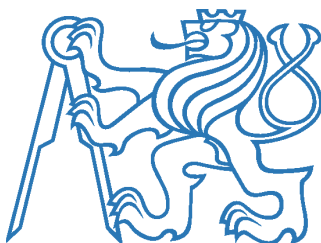


Projekt FULL SERVICE souprav metra typu M1 a 81-71M

**1. Full Service Siemens –
outsourcing údržby vozů metra na trase C,**

**2. Full Service Škoda Transportation –
plný outsourcing údržby vozů metra na trase
A a B,**



Zpracovali:

**Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc.
Fakulta dopravní ČVUT v Praze**

**Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc.
Fakulta dopravní ČVUT v Praze**

Praha, březen 2010

Projekt FULL SERVICE souprav metra typu M1 a 81-71M

1. Úvod

DP hl. m. Prahy a.s. se dlouhodobě potýká s úkolem HMP, což je snížení podílu dotace HMP na krytí nákladů na provoz při současném zachování, eventuelně zvyšování kvality služeb, bezpečnosti poskytované cestujícím..

Jednou z metod je snaha subjektu po eliminaci podpůrných činností, jako jsou opravárenství, servisní služby a věnovat se výhradně poskytovaným službám a její kvalitě. Jednou z možností je outsourcing uvedených služeb. Ten má přinést zjednodušení činnosti podniku a zejména pak jisté úspory nákladů.

S outsourcingem je spojeno nejen přenesení výše uvedených činností na outsourcera, ale i o převezení jistých provozních rizik.

V DP Praha byl proto připraven a realizován projekt outsourcingu údržby a oprav vozů metra a to u typu M1 společností SIEMENS a typu 81-71M společností ŠKODA Transportation. Projekt je nazván Full Service.

2. Projekt Full Service

Pokud jde o projekt Full Service a jeho dopad na DP hl. m. Prahy a.s. znamená to rozdělení údržbových činností na dvě části.

Část 1 – převezení údržbových činností na outsourcera,

přičemž činnosti zůstávají koncentrovány v prostorách DP Praha. Jde zejména o

- Převezení všech pracovních míst DP Praha podílejících se přímo na údržbě vozů, včetně personální agendy, jejich organizace a využití kapacit ke společnostem SIEMENS a ŠKODA Transportation
- Převezení smluv DP Praha s externími dodavateli na údržbu částí vozidel včetně příslušného technologického vybavení dep a OZM na společnosti SIEMENS a ŠKODA Transportation
- Prodej technologického vybavením Praha určeného k údržbě vozidel metra (zařízení dílen, náradí a přístroje údržby) uvedeným společností
- Prodej skladových zásob a náhradních dílů uvedeným společností
- Zajišťování veškerých náhradních dílů, provozních látek, normovaného a spotřebního materiálu uvedenými společnostmi
- Pronájem opravárenských hal, dílen a prostor s tím souvisejících nákladů uvedeným společností

- Realizace správy a údržby převedeného majetku a technologie včetně inventarizace uvedenými společnostmi
- Realizace potřebné obnovy technologických zařízení a investic k provádění a optimalizaci údržby
- Ostatní: IT a provozní data, telefony autodoprava, bezpečnost a životní prostředí v působnosti společností SIEMENS a ŠKODA Transportation
-

Část 2 – činnosti ponechané v DP Praha

- Pravidelná i namátková kontrola správného provedení údržby
- Koordinace plánování a kontrola včasného provedení preventivní údržby na základě předaných provozních dat
- Koordinace činností a vedení projektu controllingovou skupinou
- Koordinace činností ve vztahu k ostatním částem DP Praha
- Zpracování a předání podkladů pro vyúčtování služeb

Poznámka: Garanční opravy vozů obou typů byly a budou prováděny pouze pracovníky výrobce a to včetně dodávek potřebných náhradních dílů.

Tím jsou zcela přesně definovány povinnosti a jejich rozdělení mezi outsourcera a DP Praha.

Přechod na Full Service vyžadoval sjednání smluv o údržbě, pronájmu a předání majetku apod. Kromě toho bylo provedeno ekonomické posouzení vhodnosti projektu. Vyhodnocení obou nabídek provedla společnost Deloitte a to odděleně pro oba typy vozidel.

