejsou ČD schopny zajistit ani zúženou reprodukci PC a periférií, a to při fyzické životnosti HW kolem 6 let a životnosti periférií (pokud jsou 24 hod. využívány) v rozmezí 2 – 3 roky. Tento rozpor (mezi fyzickým dožíváním HW a nedostatečnými finančními prostředky) je řešen v podstatě všemi organizačními složkami ČD, které si obnovu těchto prostředků spolufinancují. Jde převážně o cestu upgrade PC, postupnou výměnou jednotlivých dílů, která však v konečném důsledku přináší problémy s během aplikací na konkrétních PC, licenční problémy (často obtížně dohledatelné původní nabývací faktury na OEM SW). Výsledkem je velmi špatná struktura PC a velmi komplikovaný stav licenční čistoty SW.

Nedostatek prostředků na obnovu HW na jedné straně, a na straně druhé na výstavbu a pořízování nových prostředků ICT, na vývoj aplikací a jejich generační změny, ke kterým jsou ČD obdobně jako jiné společnosti nucené prudkým celosvětovým vývojem IS/ICT, vytváří pro řízení IS/ICT velmi složitou situaci, kdy je nutné pečlivě zvažovat kroky při vývoji nových aplikací při současně velmi obtížném zajištění jejich realizace. Výsledkem je nepřehledný stav systémových architektur, který zahrnuje aplikace na všech verzích operačních systémů od firmy MS. Nedokončení přechodu ze 16 bit. operačních systémů pak přináší komplikovanou situaci, kdy nejnovější PC neumožňují běh těchto aplikací a na druhé straně pak zastaralé HW prostředky neumožňují chod moderních aplikací. Obměna HW prostředků nebo nasazování nových aplikací pak představuje velmi komplikovaný a často zdlouhavý proces.

Pro vývoj aplikací byl velmi zásadní problém roku 2000. Byly prověřeny všechny aplikace, řada z nich prošla větší či menší úpravou. Mezi aplikace s největšími úpravami patřily :

- ISOŘ – který byl celý přepracován z DOS platformy na platformu MS Windows NT, současně s tím byly spuštěny i další moduly dispečerského řízení :
 - Modul vlakového dispečera, který zobrazuje splněný grafikon na tratích, na kterých je tento systém nasazen (předpokladem je schopnost stanic vysílat informaci o jízdě vlaku prostřednictvím aplikace IT CEVIS, MIS, APM DD, DOZZ Praha – Kralupy a je připraveno i vysílání z GTN (graficko technologické nadstavby DOZZ od firmy AŽD),
 - Modul vojenských přeprav, zabezpečující sledování přeprav vojenských transportů a převozů,
 - Modul analýzy GVD, umožňující vyhodnocování dodržování plnění jízdního řádu,
 - CDS – centrální dispečerský systém, pro sledování splněného grafikonu na všech tratích pokrytých modulem vlakového dispečera a navíc u všech vlaků osobní přepravy od Sp až po SC. Tato data se poskytují i cestující veřejnosti prostřednictvím Internetu a SMS zpráv pod názvem Poloha vlaku.
- ARES – kde bylo nutné zakoupit veškerý systémový SW a kompletně opravit celou rezervační aplikaci jak na centrální, tak i na lokální úrovni a následně obměnit HW na centrálním systému.

Celkově lze konstatovat, že celý proces byl zvládnutý na velmi dobré úrovni a České dráhy nezaznamenaly žádný významnější problém po 1.1.2000.

Postupně se v poslední dekádě vyvíjela i pravidla pro řízení informatiky. Tento proces nebyl kontinuální a byl poznamenán velmi častými organizačními změnami v řízení ČD, které do značné míry negovaly snahy o kontinuální vývoj v této oblasti. Zásadní změnu přineslo až vytvoření centrálního odboru informatiky na generálním ředitelství v roce 1999, kdy byly zahájeny práce na vytvoření pravidel pro řízení informatiky, které představoval Výnos GŘ pro řízení informatiky, na který navazuje Prováděcí opatření pro řízení informatiky, které definovalo konkrétní pravidla výkonu informatiky na ČD. Tyto základní řídicí normy jsou pak doplněny řadou směrnic a metodik zaměřených na jednotlivé oblasti výkonu informatiky.

