

## Odboráři DPP napsali novému řediteli: Opravnu tramvají nedáme!

Kvůli dílnám je šéf pražského dopravního podniku Milan Křístek v klinči. Z jedné strany na něj tlačí odboráři, z druhé Škoda Transportation.

### PODNIKÁNÍ A TRHY

Ondřej Koutník | 07.12.2012



© pražskétramvaje.cz

Kvůli „zlatému vejci“ pražského dopravního podniku (DPP) se nový generální ředitel firmy Milan Křístek dostal do klinče. Již v polovině listopadu ČESKÁ POZICE upozornila, že se v městské firmě schyluje k jedné z klíčových bitev. Půjde v ní o opravny tramvají v pražské Hostivaři – ty by ráda získala plzeňská Škoda Transportation, která dopravnímu podniku dodává nové tramvaje. Proti tomu však nyní do boje vyrazily podnikové odbory.

ČESKÁ POZICE získala jejich otevřený dopis z 6. prosince adresovaný představenstvu Dopravního podniku hlavního města Prahy (DPP) a generálnímu řediteli Křístkovi. Odboráři v něm mimo jiné upozorňují, že kvůli aktuální nejistotě ohledně budoucnosti dílen přichází firma o desítky milionů korun ročně.

### **Žádný outsourcing!**

„Zásadně odmítáme jakékoliv úvahy o outsourcingu nebo pronájmu opravny, zařízení nebo dokonce zaměstnanců DPP soukromým firmám, když DPP může mít deseti- až stamilionové zisky a můžeme z toho mít nejen ekonomický přínos,“ apelují zástupci většiny odborových organizací na nového šéfa podniku.

## Zbavovat se lukrativního prostředku na vydělávání peněz a specialistů v oboru by dle odborářů bylo zcela nesmyslné

Zbavovat se lukrativního prostředku na vydělávání peněz a specialistů v oboru by dle nich bylo zcela nesmyslné a pouze by to prý pomohlo konkurenci, od které by pak podnik nakupoval za předražené ceny. „Již dnes se to děje v malém, kdy s 300% marží například kupujeme od Škody Transportation obyčejné páčky, které bychom mohli mít za 800 Kč/kus, místo od Škody Transportation za 2400 Kč,“ stojí v dopise, na jehož konci odboráři navrhuji k problematice opraven speciální jednání.

Opráveňská základna tramvají (OZT) v Hostivaři prošla v letech 1995 až 2004 rozsáhlou investicí a modernizací a podle znalců má v současnosti hodnotu zhruba 1,8 miliardy korun. V Evropě jde o jednu z nejlépe vybavených opraven tramvají.

### **Desítky milionů ve vzduchu**

Součástí dopisu je obsáhlá analýza a návrh řešení stavu OZT. Klíčovou částí tohoto dokumentu je sdělení, že nejistá budoucnost a otazníky nad provozem a vlastníkem dílen negativně ovlivňují možnost provádět externí zakázky, díky nimž by přitom dopravní podnik mohl ročně vydělávat desítky milionů korun. Podle odborářů by opravy měly mít v rámci DPP určitou samostatnost a měly by být podřízeny přímo generálnímu řediteli podniku.

### **Seznam potenciálních zakázek, o které by se hostivařské opravy mohly ucházet, přikládáme v příloze.**

„Zakázek, které by se dalo pro OZT sehnat, je relativně dost. Otázkou je, jak se vedení DPP vždy k těmto zakázkám postaví. V dřívějších dobách vesměs zády anebo s bezdůvodně vysokou cenou,“ stěžují si odboráři. Jak již ČESKÁ POZICE uvedla v polovině listopadu, v minulosti se kvůli nezájmu minulých vedení DPP proměškalo několik lukrativních zakázek.

Dva příklady pro ilustraci: podnik odmítl zakázku na modernizaci 120 tramvají SGP pro vídeňský dopravní podnik od konsorcia firem Bombardier-Cegelec a předčasně (po osmi tramvajích) ukončil modernizaci celkem 75 tramvají pro švédský Göteborg. Tato zakázka byla následně předána do společnosti Ekova Electric, která je dceřinou firmou Dopravního podniku Ostrava.

Na závěr analýzy její autoři varují před prodejem či pronájmem dílen třetímu subjektu a argumentují neúspěšnými projekty v Londýně, Mnichově či Norimberku. „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 milionů korun,“ napsali na závěr zástupci dvanácti odborových organizací působících v dopravním podniku s více než deseti tisíci zaměstnanci. V kuloárech se hovoří o možném zisku až kolem tří set milionů korun ročně.

## Pod dvojitým tlakem

Z jedné strany tedy na Křístka tlačí zástupci zaměstnanců, aby opravy tramvají udržel v rámci společnosti a nepřepouštěl je třetímu subjektu (jak vyplynulo z dopisu odborářů řediteli, tímto způsobem by měla být zajištěna soběstačnost a ekonomická výhodnost dílen pro DPP). Jenomže z druhé strany na Křístka tlačí Škoda Transportation, která má o hostivařské opravy zájem. „Náš zájem o OZT Hostivař stále trvá,“ potvrdila ČESKÉ POZICI již dříve tisková mluvčí Škodovky Lubomíra Černá.