3. Ekonomické posouzení

Ekonomické posouzení provedla společnost Deloitte, včetně zhodnocení ekonomické výhodnosti a to odděleně pro oba typy vozidel. Základní variantou zůstává současný stav, porovnávanou variantou pak varianta Full Service. Výsledkem pak má být průkaz ekonomické výhodnosti (úspora) varianty Full Service. Ekonomické hodnocení bylo provedeno ve spolupráci se všemi zúčastněnými partnery tak, aby významné komponenty byly konsensuálně odsouhlaseny.

Společnost Deloitte požadovala zcela správně verifikaci nákladů a ověření vstupních parametrů projektu a to po celou dobu trvání projektu 2008 až 2019, tedy 11 let.

Varianty pro posuzování jsou

- V případě vozů M1 Full Service proti stávajícímu systému Charter Rail
- V případě vozů 81-71M Full Service proti údržbě a opravám vlastními silami DP Praha

Předmětem outsourcingu jsou veškeré údržby a opravy vozů metra na trasách A, B a C. V ceně outsourcingu jsou náklady na plánované a neplánované opravy s výjimkou nákladů souvisejících s

- Odstraněním následků nehod, nesprávného použití, poškození na základě špatné infrastruktury, vandalizmu, krádeže a účinků vyšší moci
- Dodatečnou modernizací a úpravami na žádost DP Praha
- Odstraněním poruch pokud DP Praha nebo třetí osoba použil vozidlo neodborným způsobem, nebo příčinou zmíněné poruchy byl úmysl
- Odstraněním konstrukčních nebo vývojových vad na vozidlech

V této souvislosti proběhla jednání mezi DP Praha, Deloitte a zástupci obou dotčených společností, která jak vyplývá z popisu jejich průběhu byla pro DP Praha velmi plodná. Došlo k odsouhlasení základních výsledků posouzení projektu a odsouhlasení nákladově neutrální ceny, která je pak východiskem pro další jednání a zejména pak pro stanovení ekonomické výhodnosti outsourcingu pro DP Praha.

3.1 Full Service SIEMENS s.r.o., Praha

V prvé řadě jde o způsob zadání veřejné zakázky. Zakázka byla zadána bez výběrového řízení, přičemž postup byl stanoven na základě právního rozboru.

Pro ekonomické posouzení byly předloženy následující materiály:

- Ekonomické posouzení projektu Full Service SIEMENS – outsourcing údržby vozů metra na trase C, Závěrečná zpráva, Srpen 2008, zpracovatel Deloitte
- Výtah ze Smlouvy o údržbě mezi DP Praha a SIEMENS, část 6 – Předmět dodávek a plnění, včetně Přílohy 3, Vzorec klouzavé ceny
- Definice vstupních hodnot a výnosy
- Tabulky vstupních hodnot, jako je počet prohlídek, počet souprav a ujetých km, údržba a počty hodin D, TH a materiál SVM
- Indexy
- Přepočítání vstupních hodnot – indexace
- Příjmy SVM – Charter Rail
- Výdaje SVM externí, materiál, mzdy a pod.

Vše v letech 2008 až 2019.

Pro rozhodnutí o postupu při zadání veřejné zakázky byl vypracován znalecký posudek č. 147/2008 ing. Pavlem Reichlem ze dne 26.2.2008 (znalec jmenovaný rozhodnutím ministra

spravedlnosti ČSR ze dne 28.11.1984, č.j. ZT 1929/84 pro obor patenty a vynálezy s specializací v elektrotechnice a stavebnictví).

Smyslem posudku bylo ověřit, zda dokumentace firmy SIEMENS s.r.o., Praha, tj. technické výkresy, dokumenty, software, které jsou určeny pro údržbu a opravy pětivozových elektrických vlaků typu M1, série 1 až 4 pražského metra pro Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s., tvoří takové skutečnosti obchodní, výrobní nebo technické povahy, které mají skutečnou nebo potenciální materiální nebo nemateriální hodnotu, nejsou v příslušných obchodních kruzích běžně dostupné, mají být podle vůle firmy SIEMENS s.r.o., Praha utajeny a tato firma jejich utajení zajišťuje.