Obdobně jako byl problematický vývoj v oblasti řízení informatiky, byl i problematický vývoj v nastavení optimálního způsobu financování. Každý model obsahoval závažné nedostatky a bohužel se nikdy nepodařilo nastavit soulad mezi organizačním a řídicím a finančním modelem informatiky. Největším nedostatkem stávajícího způsobu financování je ztráta finanční odpovědnosti uživatelů za své požadavky a nedostatek vazby mezi odevzdáním

díla a příslušným ohodnocením na straně největšího vnitropodnikového dodavatele DATIS. Navíc došlo k faktickému rozdělení finančních prostředků na tzv. vnitřní peníze – tedy náklady DATIS a prostředky na služby z externího trhu (nákup HW a SW, vývoj aplikací externími společnostmi). Samostatnou kapitolou je pak nevyřešené financování služeb Správy železničních telekomunikací v oblasti datových sítí a ostatních služeb. To vše je umocněno naprosto podminimálními prostředky, které nedostačují ani na zajištění provozu aplikací. V praxi pak dochází v řadě případů k paralyzaci řešení určitých problémů a je velmi obtížné tyto problémy překonat.

Výše uvedené důvody vedly vedení Českých drah k zadání Transformace řízení informatiky. Vznikl společný tým zástupců Akademické obce a ČD, kteří připravili komplexní návrh na řízení informatiky ČD, který obsahuje :

- Komplexní popis všech oblastí, které by měla každá podniková informatika zajišťovat, včetně základních pravidel řízení těchto oblastí,
- Návrh financování informatiky, opírající se o návrh služeb, jejich metrik smluv na poskytování služeb (SLA),
- Návrh uspořádání kompetencí a odpovědností mezi jednotlivými rolemi, zúčastněnými v procesu řízení a výkonu informatiky.

V současné době jsou připraveny návrhy 2 základních předpisů, které rozpracovávají výše uvedené a jsou zahájeny práce na tvorbě prováděcího předpisu, který bude konkrétně definovat jednotlivé procesy řízení informatiky, čímž vytvoří optimální model fungování informatiky na Českých drahách.

2. *Budoucí stav informatiky Českých drah*

Vzhledem k vývoji předchozích deseti let je nutné popsat možné scénáře dalšího vývoje informatiky na Českých drahách alespoň ve dvou krajních variantách – optimistické a pesimistické. Je nutné uvést, že prostředky vynakládané na informatiku v posledních 6 letech jsou výrazně nižší než je celosvětový a republikový průměr. Následující tabulka ukazuje pro orientaci finanční porovnání se světovým průměrem a náklady, které vynakládají ŽSR a ŽSSK dohromady (dále v tabulce SR) a ČD na informatiku vztahované k rozměru informatiky a rozměru podniku.

Celosvětové průměrné náklady podniků na informatiku z obrátu firmy	3 – 5 %	ČD 1,6 %
Náklady informatiky na 1 PC	SR: cca 92 000 SK	ČD: cca 25 600 Kč
Náklady informatiky na 1 zaměstnance	SR: cca 14 600 SK	ČD: cca 6 200 Kč

Optimistická varianta

Optimistická variant vychází z následujících předpokladů :

- bude zajištěno financování, které zajistí alespoň prostou reprodukci HW a SW prostředků informatiky, v rámci které bude možné uskutečnit významné racionalizační počiny,
- bude pokračováno a spuštěno nové řízení informatiky, založené na pravidlech výkonu a řízení informatiky, které je v souladu s nejnovějšími světovými trendy, a opírá se o detailní definování jednotlivých procesů, odpovědnosti za tyto procesy, standardizované vstupy a výstupy těchto procesů, vše provázané na systém konkrétních služeb, které jsou měřitelné, a tím vytváří optimální podmínky pro optimální financování těchto služeb (nejen ve vztahu k externím dodavatelům, ale zejména uvnitř Českých drah). Tím dojde k zprůhlednění celého procesu, což umožní optimální rozhodování v této oblasti,
- management ČD bude schopen definovat své skutečné potřeby pro řízení podniku.

