

Rozehrává se miliardová hra o opravny tramvají

ČESKÁ POZICE zjistila, že jedna z klíčových bitev v pražském dopravním podniku (DPP) se svede o opravy tramvají v Hostivaři, jež mají bezmála dvoumiliardovou hodnotu. Na stole je nyní varianta s jejich pronájmem a eminentní zájem projevuje plzeňská Škoda Transportation. Zaměstnanci DPP však ostře nesouhlasí: podle nich by bylo nesmyslné zbavovat se „zlatého vejce“, které může společnosti vydělávat. Myslí si to i nové vedení DPP?

Dle zaměstnanců by bylo nesmyslné zbavovat se něčeho, co může pražskému dopravnímu podniku vydělávat. Myslí si to i nové vedení DPP?

PODNIKÁNÍ A TRHY | POLITIKA

Ondřej Koutník | 19.11.2012



© ČESKÁ POZICE, Richard Cortés

Oprárenská základna tramvají (OZT) v Hostivaři, o niž má zájem plzeňská Škoda Transportation, je jednou z nejlépe vybavených v Evropě a má podle odhadů bezmála dvoumiliardovou hodnotu.

Podle informací ČESKÉ POZICE se v Dopravním podniku hlavního města Prahy (DPP) schyluje k jedné z klíčových bitev, v níž půjde o opravy tramvají v pražské Hostivaři. Ty mají bezmála dvoumiliardovou hodnotu. Na stole je nyní varianta s jejich pronájmem a eminentní zájem projevuje plzeňská Škoda Transportation. Uskutečnění „dealu“ by mělo dopomoci nové vedení společnosti pod taktovkou generálního ředitele Milana Křístka. ČESKOU POZICÍ oslovení odborníci jsou toho názoru, že by taková transakce byla pro dopravní podnik velmi nevýhodná.

Oprávérenská základna tramvají (OZT) v Hostivaři prošla v letech 1995 až 2004 rozsáhlou modernizací a podle znalců má v současnosti hodnotu zhruba 1,8 miliardy korun. V Evropě jde o jednu z nejlépe vybavených opraven tramvají. Kolem OZT létají dravci, jako je plzeňská Škoda Transportation, která o pronájem dlouhodobě jeví zájem. „Náš zájem o OZT Hostivař stále trvá,“ potvrdila ČESKÉ POZICI tisková mluvčí Škodovky Lubomíra Černá.

V uplynulých dnech jsme hovořili jak se zaměstnanci působícími v odborech a v dozorčí radě společnosti, tak s pražskými politiky. Ze zjištěných informací vyplynuly dvě názorové linie:

Na jedné straně stojí zaměstnanci a odborníci z dopravního podniku, pro něž jsou dílny jakýmsi „rodinným stříbrem“ a „zlatým vejcem“. Považují je jednak za zdroj, jenž může podniku generovat peníze díky externím zakázkám, jednak ale také za technickou nezbytnost (údržba vlastních strojů) pro společnost, jejíž tramvajová „flotila“ čítá zhruba 950 tramvají.

Na druhé straně pak stojí někteří pražští politici a současné vedení podniku, kteří by mohli prosazovat pronájem OZT firmě Škodě Transportation, jež společnosti dodává tramvaje. Příznějme, že takový záměr by byl z hlediska plzeňské firmy logický. Uvádíme několik argumentů:

- Kdyby Škodovka získala do pronájmu opravárenské dílny, získala by od dopravního podniku nové zakázky (vedle dodávek nových tramvají) na opravy porouchaných tramvají.
- Kdyby dopravní podnik v rámci úsporných opatření začal prosazovat strategii modernizace starších tramvají ve svých dílnách (jak děje v jiných zemích – Německu, Polsku, Maďarsku, Rakousku, Ukrajině či Asii), nepotřeboval by nakupovat nové tramvaje, jejichž dodavatelem je Škoda, která by tím přišla o zakázky. Nicméně by se „zahojila“ na opravách starších tramvají.
- Díky pronájmu dílen by se Škoda dostala k zakázkám od některých externích zadavatelů, kteří by podle znalců z DPP na základě dlouholeté tradice ČKD Tatra spíše prosazovali spolupráci právě s pražským dopravním podnikem.
- Jde o konkurenční boj: OZT je pro Škodu Transportation v případě rekonstrukcí a modernizací tramvají nejen výrazným konkurentem, ale zároveň i „pojídačem“ potenciálních zakázek na dodávku nových tramvají.

Plíživý souhlas „generála“ Křístka

Nový šéf DPP Milan Křístek si uvědomuje, že opravy tramvají budou jedním z klíčových témat jeho působení v dopravním podniku. Minulý týden proto OZT navštívil a zjišťoval informace a názory od pracovníků dílen. ČESKÉ POZICI sdělil, že v současné době není ve hře „vytržení“ opraven tramvají z dopravního podniku. Uvedl, že prozatím je OZT díky dosavadním zakázkám (příslib spolupráce na kompletaci 100 tramvají pro filipínskou Manilu) soběstačná a přináší zisk.

S patřičnou opatrností však dodal, že důležitý je i dlouhodobé hledisko. Úvahy o fungování opraven tramvají mohou být podle Křístka ovlivněny dodávkami nových tramvají (od Škody Transportation): „Tím, že nyní zažíváme velkou obměnu tramvajového parku, tak se logicky snižuje i počet velkých pravidelných oprav na starých tramvajích, které realizujeme právě v OZT.“ Přesně tento postup by hrál do karet plzeňské Škody.

ČESKÁ POZICE již při finálovém výběru nového šéfa DPP upozorňovala na zajímavé osobní vazby. Křístek má podle mnohých lidí z prostředí dopravního podniku a pražské radnice blízko k bývalému ředitelipodniku Martinovi Dvořákovi (od doby společného působení v Českém Telecomu). Dvořák se zase dobře zná s bývalým šéfem Škoda Holding Martinem Romanem, v jehož případě se spekuluje, zda nemá ve Škoda Transportation majetkový podíl (doposud se však nic takového nepotvrdilo). Navíc spolujednatel Škody Transportation je Dvořákův známý Tomáš Krsek.

A Martin Dvořák pronájem hostivařských tramvajových opraven podporuje. „Měly by se ponechat a dlouhodobě pronajmout silnému partnerovi, který dokáže zajistit vytížení kapacity. Nechat volnou kapacitu ležet ladem znamená dále dotovat provozní náklady OZT. Jen chci připomenout všem odpůrcům outsourcingu, že to není prodej závodu, jak často mylně uvádějí,“ napsal Dvořák ČESKÉ POZICI.

Letos v únoru Hospodářské noviny informovaly, že dopravní podnik se chystal prodat opravny firmě Škoda Transportation za pouhých 238 milionů korun. Na vytvoření rámcové smlouvy mezi DPP a Škodou Transportation se podle HN podílela advokátní kancelář Šachta & Partners (dnes MSB Legal). Téměř „upečený“ obchod zastavil loni v prosinci pražský magistrát pod novým vedením ODS a TOP 09. Dvořák se hájil takzvanými odpisy majetku a posudky auditorské firmy Deloitte a ČVUT, které se zabývaly výhodností prodeje. Argumenty zástupců ČVUT pro prodej OZT však podle našich informací považuje většina zástupců zaměstnanců z řad odborových organizací za účelově nepravdivé.



© DPP

Bývalý šéf DPP Martin Dvořák pronájem hostivařských tramvajových opraven podporuje; dříve je chtěl dokonce prodat Škodě Transportation.

Podle odboráře Jiřího Obitka DPP nemá v oblasti oprav takové know-how a nedisponuje na trhu dostatečně silnou pozicí ve srovnání se zavedenými firmami

Prezident Federace profesních odborů a Křístkův spojenec v dozorčí radě Jiří Obitko uvedl, že jedním z hlavních úkolů nového šéfa DPP bude najít způsob, jak společnost do budoucna financovat. „Pakliže město zajistí, že dopravní podnik bude mít dostatek finančních prostředků na takzvané ‚core business‘, pak by bylo dobré, aby dopravní podnik udržel všechny služby, které může poskytovat.“ Současně však Obitko poznamenal, že dopravní podnik nemá v oblasti tramvajových oprav takové know-how a nedisponuje na trhu dostatečně silnou pozicí ve srovnání se zavedenými firmami, jako je Škoda Transportation, Siemens či Bombardier.

Potenciál hostivařských dílen

Jaký je dle námi oslovených odborníků z prostředí OZT potenciál činnosti hostivařských dílen? Jde především o provedení externích zakázek na modernizaci a opravu tramvají, údržbu a rekonstrukci vlastních strojů nebo o modernizaci vyřazených tramvají, které jsou určeny k následnému prodeji.

Externí zakázky

V minulosti byly v OZT provedeny některé externí zakázky, o které však minulá vedení DPP nejevila příliš zájem. Jako příklady můžeme uvést odmítnutí zakázky na modernizaci 120 tramvají SGP pro konsorcium firem Bombardier-Cegelec. V letech 2008 až 2010 byla zase zrušena modernizace osmi tramvají pro německý Heidelberg nebo ukončena modernizace 75 tramvají (uskutečněno jen osm tramvají) pro švédský Göteborg (zakázku nakonec získaly ústřední dílny dopravního podniku v Ostravě).

V nejbližších letech se podle informací ČESKÉ POZICE nabízí několik zahraničních zakázek s ročním objemem až několik set milionů korun (podle našich informací až 750 milionů). Jde například o modernizace dvanácti tramvají pro ruského zákazníka, tramvají AEG pro Berlín či tramvají v Budapešti (stroje jsou z produkce ČKD Tatra), Krakově a Košicích (až 60 tramvají).

Podle odborníků, s nimiž jsme hovořili, bude důležité, jak se k potenciálním příležitostem postaví nové vedení DPP, protože minulé managementy dle nich zhatily řadu zakázek – například kvůli úmyslně vysokým režijním cenám či nerozhodností ve strategii OZT. Právě vhodná cenová politika by podle znalců byla šancí na získání zakázek na opravy a modernizace tramvají zejména menších dopravních podniků v Německu či Polsku.

Vlastní opravy

Dalším důležitým aspektem OZT jsou rekonstrukce vlastních tramvají. Od roku 2002 se v OZT podařilo zrekonstruovat a modernizovat více než čtyři sta tramvají. Šlo o například o typy T3R.P, T3R.PV, T3.PLF, které dnes vidíme v pražských ulicích v provozu. Dalším příkladem byl tramvajový model KT8D5.RN2P, jehož modernizace byla v roce 2009 převedena z šumperské firmy Pars nova (patří Škodě Transportation) do hostivařských dílen (zlevnění bylo sice zanedbatelné, ale byly tím využity pracovní síly pražských dílen).

Vydělat na šrotu

Modernizací staré tramvaje lze podle odhadů vydělat v rozsahu 1,2 až 1,8 milionu korun

Příležitostí k zisku jsou vyřazené staré tramvaje (zejména model T3), kterých se však dopravní podnik za velmi nízké ceny zbavuje – zejména do východních zemí (Rusko, Ukrajina). Podle zdrojů z OZT by víc než prodej „šrotů“ bylo výhodnější, kdyby stroje prošly rekonstrukcí a modernizací a až pak by byly za mnohem vyšší částky prodány. Modernizací staré tramvaje lze podle odhadů vydělat v rozsahu 1,2 až 1,8 milionu korun.

Zeptali jsme se zástupců zaměstnanců dopravního podniku, co si o případném pronájmu OZT myslí. „Jsem jednoznačně proti jakémukoliv výprodeji. OZT je naše rodinné stříbro. Máme know-how, přece se toho nebudeme zbavovat,“ napsal ČESKÉ POZICI Marek Tošil, předseda odborových sdružení při DPP.

Další odborářský předseda Petr Slanina zase uvedl: „Samozřejmě OZT ponechat v DP. Při oddělení účetnictví bychom z činnosti OZT v rámci cizích zakázek mohli generovat zisk.“

A předseda motolských odborářů Jiří Zabloudil vzkázal: „Jsme proti outsourcingu činnosti v DP. Jsme schopní doložit, že vlastními silami můžeme rekonstrukce tramvajů dělat za třetinovou cenu než politicky zadané zakázky jiným firmám na obnovu vozového parku.“

Politická mlha a zlatý tahák

ČESKÁ POZICE v článku **Byl Šmerda bílým koněm soutěže o nového šéfa DPP?** informovala, že dozorčí rada ve finálovém rozstřelu z dua Milan Křístek–Jaroslav Ďuriš hlasovala ve prospěch Křístka v poměru devět ku šesti. Pro Ďuriše, který podle našich informací před výběrovou komisí i dozorčí radou (mimo jiné) prosazoval zachování OZT v rámci DPP a kladl důraz na rozvoj opravny, hlasovali čtyři zástupci zaměstnanců a dva představitelé TOP 09. Ostatní „topáci“, jeden odborář a zástupci ODS v dozorčí radě zvedli ruku pro Křístka. Je tedy otázkou, jak se politici vlastně stavějí k tramvajovým opravám. Ponechat, pronajmout či prodat?

Místopředseda dozorčí rady David Vodrážka (ODS) mlžil: „Bez podrobné analýzy vám v tuto chvíli neumím odpovědět.“ Na otázku, zda se tématem bude zabývat dozorčí rada, dodal: „Určitě nám nový ředitel musí předložit variantní návrhy.“ Konkrétnější už byl předseda dozorčí rady Jiří Pařízek (TOP 09): „Za sebe bych se spíše klonil k provozování ve vlastní režii.“ Náměstek primátora Tomáš Hudeček ČESKÉ POZICI napsal, že doporučuje dlouhodobě neprodávat. Podle něho by opravy měly vydělávat – například prý jako ČSA Technics. Na otázku, jak by postupovali členové dozorčí rady za TOP 09, kteří volili Křístka, Hudeček napsal: „To teď nevím, ale raději o tom teď povedu s nimi řeč.“

Primátor Prahy Bohuslav Svoboda pak ČESKÉ POZICI vzkázal: „Jakýkoliv návrh odprodej majetku musí být zdůvodněn seriózní studií, ekonomickým propočtem a podložen zcela jasnými argumenty. V prosinci loňského roku jsme v nové koalici zastavili téměř hotový obchod se Škodou Transportation a doposud jsem nebyl informován o jakémkoliv posunu k ekonomické, ale i faktické výhodnosti outsourcingu opraven v DPP. Opravárenské dílny jsou dle mého osobního názoru strategickou součástí podniku.“

reklama



Zajímavé by bylo znát názor pražského radního pro dopravu Josefa Noska (ODS), ten však s ČESKOU POZICÍ dlouhodobě nekomunikuje a na zaslané dotazy nereagoval. Stejně tak bývalý předseda dozorčí rady DPP a někdejší náměstek primátora Karel Březina (ČSSD).

Dva dopravní experti, kteří v podniku působí od počátku devadesátých let a nepřáli si být jmenováni, ČESKÉ POZICI shrnuli význam hostivařských dílen pro DPP a pro město slovy: „Lze doufat, že zvítězí zdravý rozum, zejména ve chvíli, kdy DPP musí řešit nevýhodný úvěr ve výši zhruba 4,2 miliardy na splacení nových tramvají Škodě Transportation, který do léta 2013 musí splatit. V takové situaci by příjmy z OZT byly zlatým tahákem i pro pražskou radnici.“

Zdroj:

<http://www.ceskapozice.cz/byznys/podnikani-trhy/rozehrava-se-miliardova-hra-o-opravny-tramvaji>