Závěr posudku zní, že bez souhlasu firmy SIEMENS s.r.o., Praha jako držitele obchodního tajemství a autorských práv k dokumentaci k předmětnému plnění, zahrnující technické výkresy, dokumenty, software, v žádném případě nelze tato práva užívat třetími osobami. Společnost Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. není bez takového písemného souhlasu oprávněna tato práva poskytnout třetím osobám.

Na základě znaleckého posudku bylo pro zadání veřejné zakázky použito jednací řízení – výzva jednomu zájemci bez uveřejnění dle Zákona 137/2006 Sb.

Základem pro ekonomické posouzení jsou vstupy a jejich finanční ohodnocení. Proto byly pro jednotlivé roky nadefinovány následující vstupní hodnoty:

Nákladové položky

- počet souprav
- počet ujetých vozokm
- počet prohlídek typů N1 až N7
- normohodiny pro kategorii D pro jednotlivé prohlídky
- normohodiny pro kategorii TH pro jednotlivé prohlídky
- osobní náklady pro převáděná pracovní místa
- potřebný materiál pro jednotlivé prohlídky vyjádřený v Kč
- průměrné náklady na mimořádné opravy na 1 vozokm
- služby v nákladovém vyjádření zajišťované externími firmami v současnosti smluvně zajištěné
- vypočtený podíl provozní režie
- vypočtený podíl správní režie
- investice, které bude třeba realizovat v jednotlivých letech
- inflace služeb pro období let 2010 (použito 3,23%) a po roce 2010 (použito 2,2%)
- meziroční nárůst mezd (stanoven průměrně 5%)
- náklady na správu nemovitého majetku dle využívaných objektů (elektřina, vytápění, opravy budov, nájem, rozhraní IT, bezpečnost, životní prostředí)

Výnosy

- odprodej vybavení
- odprodej náhradních dílů

- odprodej nářadí

Uvedené činnosti jsou podrobně uvedeny ve smlouvě o údržbě, kde jsou podrobně specifikovány v Části. 6, Předmět a rozsah dodávek a plnění, přičemž po všeobecných deklaracích v Odst. 6.1 a 6.2 jsou v Odst. 6.3 definována Plnění Dodavatele (Plánované údržbářské zásahy, Neplánované údržbářské zásahy pro komponenty SIEMES, Neplánované opravy pro komponenty nevyroběné firmou SIEMENS). V Odst. 6.4 definovány Dodatečné výkony Dodavatele. Dále pak Platební podmínky a fakturace.

Významným ustanovením je dohoda o výpočtu „klouzavé ceny“ což je úprava ceny v budoucnosti podle ukazatelů EUROSTATU a Českého statistického úřadu ve 3Q a 4Q minulého roku. Přitom cena za údržbu aktuálního roku vychází jako vážená cena komponent (Příloha 3 ke Smlouvě o údržbě). Zmiňujeme se o této části smlouvy z toho důvodu, že z ekonomického (nákladového) hlediska je ve smlouvě o údržbě zavedena inflační doložka. Uvedený vzorec je obecně používán firmou SIEMENS a není proti němu námitek.,

Na základě vstupů dodaných společností Deloitte pracovníky DP Praha provedl Deloitte ekonomický propočet jednotlivých nákladových komponent. Podotýkáme, že vstupy dané DP Praha vycházely vesměs ze sestav databází systému SAP, který v DP Praha zpracovává a eviduje všechny vstupy. Tedy vstupní data považujeme za relevantní.

Deloitte zpracoval tabulkové výpočty nákladů trasy C, vozů typu M1. Vycházel přitom z počtu prohlídek typu N1 až N7, počtu vlakových souprav a ujetých km. Pokud jde o základní údržbu, spočetl podle jednotlivých typů prohlídek počty hodin údržby pracovníků D, TH a materiál SVM. Vše je stanoveno do roku 2019 a indexováno.

Tyto tabulky jsme prozkoumali a nenalezli v nich žádné nedostatky, neboť vycházely z podkladů dodaných DP Praha a společně dohodnuté indexace.

V srpnu 2008 byla vedena společná jednání při nichž byl model výpočtu neutrální ceny aktualizován a doplněn o další významné položky vstupních parametrů. Jde zejména o navýšení příjmů DP Praha o zvýšení nájemného, které je v souladu s návrhem nájemní smlouvy předložené DP Praha společnosti SIEMENS. Je v něm zahrnuta větší pronajatá plocha a tím i zvýšení nákladů na služby a energie, zvýšení hodnoty části podniku, která je převedena na SIEMENS v souvislosti s Full Service a konečně časový posun kontraktu Full Service na období 1.1.2009 až 31.12.2009. Toto období má výrazně vyšší rozsah údržby způsobený nárůstem plánovaných vyšších stupňů oprav.