V této variantě lze uvažovat o rozvoji informatiky Českých drah tak, aby IS ČD byl schopen poskytnout všechna potřebná data pro řízení všech procesů firmy. Konkrétně lze uvažovat o rozvoji následujících systémů a oblastí informatiky :

- Oblast technického zajištění informatiky
 - omezit upgrade HW a SW, nastavit procesy pro standardní nasazování prostředků ICT na jednotlivé pracoviště a jejich obměnu v řízeném a předem plánovaném cyklu, což v konečném důsledku výrazně zjednoduší tyto procesy,
 - vyřešit problém licenční čistoty SW, včetně průběžné licenční obnovy,
 - zajistit masivní rozvoj vysokokapacitních datových komunikací, v návaznosti na něj pak k výrazně konsolidovat aplikace, což umožní snížení provozních nákladů, případně umožní využít outsourcingu služeb informatiky od externích dodavatelů,
 - vytvořit komplexní řešení bezpečnosti informatiky ČD jako trvalý proces budovaný na světově uznávaných standardech a principech, tedy oblast, která dosud z důvodu nedostatku zdrojů nebyla komplexně řešena.
- V oblasti aplikací
 - bude proveden převod aplikací na 3 úroňové architektury client - server a ukončení provozování 16 bitových operačních systémů,
 - vývoj aplikací bude koncipován se strategií co nejtenčího klienta, neboť tato architektura umožní výraznou úsporu provozních nákladů,
 - bude věnována pozornost budování aplikací typu business intelligence a CRM, a to nejen v oblasti vlastní prezentace a výpočtu dat, ale zejména v oblasti pořizování dat primárními aplikacemi tak, aby tato data byla vzájemně konzistentní a plnopočetná,
 - Z konkrétních systémů lze zdůraznit předpokládaný vývoj u následujících aplikací :
 - ◆ bude pokračovat postupné spouštění dalších modulů SAP R/3, čímž se dále zvýší účinnost a efektivita tohoto systému. Jde zejména o dokončení implementace :
 - modulu ISU CCS o sledování čerpání plynu a vody, a o spuštění implementace modulu EDM, jehož význam bude rozhodující v liberalizovaném trhu s elektrickou energií,

- modulu HR, kde jde jednak o dokončení části řízení lidských zdrojů, ale zejména též i o modul pro výpočet mezd,
 - modulu PM a to v první etapě v oblasti opravárenství a údržby kolejových vozidel, v dalších etapách i v oblastech údržby budov a liniových staveb,
 - modulu standardního CO, který slouží pro účtování vnitropodnikových výkonů, což přispěje ke zvýšení kvality a hospodárnosti ve vzájemných ekonomických vztazích jednotlivých subjektů ČD,
 - dále zahájit implementaci modulu MM – skladového hospodářství, které spojí účetní a produkční části systému do homogenního celku,
 - zahájit implementaci modulu RE – správy budov, tento modul umožňuje technickou, hospodářskou a ekonomickou správu budov ve svém i cizím majetku a je tedy ideálním prostředkem pro činnosti, které má ČD, a.s. poskytovat vůči SŽDC,
 - ◆ dokončit vývoj nového systému osobní přepravy ISOP, který je nezbytnou podmínkou pro uskutečňování pružné tarifní politiky v oblasti osobní přepravy. Součástí tohoto vývoje a implementace se uvažuje i o vytvoření celkové koncepce nasazování jednotlivých odbavovacích zařízení tak, aby se jejich funkce navzájem doplňovaly a vytvářely tak optimální odbavovací systém,
 - ◆ dokončit vývoj IS KPT, jako moderního odbavovacího systému, který bude základem pro architektonickou obměnu IS KMŽP prováděnou po ukončení IS KPT,
 - ◆ vyvinout a upravit aplikace v nákladní dopravě a přepravě tak, aby umožňovaly spuštění systému CRM v této oblasti, a to jak vůči přepravcům, tak i vůči okolním železnicím,
 - ◆ v oblasti IS infrastruktury převést stávající pasportní evidence na centrální platformy se vzájemnou integrací číselníkové základny a vybavené grafickou podporou tak, aby tyto systémy umožňovaly grafickou prezentaci dat v požadované přesnosti. Dále se zde nabízí možnost zvážit zavedení systémů PTIS (provozně technický informační systém), který zahrnuje jak GIS informace, tak i ON-LINE informace o provozním stavu popisovaných zařízení,
 - ◆ v oblasti manažerských systémů jde o jejich další rozvoj na bázi datových tržišť, které jsou budovány postupně s perspektivním možným cílem vytvoření datového skladu ČD. Tyto systémy musí poskytovat všechna relevantní data, která potřebují všechny vrstvy managementu pro své řízení podniku. Vážným problémem těchto systémů je plnopočetnost datové základny a zajištění jejich vzájemné konzistence.
- V oblasti řízení informatiky
 - Pokračovat při definování podrobných procesů informatiky tak, aby byl vytvořen systém řízení informatiky, který zajistí:
 - ◆ maximální objektivizaci a optimalizaci všech procesů,
 - ◆ standardizaci konkrétních služeb, jejich měřitelnost a tedy průhledné rozhraní při poskytování těchto služeb,
 - ◆ změnu financování, která povede k větší odpovědnosti uživatelů za definování svých potřeb v oblasti informatiky a za jejich finanční úhradu,
 - ◆ nastolení řízení informatiky podle definovaných procesů a definovaných dokumentů, s zajištěním jednotné a metodicky správné dokumentace.

