

Titl.
Představenstvo DP hl. m. Prahy, a.s.
Ing. Milan Křístek,
předseda Představenstva a gen. ředitel
Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

6/12 12
Dopravní podnik hl. m. Prahy
akciová společnost (184)
190 22 Praha 9, Sokolovská 217/42

Co: Sdělovací prostředky

Otevřený dopis k situaci v opravárenské základně tramvají DPP.

Praha 6. prosince 2012

**Vážený pane předsedo Představenstva
a generální řediteli,**

dovolu, abychom Vám předložili krátkou **Analýzu a návrh řešení opravárenské základny tramvají (OZT) při Ústředních dílnách DP hl. m. Prahy, a.s.** za zaměstnance DPP. Jsme přesvědčení, že jediná cesta v nakládání s OZT v Praze - Hostivaři je vlastní provozování opravárenské činnosti.

Zásadně odmítáme jakékoliv úvahy o outsourcingu nebo pronájmu opravy, zařízení nebo dokonce zaměstnanců DPP soukromým firmám, když DPP může mít deseti až stamiliónové zisky a můžeme z toho mít nejen ekonomický přínos. Jen nezodpovědný hospodář by se zbavil tak lukrativního prostředku k vydělávání peněz a současně se chtěl zbavit specialistů v oboru ve prospěch konkurence, která by nám pak prodávala svojí práci s obrovským předražením. Již dnes se to děje v malém, kdy s 300% marží např. kupujeme od Škody T. obyčejné páčky, které bychom mohli mít za 800 Kč/kus, místo od Škody T. za 2400 Kč.

DPP si může značně zvýšit kredit v oboru a prestiž u zájemců o opravy tramvají doma i ve světě. Využijme toho!

Vážený pane předsedo Představenstva a generální řediteli, navrhujeme speciální jednání o této problematice mezi vybranými zástupci odborových organizací, jako reprezentantů zaměstnanců a Vámi s účastí námi přizvaných expertů na danou problematiku.

S pozdravem

za odborové organizace

Luboš Olejář, předseda
Vratislav Feigel, předseda
Petr Slanina, předseda

Příloha: **Analýza a návrh řešení stavu OZT při Ústředních dílnách DP hl. m. Prahy, a.s.**

Kontaktní adresa:

Odbory DP Praha
Na bojišti 5
120 00 Praha 2

Materiál pro vedení DP hl. m. Prahy, a.s.

Praha 6.12.2012

Analýza a návrh řešení stavu OZT při Ústředních dílnách DP hl. m. Prahy, a.s.

1. Pohled do historie OZT

Koncem padesátých let 20. století DPP začíná nakupovat velkoprostorové tramvaje typu PCC od výrobce ČKD TATRA. Nejdříve začíná nákup T1 a pak i T3 v různých modifikacích. Myšlenka nových ústředních dílen pro těžkou údržbu tramvají je již ve stádiu příprav. Vzhledem k problémům ve stavebnictví se realizace prodlužuje a otevření ústředních dílen probíhá v roce 1968.

S politickými změnami po roce 1989 a novými technologiemi v opravárenství kolejových vozidel bylo nutné OZT modernizovat. Současně po uvolnění trhu došlo ke zvýšení cen v nákupu nových tramvajových vozidel. Došlo také k rozhodnutí modernizovat stávající tramvaje ČKD TATRA a provádět opravy tramvají.

Ústřední dílny Dopravního podniku hlavního města Prahy (ÚD DPP) a jejich část opravárenská základna tramvají (OZT) byly na základě předešlého rozhodnutí vedení DPP v letech 1995 – 2004 modernizovány. Tato modernizace, nejen strojního a technologického vybavení, také zahrnovala opravy a zateplení budov. Provedená investice znamenala velký posun pro údržbu, modernizaci a mimořádné opravy tramvají pro DPP.