V závěru jednání byla ještě zohledněna rizika přesouvaná na dodavatele a zahrnuta do neutrální ceny.

Po společných konzultacích DP Praha, Deloitte a SIEMENS byla odsouhlasena neutrální cena 67,67 Kč/vlakokm. SIEMENS snížil původní navrhnutou cenu 70 Kč/vlakokm na 68 Kč/vlakokm.

Konstrukce neutrální ceny je logická. Východiskem byla původní cena vycházející z primárního hodnocení 61,47 Kč/vlakokm. K ní bylo po dohodě všech zúčastněných přidán

dopad zvýšení nájemného za nemovitosti DP Praha a služby dodávané DP Praha v rámci správy nemovitostí, účetní položka časového rozlišení výdajů a posun období Full Service (SIEMENS váže nabídku na období 1.1.2009 až 31.12 2009), takže neutrální cena dosáhla výše 67,67 Kč/vlakokm. K této ceně podal SIEMENS cenový návrh na 68 Kč/vlakokm. Podotýkáme, že v takto stanovené neutrální ceně jsou zohledněny podíly transferovaných rizik, takže tato cena odpovídá znění návrhu smlouvy.

Závěrem lze konstatovat:

- snížením nabídkové ceny SIEMENS ze 70 Kč/vlakokm na 68 Kč/vlakokm dochází k úspoře DP Praha za dobu platnosti kontraktu 108 mil. Kč
- původně nabídnutá cena byla platná počínaje 1.3.2008. Po indexaci by tato cena byla pro období počínaje 1.1.2009 (aliquotní část indexované ceny) byla 71,3 Kč/vlakokm. Dále pak nové období zahrnuje celý rok 2019 (nové období platnosti smlouvy), kdy se předpokládá vyšší objem nákladných oprav, takže odhad úspory pro DP Praha je cca 70 mil. Kč.
- Nájemné se po dohodě zvyšuje na 44,616 mil.Kč ročně (z původních 33,3 mil. Kč ročně) což znamená dodatečné příjmy DP Praha ve výši 124 mil. Kč po dobu trvání kontraktu
- Zahrnutí účetní položky časového rozlišení výdajů ve výši 34,5 mil. Kč jako součást předmětu Smlouvy o prodeji části podniku, která je vázána na kontrakt Full Service a přechází na SIEMENS a z toho vyplývající navýšení prodejní ceny a dodatečný příjem DP Praha ve výši 34,5 mil. Kč.
- Celkově DP Praha dosáhl v průběhu posuzování projektu Full Sevice odhadované snížení předpokládaných budoucích nákladů ve výši 337 mil. Kč za celé posuzované období 2009 až 2019.

Pokud jde o ekonomický výpočet, výběrové řízení, výpočet neutrální ceny, porovnání s nabídkovou cenou SIEMENS neshledali jsme žádné pochybení.

Přesto si dovoluujeme podotknout jednu připomínku. Smlouva a z ní generovaný ekonomický výpočet počítá (zcela správně) se stabilizovanou ekonomikou, v účetní hodnotě, bez významných ekonomických, nebo finančních otřesů. Toto lze akceptovat, i z toho důvodu, že prognózy ČR pro rok 2010 tomu odpovídají a předpokládají růst ekonomiky.

Poslední poznámkou je problém ukončení smlouvy. Podle našeho názoru má být ve smlouvě zakotven způsob ukončení, opce dodavatele na další období apod. Smlouva bez takového řešení se zdá být jednostranně nevýhodná pro DP Praha. DP Praha se totiž zavazuje v souvislosti s ukončením smlouvy odkoupit zásoby, převzít personál, uhradit veškeré náklady společnosti SIEMENS spojené s ukončením smlouvy atd. Zejména

závazek uhrazení nákladů spojených s ukončením smlouvy se zdá být velmi závažný. Dle našeho názoru by měla být smlouva v souvislosti s jejím ukončením oboustranně vyváženější.