Pesimistická varianta

Tato varianta předpokládá, že nedojde ke změně priorit managementu ČD ve vztahu k informatice, což se projeví zachováním nebo ještě snížením prostředků na informatiku věnovaným.

Tuto situaci lze následně řešit dvojím způsobem :

- stávající dosavadním způsobem typu "záplatování děr", kdy se budou řešit jen havarijní situace, omezeně se podaří nějakou úlohu rozvinout a nasadit a velmi omezeně se podaří nějaké stávající činnosti racionalizovat. Lze konstatovat, že omezeně a v blíže nedefinovaném časovém horizontu se bude informatika pokoušet realizovat některé záměry z optimistické varianty. I tento postup předpokládá určitý objem finančních prostředků a spolupráci všech složek (útvary informatiky, dodavatelé uživatelé). V této variantě bude prioritní udržet v chodu nejdůležitější aplikace bez možnosti jejich zásadní inovace a zejména bez seriózního řešení nových oblastí, které dosud nejsou v informatice komplexně řešeny. Jde zejména o projekt bezpečnosti informatiky na Českých drahách, která bude vyžadovat zásadní změnu chování všech zaměstnanců Českých drah. Hrozby plynoucí ze zneužití dat nebo ohrožení chodu zásadních systémů mohou být pro organizaci zničující,
- radikálním snížením rozměru informatiky, což znamená zrušení řady dosud funkčních aplikací, zrušení celé řady PC a serverů a návrat do dob, kdy pro tyto agendy neexistovala podpora ze strany IS/ICT. U zbylých aplikací pak postupovat systémově se zajištěním jejich obměny a rozvoje tak, jak předpokládá optimistická varianta. Výběr oblastí, kde dojde ke zrušení informační podpory bude na managementu uživatelských útvarů, protože tyto útvary budou muset upravit své procesy na stav, kdy nebudou podporovány IS/ICT.

Je zřejmé, že druhá možnost zastavení celých částí, dnes pokrývaných prostředky IS/ICT, bude velmi obtížně proveditelná, takže zřejmě lze pesimistickou variantu vidět v prvním způsobu pokračování stávajícího stavu. To v sobě představuje řadu skrytých hrozeb, vyplývajících z postupného chátrání HW, SW a aplikačních platforem, takže již dnes se objevují požadavky, na které nemohou aplikace reagovat a je tedy nutný jejich odklad na novou generaci aplikace (která však nepřichází), což se zpětně zase promítá do kvality procesů, které aplikace podporují a ve svém důsledku i do hospodářských výsledků.

Na závěr je nutné zdůraznit, že stávající (stále se zhoršující) stav IS je časovanou bombou, která, pokud nebude řešena, může znamenat vážné ochromení procesů, ať již provozně technologických nebo manažersko správních. Důsledky mohou být velmi fatální, a je proto nutné se touto záležitostí velmi seriózně a citlivě zabývat tak, aby provedené kroky nevedly k obtížně napravitelným negativním dopadům.

V Praze, březen 2003

Lektoroval: Ing. Jaroslav Vašátko
GŘ ČD kancelář prvního náměstka
generálního ředitele