V počátku modernizace OZT měl DP ve svém vozovém parku tramvaje pouze z produkce ČKD TATRA. Většinou tramvaje jednosměrné typu T3 a T6. Dále bylo k dispozici 47 článkových obousměrných tramvají KT8D5. Realizace investice v OZT byla pojata do dvou velkých etap, kdy v první etapě byla obnovena větší část OZT zejména pro záměr modernizovat tramvaje typu T3. Druhá etapa měla zahrnovat linku na údržbu a modernizaci článkových tramvají. Tato etapa nebyla dokončena a tak článkové tramvaje procházejí modernizací i na pracovišti pro sólo tramvaje.

Již v té době OZT začíná s externími zakázkami. Představuje to například opravu elektrických výzbrojí ČKD TV3 pro tramvaje T6A2 a KT4Dt BVG Berlin. Dále se společně s ČKD TATRA podílí na opravě tramvají KT8D5 z Košic pro německý Strausberg. Kooperace také probíhá s GVB Gera a SVZ Zwickau. V jednání byla též úprava a zapůjčení tramvají DPP KT8D5 na 2 roky do Chemitz.

2. Tramvajové dílny modernizují tramvaje pro Prahu s využitím nové technologie

Vzhledem k vysokým cenám nových tramvají a nejasnostem ohledně závodu ČKD Dopravní systémy, na které byl v roce 2000 vyhlášen konkurz dochází k rozhodnutí masivně v OZT modernizovat starší tramvaje T3 na typ T3R.P. V roce 2002 byla zahájena modernizace tramvají typu T3 na T3R.P v OZT. V průběhu následujících 8 let bylo takto kompletně zmodernizováno v OZT 280 tramvají T3.

Současně docházelo při modernizaci tramvají T3 k zjištění, že některé vozové skříně mají nadměrné opotřebení či poškození, bylo tedy rozhodnuto o modernizaci novou vozovou skříní od f. Pragoimex na typ T3R.PV. Z původní tramvaje jsou použity podvozky, některé komponenty a technický průkaz. Takto bylo v rámci OZT zmodernizováno (nově postaveno) celkem 35 tramvají typu T3R.PV.

V probíhajících modernizacích docházelo i nadále ke zjištění o špatném stavu některých vozových skříní typu T3. Vzhledem k situaci na trhu, zkušenostem jiných DP a nabídce f. Pragoimex bylo rozhodnuto o nákupu nových hrubých staveb vozů VarCB3LF. Takto bylo dosaženo za poměrně nízké náklady modernizace tramvaje s částečně nízkopodlažním vstupem pro cestující u prostředních dveří. V letech 2006 – 2010 bylo postaveno celkem 33 částečně nízkopodlažních tramvají T3.PLF. Výhodou těchto tramvají je, že jsou spřahovatelné již s modernizovanými vozy T3R.P a T3R.PV. Rozhodnutím o zastavení modernizací všech, dochází k pozastavení modernizací s novou vozovou skříní VarCB3LF.

V roce 2009 dochází k dohodě firma Cegelec a jejím kooperačním partnerem firma Pars nova o provedení modernizací tramvají KT8D5 na typ KT8D5.RN2P do OZT. V rámci OZT tak dochází k modernizacím nejen tramvají T3, ale i KT8D5. Takto projde modernizací dalších 24 tramvají KT8D5.

3. Využití kapacit i pro externí zakázky v minulých letech

V době kdy OZT procházela investicemi do objektů a strojního zařízení, byly provedeny určité zakázky, které nemohly vzhledem ke snížené kapacitě být v takových objemech. Jak již bylo v úvodu popsáno, bylo pro OZT hlavním partnerem ČKD. Při zahájení modernizací tramvají T3 pro DPP bylo rozhodnuto tehdejší GŘ DPP provádět v OZT i externí zakázky. Jejich realizace začala však probíhat pozvolna. Nejdříve byly modernizovány dvě tramvaje KT4D pro DP Szeged v roce 2004. Po té bylo naplánováno i několik dalších zakázek pro externí odběratele. Realizace měla začínat v roce 2007 – 2008. Z těchto zakázek můžeme uvést:

- Modernizaci tramvají SGP E21 pro konsorcium Bombardier-Cegelec. Bohužel vzhledem k postoji tehdejšího technického ředitele ing. Zamrazila byla zakázka na modernizaci 120 tramvají odmítnuta a předána opravárenskému závodu ve Wien.
- Modernizaci tramvají Göteborg M31 pro firmu Cegelec. Tato firma získala zakázku na modernizaci 75 tříčlankových jednosměrných tramvají s nízkopodlažním středním článkem. V rámci OZT bylo realizováno v letech 2008-2011 v ÚD DP pouze 8 tramvají. Opět díky postoji vedení DPP a nezájmu o tuto zakázku byla celková modernizace ukončena. V roce 2011 došlo k dohodě s firmou Ekova Electric, která je součástí DP Ostrava. Ekova Electric tento projekt jako dodavatel firmy INEKON společně s firmou Cegelec realizuje.

Dále byla odsouhlasena vedením DPP další externí zakázka na modernizaci tramvají M8C pro Heidelberg. Tento typ tramvaje M8C opět chtěla v OZT zadat firma Cegelec. Jednalo se o 8 tříčlankových obousměrných tramvajích s nízkopodlažním středním článkem. Toto bylo odmítnuto a tak realizace v letech 2008-2010 s celkovou modernizací proběhla v KOS Krnov. Bohužel i v této zakázce bylo značně nekompetentní rozhodnutí JSVT a TŘ.

4. Nejasná budoucnost OZT a nezáměr o externí zakázky

Nejistá budoucnost a otazníky nad provozem i vlastníkem OZT dopadá na možnost provádět externí zakázky v OZT. Zájem kooperantů a zákazníků, kteří by v OZT chtěli zadávat práci opadá a utichá. Další externí zakázky již nebyly

v OZT poptávány, jelikož není doposud vyjasněná budoucnost OZT a to především vztah k DPP.

OZT se zabývají pouze opravami tramvají pro DPP, modernizují tramvaje KT8D5 a mají menší externí zakázky malého rozsahu. V době, kdy byl technickým ředitelem ing. Zamrazil, došlo též k velkému propouštění z OZT a rušení agenturních pracovníků. Tímto rozhodnutím se dostalo OZT na kritický stav dělníků v OZT.

I přes různé argumenty technického ředitele a vedoucího JSVT, že externí zakázky nejsou tak lukrativní a pro OZT vhodné, můžeme uvést třeba jen bodově další možné projekty.

- Modernizace 12 tramvají T3SU na typ T3R.P pro zákazníka z Ruska.
- Modernizace 78 tramvají GT6N pro BVG, Berlin.
- Modernizace s vložením nízkopodlažního článku do příměstské tramvaje pro Salzburg v počtu 10 tramvají, realizováno v Ekova Electric Ostrava 2011-2013.

Vhodných zakázek pro OZT v posledních pár letech by se dalo najít mnohem více. Uvedme například modernizace a celkové opravy tramvají GT6N pro Mnichov, které získaly ústřední dílny Lipského dopravního podniku (IFTEC Leipzig) nebo GVB Gera. Opravy historických tramvají pro Kobenhaven, Stocholm, Namburg atd. Každá zakázka mohla znamenat dobrou referenci a kladné body pro získávání nových zakázek pro OZT.

Současný stav OZT je především zaměřen na opravy tramvají DPP a tak je OZT v jakémsi polospánku. Investice, které byly vloženy v době modernizace do OZT tak znamenají pro DPP zejména ekonomickou zátěž a ne užitek či zpětný zisk pro DPP.

5. Nadějná blízká budoucnost OZT pod novým vedením

V současné době ekonomické krize se otevírají další možné nové zakázky. Například v Německu přichází opět doba modernizací tramvají, které mají přednost před nákupem nových vozidel. Takové zakázky jsou nyní poptávány v konkurenčních ústředních dílnách a to zejména v Ekově Electric Ostrava – součást DP Ostrava a IFTEC Leipzig – součást LVB Leipzig.

Z mnoha zakázek můžeme uvést tyto modernizace, které jsou vhodné pro OZT:

- Modernizace 33 tramvají GT6M pro Jenaer Nahverkehr.
- Modernizace 8 tramvají GT6M pro Stadtverkehrs GmbH Frankfurt (Oder).
- Modernizace tramvají pro MPK Kraków.
- Lakování, kompletace pro obchodní firmu ČR v počtu 59 tramvají v délce 30 m v kooperaci s dodavatelem na stavbu hrubých staveb. Koncepce na bázi tramvají ČKD TATRA a Pragoimex Vario.
- Modernizace tramvají pro DP Košice, které v rámci ROP EU 2015-2017 mají modernizovat celkem 60 tramvají T3 a pokračovat v modernizacích tramvají KT8D5.
- Velké prohlídky tramvají KT4D-MC pro Verkehrsgesellschaft Görlitz v počtu 12 tramvají.
- Modernizace tramvají ČKD TATRA pro BKV Budapešť.
- Modernizace 10 tramvají T3 pro Dopravný podnik Bratislava s použitím nové vozové skříně VarCB3LF.
- Velké prohlídky pro jiné DP v Evropě nových nízkopodlažních tramvají v dalších letech na základě zkušeností z předešlých zakázek.
- Kooperační výroba pro firmu SIEMENS (nutná certifikace – povinnost každého dodavatele SIEMENS).
- Kooperační výroba pro firmu BOMBARDIER (nutná certifikace – povinnost každého dodavatele BOMBARDIER).
- Kompletace podvozků pro firmu Pragoimex.
- Výrobní a opravárenská spolupráce pro ČD a ČD Cargo (generální opravy trakčních motorů pro jednotlivé provozní jednotky a depa).

- Spolupráce na modernizaci tramvají ČKD KT4D pro Lvov s partnery ČR a Ukrajiny.
- Spolupráce na kompletaci nízkopodlažních tramvají pro STADLER.
- Výroba dílců pro firmy obchodující s náhradními díly na tramvaje a lokomotivy z produkce skupiny ČKD.

Pro úspěšné fungování OZT je možné získat i další nové zakázky, které se naskytnou zejména v Německu, Polsku, ale i Slovenku nebo Maďarsku. Například slovenská vláda schválila velké investice do modernizace a výměny vozového parku tramvají v Bratislavě a Košicích. V Bratislavě dojde k nákupu cca 60 - 80 tramvají o délce 32 m (jako 15T nebo 14T), v Košicích budou modernizovat tramvaje KT8D5, T3 a T6A5.

Společně s projekční firmou z Maďarska je připravený projekt na modernizaci tramvají T6A5. Tato realizace nejen pro Košice, ale také pro jiná města by mohla probíhat v OZT. Nadále sledujeme pečlivě situaci v Budapešti, kde se nutně musí rozběhnout program modernizace a také obnovy trolejbusů i tramvají (i z produkce ČKD TATRA), na kterém by se mohlo OZT podílet.

Zakázek, které by se dalo pro OZT sehnat je relativně dost. Otázkou je, jak se vedení DP vždy k těmto zakázkám postaví. V dřívějších dobách vesměs zády a nebo s bezdůvodně vysokou cenou. Navíc mnohé nízkopodlažní tramvaje nakoupené v letech 1992- 2000 nabíhají do velkých oprav či modernizací a menší DP v Německu i Rakousku nemají dostatečné kapacity. OZT kapacity i příslušné certifikáty má a mohla by tak i cenově být přístupná pro realizaci těchto zakázek.

Neměli bychom také opomíjet vlastní údržbu tramvají DPP. Protože základem kvalitní tramvajové dopravy je výborné dílenské zázemí. Toto zázemí bylo v minulých letech v OZT vybudováno a mělo přispět ke špičkové údržbě tramvají DPP, ale také k možnosti nabízet kapacity jiným DP či firmám.

6. Hospodaření s vyřazenými tramvajemi DPP

V současné době DPP nakupuje nové nízkopodlažní tramvaje a tak dochází k vyřazování tramvají typu T3 nebo jejich modifikací (T3M, T3SUCS). Odprodej nyní probíhá tak, že tramvaje po dojetí kilometrického proběhu jsou odstaveny a v rámci elektronické aukce prodány.

V koncepci správného a ekonomického fungování nejen DPP, ale také OZT by mělo dojít po vyřazení k následnému zhodnocení vyřazené tramvaje. Koncepce hospodaření OZT a správného nakládání s vozovým parkem tramvajů DPP by mělo dojít již v průběhu posledního kilometrického proběhu tramvaje k nabídnutí zájemci vyřazované tramvaje. Pracovník DPP by měl vyhledávat přímé zájemce o tramvaje, kteří nejen vyřazenou tramvaj zakoupí, ale také si objednájí práce v OZT. Tím dojde k tomu, že oprava či modernizace takové tramvaje přinese určitý zisk OZT. Tímto dojde také ke snížení fixních nákladů. V minulosti již bylo několik takových projektů nabídnuto, bohužel minulým vedením DPP vždy odmítnuto se slovy – v OZT bude proveden outsourcing.

Bylo uvažováno, že vyřazená tramvaj T3 projde buď prohlídkou „PO“ nebo bude modernizována dle vzoru tramvajů T3R.P se kterými má OZT velkou zkušenost. Takové práce jsou pro OZT nejefektivnější, ale také velmi dobře známé. Takové zakázky přispějí k popularitě OZT, ale také ekonomicky pomohou k fungování nejen OZT i celého DPP.

7. Závěr a úvaha nad OZT

Závěrem lze říci, že pokud OZT má být pro DPP ekonomicky přínosná, je zapotřebí, aby měla v rámci DPP určitou samostatnost. Tato samostatnost jí pomůže nejen v řízení a ekonomickém chodu, ale i v získávání nových externích zakázek. Její podřízení je nutné přímo generálnímu řediteli DPP.

Vedení OZT pak se souhlasem GŘ DPP může kromě práce pro DPP JSVT získat také zajímavé externí zakázky. Dobře vytížená jednotka OZT s lukrativními externími zakázkami pak může přispět svým ziskem k lepšímu fungování DPP.

V případě prodeje nebo pronájem třetímu subjektu může dojít k podobným problémům jako v Londýně, Mnichově či Norimberku. Před tímto postupem varujeme.

Technologické zázemí a prostory OZT jsou konkurenceschopné i jiným opravárenským závodům v Evropě či přímo výrobcům nových kolejových vozidel. Tato alternativa k využívání OZT pod DPP může vhodným vedením ročně vydělat až několik desítek miliónů Kč. Proto doporučujeme tento směr fungování OZT.

Odborové organizace působící v DP hl. m. Prahy, a.s.

Odborové organizace působící v DP hl. m . Prahy, a.s.

ZO Odborového svazu dopravy - Odbory DP Praha, IČ 75136015
zastoupená Lubošem Olejářem

OSPEA - OS pracovníků elektrických drah a autobusové dopravy, IČ: 26633485,
zastoupená Vratislavem Feigelem

ZO OS Dopravní podnik Elektrické dráhy, o.z., IČ: 17049008,
zastoupená Petrem Slaninou

ZO Odborového svazu dopravy Motol, IČ: 71242333
zastoupená Jiřím Zabloudilem

Odborové sdružení ZO Dopravního podniku Autobusy Praha, o.z., IČ: 26631776,
zastoupené Jiřím Čadou

ZO DOSIA - Nezávislé odbory strojvedoucích, dozorců dep a provozních
pracovníků, IČ: 71003487,
zastoupená Oldřichem Schneiderem

OS DOSIA ZO – Podnikový výbor D.P.HL.M. Prahy, A.S. – Autobusy, IČ:
62939343,
zastoupený Josefem Buriánkem

ZO DOSIA DP - Metro - strojvedoucí, IČ: 86596802,
zastoupená Tomášem Novotným

ZO OS DOSIA Dopravního podniku Praha, a. s. - ředitelství, IČ: 62940724,
zastoupená Zdeňkou Královou

ZO Odborového sdružení Čech, Moravy, Slezska při DPP, RČO: 0105001-7
zastoupená Markem Tošilem

ZV OS DOSIA Dopravního podniku Praha, a. s. - PJA – dispečink, IČ: 63108551,
zastoupený Ing. Karlem Černým

Zdravé odbory, IČ: 22906479,
zastoupená Zuzanou Nesvadbovou