3.2 Full Service ŠKODA Transportation

V první řadě jde o způsob zadání veřejné zakázky. Zakázka byla zadána bez výběrového řízení, přičemž postup byl stanoven na základě právního rozboru.

Pro ekonomické posouzení byly předloženy následující materiály:

- Ekonomické posouzení možnosti zajištění údržby vozů metra na trase A a B formou plného outsourcingu, Nákladová báze a nákladově neutrální cena outsourcingu. Porovnání nabídkové ceny, listopad 2009
- Výtah ze Smlouvy o údržbě mezi DP Praha a ŠKODA Transportation, část 6 – Předmět dodávek a plnění, část 8 – Náhradní díly a plnění a části 11 – Disponibilita vozidel a Přílohy 3 ke Smlouvě o údržbě – Vzorec pro výpočet klouzavé ceny
- Výpočet nákladově neutrální ceny
- Výpočet maximální ceny, rozdělení na variabilní a fixní část ceny
- Výkony (vozokm, počet souprav, vlakokm) tras metra a, B a A+B
- Opravy podle typů oprav R0 až R4
- Zaměstnanci, podrobná analýza pozic
- Mzdy podle parametrů
- Náklady na běžné opravy a revize
- Podrobná kalkulace provozní režie, externí služby, nájem
- Struktura nákladů outsourcingu
- Výpočet maximální ceny, rozdělení na variabilní a fixní
- Ceny variabilních nákladů externích dodavatelů služeb

Vše v letech 2009 až 2020.

Pro rozhodnutí o postupu při zadání veřejné zakázky byl vypracován znalecký posudek č. 152/2008 ing. Pavlem Reichlem ze dne 4.12.2008 (znalec jmenovaný rozhodnutím ministra spravedlnosti ČSR ze dne 28.11.1984, č.j. ZT 1929/84 pro obor patenty a vynálezy s specializací v elektrotechnice a stavebnictví).

Smyslem posudku bylo ověřit, zda dokumentace firmy ŠKODA Transportation s.r.o., tj. technické výkresy, dokumenty, software, které jsou určeny pro údržbu a opravy pětivozových elektrických vlaků typu 81-71M pražského metra pro Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s., tvoří takové skutečnosti obchodní, výrobní nebo technické povahy, které mají skutečnou nebo potenciální materiální nebo nemateriální hodnotu, nejsou v příslušných obchodních kruzích běžně dostupné, mají být podle vůle firmy ŠKODA Transportation s.r.o. utajeny a tato firma jejich utajení zajišťuje.

Závěr posudku zní, že bez souhlasu firmy ŠKODA Transportation s.r.o. jako držitele obchodního tajemství a autorských práv k dokumentaci k předmětnému plnění, zahrnující technické výkresy, dokumenty, software, v žádném případě nelze tato práva užívat třetími osobami. Společnost Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. není bez takového písemného souhlasu oprávněna tato práva poskytnout třetím osobám.

Na základě znaleckého posudku bylo pro zadání veřejné zakázky použito jednacích řízení – výzva jednomu zájemci bez uveřejnění dle Zákona 137/2006 Sb.

Základem pro ekonomické posouzení jsou vstupy a jejich finanční ohodnocení. Proto byly pro jednotlivé roky nadefinovány následující vstupní hodnoty:

Nákladové položky

- počet souprav
- počet ujetých vozokm
- počet prohlídek typů R0 až R4
- normohodiny pro kategorii D pro jednotlivé prohlídky
- normohodiny pro kategorii TH pro jednotlivé prohlídky
- osobní náklady pro převáděná pracovní místa
- potřebný materiál pro jednotlivé prohlídky vyjádřený v Kč
- průměrné náklady na mimořádné opravy na 1 vozokm
- služby v nákladovém vyjádření zajišťované externími firmami
- vypočtený podíl provozní režie
- vypočtení podíl správní režie
- investice, které bude třeba realizovat v jednotlivých letech
- zakalkulované náklady, které budou teprve následovat v dalších letech dle nabídky externích firem (AŽD a Unicontrols), které byly zpracovány
- inflace služeb pro období let 2010 (použito 3,23%) a po roce 2010 (použito 2,2%)
- meziroční nárůst mezd (stanoven průměrně 3,9%)
- náklady na správu nemovitého majetku dle využívaných objektů (elektřina, vytápění, opravy budov, nájem, rozhraní IT, bezpečnost, životní prostředí)