Kdyby ředitel podniku Křístek blokoval outsourcing opraven tramvají, Škoda Transportation by na oplátku mohla DPP podusit s dodávkou nových tramvají. Když ČESKÁ POZICE v polovině listopadu zjišťovala Křístkův názor na případný outsourcing dílen, uvedl, že v současné době není tento záměr aktuální. Připustil však, že vzhledem k obměně tramvajového parku (dodávky nových tramvají od plzeňské Škody) se „logicky snižuje i počet velkých pravidelných oprav na starých tramvajích, které realizujeme právě v OZT“. Možnost outsourcingu do budoucna tehdy nevyloučil. To v DPP zřejmě vyvolalo nevoli, a proto posléze začal Křístek vystupovat k tomuto tématu daleko opatrněji. V nedávném rozhovoru pro Hospodářské noviny prohlásil, že prodej ani outsourcing dílen není na pořadu dne.

Tak jednoduché to však Křístek mít nebude. Dopravní podnik totiž stále vyjednává se Škodou Transportation o změnách podmínek dodávky nových tramvají. Podnik se v minulosti zavázal, že do roku 2018 odebere od Škody 250 tramvají 15T ForCity za bezmála 19 miliard korun (dosud jich dle Křístka zbývá odebrat zhruba 190). Jenže situace se zkomplikovala, protože DPP letos neodebere roční penzum tramvají, čímž by se příští rok, pokud by Škoda Transportation nebyla ochotná k ústupkům, mohl dopravní podnik dostat pod značný tlak. Jak uvedl Křístek pro Hospodářské noviny: „Požádal jsem management, aby připravil veškeré podklady pro jednání se Škodou. Chceme buď snížení dodávek, rozložení v čase či zlepšení podmínek pro náš podnik. Zároveň jsme si vědomi, že existují i naše závazky, například penále za nedodržení plateb.“

## Kdyby ředitel podniku Křístek blokoval outsourcing opraven tramvají, Škoda Transportation by na oplátku mohla DPP podusit s dodávkou nových tramvají

Když ČESKÁ POZICE v polovině listopadu zjišťovala Křístkův názor na případný outsourcing dílen, uvedl, že v současné době není tento záměr aktuální. Připustil však, že vzhledem k obměně tramvajového parku (dodávky nových tramvají od plzeňské Škody) se „logicky snižuje i počet velkých pravidelných oprav na starých tramvajích, které realizujeme právě v OZT“. Možnost outsourcingu do budoucna tehdy nevyloučil. To v DPP zřejmě vyvolalo nevoli, a proto posléze začal Křístek vystupovat k tomuto tématu daleko opatrněji. V nedávném rozhovoru pro Hospodářské noviny prohlásil, že prodej ani outsourcing dílen není na pořadu dne.

Tak jednoduché to však Křístek mít nebude. Dopravní podnik totiž stále vyjednává se Škodou Transportation o změnách podmínek dodávky nových tramvají. Podnik se v minulosti zavázal, že do

roku 2018 odebere od Škody 250 tramvají 15T ForCity za bezmála 19 miliard korun (dosud jich dle Křístka zbývá odebrat zhruba 190). Jenže situace se zkomplikovala, protože DPP letos neodebere roční penzum tramvají, čímž by se příští rok, pokud by Škoda Transportation nebyla ochotná k ústupkům, mohl dopravní podnik dostat pod značný tlak. Jak uvedl Křístek pro Hospodářské noviny: „Požádal jsem management, aby připravil veškeré podklady pro jednání se Škodou. Chceme buď snížení dodávek, rozložení v čase či zlepšení podmínek pro náš podnik. Zároveň jsme si vědomi, že existují i naše závazky, například penále za nedodržení plateb.“

Kdyby ředitel podniku Křístek blokoval outsourcing opraven tramvají, Škoda Transportation by na oplátku mohla DPP podusit s dodávkou nových tramvají – například přísnějším splátkovým kalendářem. Kuloáry „cestují“ informace, že tento nátlak na Křístka již začal...

### **Odboráři nabízejí pomoc**

Podle informací ČESKÉ POZICE od zástupců zaměstnanců jsou ve vozovkách DPP odstaveny „desítky porouchaných tramvají“, jak 14T (Porsche), tak i 15T (ForCity). Experti na tramvajovou problematiku proto doporučují na základě neodstraněných závad vypovědět Škodě Transportation smlouvu na dodávku nových (poruchových) tramvají. O problému chtějí odboráři jednat s představenstvem podniku. Podle informací ČESKÉ POZICE mohou vedení nabídnout i pomoc s odstraňováním závad na již dodaných tramvajích, což by dle jejich názoru „znamenal obrat v celé kauze“.

Praha, 7. listopadu 2012

---

Zdroj:

<http://www.ceskapozice.cz/byznys/podnikani-trhy/odborari-dpp-napsali-novemu-rediteli-opravnu-tramvaji-nedame#comment-52529>