Výnosy

- odprodej vybavení
- odprodej náhradních dílů
- odprodej nářadí

Uvedené činnosti jsou podrobně uvedeny ve smlouvě o údržbě, kde jsou podrobně specifikovány v Části. 6, Předmět a rozsah dodávek a plnění, přičemž po všeobecných deklaracích v Odst. 6.1 a 6.2 jsou v Odst. 6.3 definována Plnění Dodavatele ve kterém se Dodavatel zavazuje provést s odbornou péčí vyjmenované činnosti plánované, neplánované a opravy hromadného výskytu. V Odst. 6.4 jsou pak definovány dodatečné výkony Dodavatele.

Významným ustanovením je dohoda o výpočtu „klouzavé ceny“ což je úprava ceny v budoucnosti (Příloha 3 ke Smlouvě o údržbě). Počítá se Index klouzavé ceny jako 0,8 zvýšení mírou inflace předchozího roku a 0,2 zvýšení (snížení) mírou průměrné nominální mzdy. Tento výpočet je zcela průhledný míra inflace i růst nebo pokles průměrné nominální mzdy jsou přesně definovány. Konstatujeme, že klouzavou cenou je do smlouvy zavedena inflační doložka.

Na základě vstupů dodaných společností Deloitte pracovníky DP Praha provedl Deloitte ekonomický propočet jednotlivých nákladových komponent. Podotýkáme, že vstupy dané DP Praha vycházely vesměs ze sestav databází systému SAP, který v DP Praha zpracovává a eviduje všechny vstupy. Tedy vstupní data považujeme za relevantní.

Deloitte zpracoval tabulkové výpočty nákladů trasy A, B a A+B, vozů typu 81-71M. Vycházel přitom z počtu prohlídek typu R0 až R4, počtu vlakových souprav a ujetých km. Pokud jde o základní údržbu, spočetl podle jednotlivých typů prohlídek počty hodin údržby pracovníků D, TH a materiál SVM. Vše je stanoveno do roku 2019 a indexováno.

Dále pak byl proveden propočet externích nákladů (nákladů externí služby), služby nezahrnuté v nájmu apod. Tyto tabulky jsme prozkoumali a nenalezli v nich žádné nedostatky, neboť vycházely z podkladů dodaných DP Praha, společně dohodnuté indexaci a odsouhlasení zástupci DP Praha i ŠKODA Transportation.

Na základě analytických tabulek byla stanovena nákladová báze. Ta zahrnuje přímé i nepřímé náklady na požadované činnosti doplněné odhadnutými úsporami v režii DP Praha, které nastanou v případě realizace outsourcingu.

Pro konstrukci ceny byla zvolena metodika dělení na fixní a variabilní náklady. Konstrukce nákladově neutrální ceny je složena ze tří částí.

První částí je první platba, která představuje výdaje outsourcera na koupi části podniku, druhou část tvoří fixní náklady, které reprezentují fixní část nákladu, zajištěnou fixní platbou dodavateli. Tato část je každoročně navýšena indexem klouzavé ceny. Třetí část je variabilní a vztahuje se k uskutečněnému dopravnímu výkonu a je reprezentována jednotkovou cenou na jeden vlakokm. Tato jednotková cena je každoročně upravována indexem klouzavé ceny.

Ekonomický model byl sestaven za předpokladu zahájení realizace outsourcingu od 1.7.2009 s předpokladem pravidelné indexace indexem klouzavé ceny každého 1. ledna. Neutrální cena složená ze tří částí byla:

- první část, fixní jednorázová platba při zahájení outsourcingu 144,9 mil. Kč

- druhá část, paušální platba 340 mil. Kč, ročně indexována indexem klouzavé ceny
- třetí část, platba za vlakokm v počáteční výši 40,70 Kč/vlakokm, každoročně indexovaná indexem klouzavé ceny

Po dlouhém vyjednávání došlo k posunutí outsourcingu na 15.12 2009 a zároveň k posunutí pravidelné indexace k 1. dubnu vždy následujícího roku. Tento dopad byl zohledněn v neutrální (počáteční) ceně tak, že

- fixní jednorázová platba při zahájení outsourcingu zůstává 144,9 mil. Kč
- paušální platba ročně zůstává v původní počáteční výši 340 mil. Kč
- platba za vlakokm zohledňuje posun termínu začátku smlouvy o 6 měsíců a posunutí pravidelné indexace každoročně 1.1 na 1.4. Výsledná výchozí částka je 42,69 Kč/vozkm.

Výpočet celkové úspory

- je vztažen k 1.1.2010, tedy k začátku Full Service
- neutrální cena: fixní část ceny a propočtená jednotková cena platí k 1.1.2010, poté jsou ceny indexovány indexem klouzavé ceny každoročně k 1. dubnu.
- nabídková cena ŠKODA Transportation:
 - o fixní část ceny zůstává (340 mil. Kč první rok a poté pravidelná indexace)
 - o jednotková cena je 40,50 Kč/vlakokm

Z uvedeného byla vypočtena celková výše úspor (za celé období) 208 mil. Kč.

Přesto si dovoluujeme podotknout jednu připomínku. Smlouva a z ní generovaný ekonomický výpočet počítá (zcela správně) se stabilizovanou ekonomikou, v účetní hodnotě, bez významných ekonomických, nebo finančních otřesů. Toto lze akceptovat i z toho důvodu, že prognózy ČR pro rok 2010 tomu odpovídají a předpokládají růst ekonomiky.

Poslední poznámkou je problém ukončení smlouvy. Podle našeho názoru má být ve smlouvě zakotven způsob ukončení, opce dodavatele na další období apod. Smlouva bez takového řešení se zdá být jednostranně nevýhodná pro DP Praha. DP Praha se totiž zavazuje v souvislosti s ukončením smlouvy odkoupit zásoby, převzít personál, uhradit veškeré náklady společnosti ŠKODA Transportation spojené s ukončením smlouvy atd. Zejména závazek uhrazení nákladů spojených s ukončením smlouvy se zdá být velmi závažný. Dle našeho názoru by měla být smlouva v souvislosti s jejím ukončením oboustranně vyváženější.

4. Závěrečné hodnocení

Závěrem lze konstatovat, že předložené ekonomické hodnocení k outsourcingu oprav vozů metra typu M1 a 81-71M a z toho vyplývající smluvní závazky outsourcerů SIEMENS a ŠKODA Transportation jsou zpracovány kvalifikovaně a ekonomické výsledky jsou zcela relevantní.

Výpočty vycházejí zejména z podkladů z databází DP Praha ze systému SAP a jsou neovlivnitelné.

Náhrada firmy BNV firmou Deloitte v případě hodnocení outsourcingu trasy C se ukázalo jako velmi vhodné. To je dokumentováno i genezí ekonomických výpočtů, upřesňováním tabulkových výpočtů a nakonec i stanovením neutrální a z toho vyplývající nabídkové ceny firmy SIEMENS.

Pokud jde o ekonomické výpočty. Část odvozená z oprav, tj. mzdy D, mzdy TH, materiál apod. jsou vyčísleny přesně podle plánu oprav v jednotlivých letech. Pokud jde o poměrné objemy nákladů režijních, nájemné, indexy a další údaje byly vždy stanoveny na bázi konsensuální dohody všech účastníků.

Oblast provozních rizik, neočekávané technické problémy na vozidlech, které se mohou po několika letech vyskytnout vyvolá při jejich odstranění růst nákladů. Např. v současnosti jde o odstranění defektních tažných tyčí mezi podvozkem a skříní vozidla, nebo výměna nefunkčních stavěčů zdrží.

Nezbytná reparace náhradních dílů, která může po zastavení jejich výroby po několika letech nastat, nebo přijetí jiného technického řešení musí být vždy projednáno s Drážním úřadem

Uvedená rizika představují pro DP Praha velmi významný bod v realizaci outsourcingu. Jsou v režii Dodavatelů, což je pro DP Praha významné. Přitom tato rizika jsou v současnosti prakticky nevyčíslitelná, pokud nechceme do ekonomických hodnocení zavádět spekulativní prvek.

Výsledné úspory jsou vyčíslovány v jednotlivých letech. Význam však mají až za celé hodnocené období, protože se v jednotlivých letech výrazně mění vstupy (počet velkých oprav vozidel), ale platba se rozpouští relativně rovnoměrně, bez významných skoků.

Praha, březen 2010

Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc.

Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc.