

"Paní Kučerová" o prodeji Ekovy

19.05 2020 11:03, Redakce, Ostatní

V sobotu jsme informovali o schválení záměru vstupu tzv. strategického partnera do společnosti Ekova Electric ze strany ostravské městské rady, přičemž předtím posvětil tento plán také ostravský DP coby jediný akcionář Ekovy a pochopitelně také vedení Ekovy samotné. Jednání zastupitelstva, na nějž je bod privatizace zařazen s tím, že transakční dokumentace má být dále připravovaná se Škodou Transportation, by se mělo konat dne 20. 5. 2020.

Včera (18. 5. 2020) měl být (patrně všem) zastupitelům města Ostravy a dalším opozičním komunálním politikům adresován nepodepsaný e-mail od „paní Kučerové.Z“, který připutoval skrze jednoho z opozičních komunálních politiků (kterému tímto děkujeme) až k nám do redakce. E-mail se ve 14 bodech věnuje problematice případného prodeje Ekovy Electric a shrnuje stručně problematiku toho, co by prodej mohl přinést. Přestože se dá pochybovat, že je „paní Kučerová“ skutečnou osobou, je z textu zřejmé, že se jedná o osobu či osoby s problematikou obeznámené a lze v současné situaci pochopit, že se autorka, autor či autoři nechtěli podepisovat jménem skutečným. Jelikož shrnutí přináší některé zajímavé postřehy a je v klíčových bodech doplněné i zdroji a odkazy, rozhodli jsme se e-mail v celém znění publikovat také u nás na webu. V kurzívě jsou pak tam, kde to považujeme za vhodné, uvedeny další naše doplňující komentáře.

Text e-mailu zastupitelům:

RYCHLÁ A NEPRŮHLEDNÁ PRIVATIZACE EKOVY ELECTRIC?

Několik poznámek k důvodové zprávě určené pro zastupitelstvo 20.05.2020 ohledně prodeje podílu Ekovy Electric.

http://www.ostrava.cz/uloziste/zastupitelstvo/materialy_ZM/vo1822/z14verejne/BJ1822_01274_20-ZM1822__14_zP/index.html

Dopravní podnik Ostrava a.s. je 100% vlastníkem dceřiné společnosti Ekova Electric a.s., která je pokračovatelem střediska dílny Martinov, ve kterém probíhá těžká údržba a opravy tramvají z vozového parku DPO. Po roce 2000 se využilo perfektního zázemí martinovských dílen a tyto pak realizovaly řadu zakázek na výrobu a modernizaci tramvají a trolejbusů pro externí zákazníky, což přinášelo DPO nemalý zisk navíc. V současné době je areál v dobrém technickém stavu, plně vybaven, schopen realizovat na špičkové úrovni nejen údržbu vlastních vozidel pro DPO, ale i externí zakázky pro případné zájemce. Už jen tržní hodnota samotného areálu, včetně jeho vybavení, činí stovky milionů korun.

1. Pokud bude prodán většinový nebo 100% podíl Ekovy, nebude mít DPO žádnou možnost ovlivnit náklady na údržbu a opravy svých tramvají v budoucnu.

(Případný prodej Ekovy bývá někdy srovnáván s outsourcingem údržby v Plzni, kde shodou okolností provádí údržbu společnost navázaná na Škodu Transportation, potažmo skupinu PPF. Zde ale vznikl projekt jako řešení v rámci projektu PPP – Public Private Partnership s protihodnotou v podobě výstavby nového areálu vozovny a údržby podle předem stanoveného scénáře. Lhůta je navíc časově omezena – od doby podpisu smlouvy v roce 2012 na 29 let, poté se jak areál nově vybudované vozovny, tak možnost provádění údržby vrátí zpět pod křídla Plzeňských městských dopravních podniků. Oproti tomu prodej Ekovy je proces nevratný a město/DPO se svého majetku navždy zříká).

2. Tramvajová opravna je v Ostravě pouze jedna jediná – Ekova Electric (dílny Martinov). Pokud se DPO zbaví majority v Ekově Electric, dle libovůle nového vlastníka Ekovy může dojít ke značnému zvýšení nákladů na údržbu a opravy tramvají. V praxi se tedy klidně může stát, že ačkoliv DPO (potažmo město Ostrava) bude mít jednorázový příjem z prodeje Ekovy Electric, může v následujících letech vynaložit o tolik více prostředků za opravy tramvají, že již ve střednědobém horizontu DPO/SMO tyto získané prostředky vrátí „novému majiteli" Ekovy, který si bude za údržbu tramvají pro DPO účtovat horentní sumy a DPO bude údržbu značně přeplácet.

(Tento bod lze částečně považovat za spekulaci „coby kdyby", nicméně lze souhlasit, že prodejem areálu se dopravce/město prakticky navždy vzdává možnosti ovlivňovat proces těžké údržby. Zdroj z DP Ostrava nás již před časem informoval o údajné existenci interního materiálu, který v případě prodeje Ekovy počítá s navýšením údržbových nákladů až o 140 mil. Kč v období 2 let po prodeji. Tento dokument však nemá naše redakce prozatím k dispozici, nicméně zastupitelé by jistě měli mít možnost si takový materiál – pakliže existuje – vyžádat).

3. Od roku 2021 bude muset DPO vysoutěžit údržbu a opravy tramvají na několik dalších let. V potenciální soutěži na opravy a údržbu tramvají pro DPO měla a má Ekova významnou strategickou výhodu – je napojená na kolejovou síť DPO. V Ostravě je pouze jedna jediná opravna tramvají (martinovské dílny – Ekova Electric). V praxi to tedy funguje tak, že tramvaj DPO určená na opravu přijede po vlastních ose do Martinova a po opravě zase po kolejích odjede do vozovny DPO. Jakýkoliv další subjekt, který by i teoreticky projevil zájem o opravy a údržbu tramvají DPO v potenciální soutěži, je značně znevýhodněn, neboť by musel do svého areálu (kdekoliv v ČR nebo v zahraničí) každou jednotlivou tramvaj převážet na speciálním silničním trajleru, přičemž náklady na tyto nadrozměrné přepravy šplhají do statisícových částek za přepravu každého jednotlivého vozidla. Pakliže by tedy nový vlastník Ekovy Electric zvýšil ceny za opravy tramvají pro DPO, nelze očekávat, že zde najdeme jiného zájemce, který by mohl nabídnout konkurenceschopnou cenu.

V případě insourcingu Ekovy Electric jako střediska oprav zpět do struktury DPO by se potom žádné soutěže na opravy tramvají ani dělat nemusely a DPO by udržoval své tramvaje ve vlastních dílnách pouze za své nákladové ceny (tak jako si dnes udržuje a opravuje ve vlastních garážích vozový park trolejbusů a autobusů). V krajním případě rovněž může dojít k situaci, kdy nový vlastník Ekovy zaplní kapacitu pouze svou výrobou a nebude mít zájem o provádění údržby a oprav tramvají pro DPO. Stávající vozovny DPO jsou způsobilé pouze pro provádění denního ošetření tramvají, nikoliv pro provádění náročné těžké údržby a modernizací, opravy po těžkých nehodách, atp.

4. Zakázková naplněnost jakéhokoliv podniku zabývajícího se opravami a montáží kolejových vozidel je vždy kolísavá, trh se vyvíjí neustále. Podobně jako ve stavebnictví v souvislosti s dotačními programy EU je objem zakázek mezi jednotlivými obdobími různý, je vývoj trhu rok od roku různý i v této oblasti. Nelze tedy automaticky tvrdit, že pokud v období např. dvou let je zakázková naplněnost 75 %, že už na lepší časy nesvítá. V následujících letech může zakázková naplněnost vyšší, popřípadě taková, že by dokonce bylo nutné rozšiřovat výrobu. Ostatně z přiložených údajů

k důvodové zprávě lze vyčíst, že takto to bylo i za existence Ekovy Eletric, de facto se množství externích zakázek se lišilo rok od roku již v době, kdy dílny fungovaly jako středisko v rámci DPO (před založením Ekovy Electric a.s.).

5. Ve světě je zcela běžné, že tramvaje si dopravní podniky udržují samy prostřednictvím svých dílen. Pokud by údržba tramvají (Ekova) přešla pod Škodu Transportation, znamená to, že de facto DPO zavře dveře všem potenciálním dodavatelům nových tramvají v připravovaných soutěžích na jejich dodávky, neboť žádný z výrobců tramvají nebude Ostravě nabízet tramvaje za podmínek, že by pak veškerou dokumentaci pro jejich provoz a údržbu – tedy své know-how – měl předat své konkurenci (Škoda Transportation). Takovým způsobem se v otázce všech dalších budoucích dodávek tramvají pro Ostravu značně zvýhodní jeden výrobce – Škoda Transportation. To při neúčastí dalších výrobců bude znamenat, že Ostrava bude kvůli malé úrovni hospodářské soutěže pořizovat v budoucnu dražší tramvaje než ostatní města.

6. V České republice nalezneme i řadu jiných podobných dílen jako Ekova Electric. Dopravní podnik města Brna a.s. ve svých dílnách pro opravy tramvají dokonce montuje vlastní nová vozidla – v Brně proběhl tendr na nové tramvaje jako dodávku „stavebnice vozidla + předání dokumentace pro montáž“ nových tramvajových vozidel. V podstatě stejné projekty na montáže tramvají dříve realizovala i Ekova Electric. Kromě toho musíme připomenout, že i brněnské dílny v minulosti realizovaly řadu externích zakázek pro jiné subjekty a pro jejich realizaci postačovalo pouze oddělení účetnictví v rámci Dopravního podniku města Brna a. s.

Viz
https://www.denik.cz/ekonomika/dopravni-podnik-bude-mit-nove-tramvaje-smontuje-si-je-sam-20181205.htm

Dopravní podnik Praha a.s. ve svých dílnách rovněž provádí rozsáhlé opravy a modernizace svých tramvají, ale i vozidel pro jiné subjekty na zakázku. I zde byly dříve tlaky na prodej dílen v Hostivaři „strategickému partnerovi“. K tomu nakonec nedošlo. Naopak Plzeňské městské dopravní podniky a.s. svěřily údržbu svých dopravních prostředků firmě Bammer Trade (člen Škody Transportation) a náklady na opravy se zvýšily.

(Tento bod lze v poslední zmíněné části částečně rozporovat, protože smlouva na údržbu vozidel hromadné dopravy v Plzni je postavena jinak, jak jsme již komentovali u bodu číslo 1. Ceny údržby je zde zastropovaná na základě dat pro všechny trakce z minulosti s tím, že jsou vyjmenovány případy, kdy se cena může navýšit – například inflace, prokazatelné vícepráce atp. Na druhé straně ale není zohledněno například to, že intervaly údržby u moderních vozidel jsou delší než u starších vozů, což je s postupující obnovou vozového parku značný prostor pro úsporu na straně realizátora oprav. Podobně je díky podepsanému kontraktu prováděna údržba striktně podle plánu, přestože dopravce například ví, že hodlá pořídit nová vozidla, a tudíž by – pokud by byl sám pánem situace – nemusel tuto údržbu provádět, a tím uspořit sám. O skokovém navýšení údržbových nákladů v Plzni však prozatím hovořit nelze.

Na druhé straně se zde ale pořád bavíme o jiném modelu – výstavba vozovny a údržba byly předmětem společného projektu PPP a údržba je pouze outsourcovaná na časově omezenou dobu. Ostatně outsourcing údržby provádí už dnes i ostravský DP, byť realizátorem je jeho vlastní (tedy alespoň prozatím vlastní) dceřiný podnik Ekova Electric. Pro úplnou správnost ještě uveďme, že zmíněná firma Bammer Trade není formálně členem skupiny Škody Transportation, ale je vlastněna ze 100 % společností PPF Beer Topholdco B.V. – teprve ta pak vlastní mj. Škodu Transportation. Obě společnosti jsou tedy propojeny skrze svou matku, nikoli vzájemně).

7. DPO již dnes provozuje 40 tramvají od švýcarské firmy Stadler. Pokud do opravárenského

střediska DPO – Ekovy Electric – vstoupí konkurence Stadleru, tedy Škoda Transportation, lze očekávat problémy se zajištěním údržby a oprav tramvají Stadler, protože Stadler neposkytne dokumentaci ke svým vozidlům konkurenci.

8. Fakt, že poradenská firma najatá DPO doporučuje prodej Ekovy strategickému partnerovi je zcela irelevantní. Poradenská firma má totiž v případě prodeje Ekovy inkasovat 2% provizi z prodeje. Lze tedy zjednodušeně tvrdit, že snad každá poradenská firma by v takovém případě doporučila prodej a nikoliv insourcing zpět do DPO/ponechání statusu quo. Už jen zadání zakázky na zpracování této analýzy tedy bylo nesmyslné a od začátku pracovalo pouze a jedině s variantou prodeje Ekovy. Viz https://smlouvy.gov.cz/smlouva/10778256 strana 4, bod 4.1

9. Nebylo tedy provedeno základní jasné srovnání, jestli odprodej strategického městské podniku má jasný význam, nebylo učiněno nezávislé porovnání s variantami ponechání stávajícího stavu Ekovy Eletric případně zpětného insourcingu jako střediska oprav do DPO a z toho vyplývajících ekonomických modelů pro další léta.

10. V materiálech na ZM se argumentuje tím, že Ekova Electric údajně nemá zakázkovou naplněnost a nedisponuje vlastním know-how, tedy výrobní dokumentací pro vlastní výrobu a následný prodej svých vozidel. Pojďme se tedy na tyto argumenty podívat blíže. Z níže předložených informací je patrné, že daná prohlášení v důvodové zprávě jsou manipulativní a zcela zavádějící.

11. Jen během posledního kalendářního roku Ekova Electric uspěla ve dvou výběrových řízeních na modernizaci tramvají pro polskou Wroclaw. V prvním tendru nabídla cca 20 milionů Kč za provedení práce (možnost opravy až 17 vozidel tohoto typu) a ve druhém tendru nabídla opravu vozidla za 16 milionů Kč (možnost oprav až 25 vozidel tohoto typu). V obou případech byla Ekova nejlepší – vítězný uchazeč, ale smlouvu ani v jedné soutěži nepodepsala a od zakázek odstoupila.

Viz
http://infotram.pl/wroclawska-skoda-jedzie-na-remont-kapitalny-do-czech-ekova-wybrana_more_113699.html

Viz
http://infobus.pl/wroclawski-protram-jedzie-na-remont-kapitalny-do-czech_more_113796.html?dokument=37&zmienna1=113796

Soutěže byly wroclawským dopravním podnikem opětovně vypsány, ale Ekova Eletric zde již nabídku nepodávala.

Jak tedy lze argumentovat nedostatkem zakázek, když Ekova ani v tendrech, kde sama uspěla, nakonec nepodepíše smlouvu?

12. Ekova vyvinula vlastní vozidlo – elektrobus Electron. Vyvinula unikátní modulové řešení, které dokáže maximálně přizpůsobit vozidlo požadavkům zákazníka. V minulosti úspěšně realizovala dodávky těchto elektrobusů pro německý a švédský trh (kde se dokonce jednalo o kloubová vozidla).

Představa, že někdo bude od Ekovy nakupovat vozidla, aniž by je Ekova vlastně komukoliv aktivně nabízela, je tedy iluzorní.

Níže pouze několik odkazů na tendry na pořízení elektrobusů v ČR a v Polsku. Jen dnes probíhá více než 10 tendrů na dodávky elektrobusů v ČR a sousedních zemích. Ekova tedy nenabízela své elektrobusy a neúčastnila se s nimi výběrových řízení. Pokud Ekova nesoutěží v tendrech na dodávky vozidel, ačkoliv je má vyvinuty a umí je vyrábět, logicky pak nebude mít zakázky.

Viz https://stavebnionline.cz/Profily/profil.asp?Typ=2&ID=188&IDZak=8653

Viz https://zakazky.rpa.cz/contract_display_415.html

Viz https://www.tenderarena.cz/profil/zakazka/detail.jsf?id=88041

Viz https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/radom-solaris-podpisal-umowe-na-10-elektrobusow-61678.html

Viz https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/ostroleka-z-jedna-oferta-na-elektrobusy-64645.html

Viz https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/malbork-az-cztery-oferty-na-elektrobusy-64615.html

13. Ekova s posvěcením svého akcionáře (DPO) vyvinula parciální trolejbus Electron 12T. Do vývoje tohoto trolejbusu a jeho homologace byly investovány nemalé prostředky. Ani s tímto vozidlem se Ekova tendrů na dodávky trolejbusů neúčastní. Důvodová zpráva DPO, kritizuje nedostatek zakázkové naplněnosti Ekovy, neexistenci vlastního vozidla (know-how) a tudíž nemožnosti svá nová vozidla nabízet. Pravdou však je, že Ekova vlastní konkurenceschopné vozidlo má, nabízet jej může. Co je však s podivem, že v posledním tendru na 12 ks parciálních trolejbusů DPO znemožnil Ekově podání nabídky na tyto trolejbusy, ačkoliv Ekova žádala DPO o umožnění podání nabídky.

Viz https://zdopravy.cz/soutez-na-trolejbusy-v-ostrave-resi-antimonopolni-urad-ve-hre-je-opet-ukrajinsky-bogdan-43103/

14. Nekompetentnost či skrytý záměr současných zaměstnanců či akcionářů na neuzavírání kontraktů pro Ekovu Electric tedy nelze brát jako důvod pro její prodej. Ani současnou menší zakázkovou naplněností výroby nelze ospravedlnit rychlou a neprůhlednou snahu o privatizaci jednoho ze strategických městských podniků. Vždyť vozový park DPO denně převeze stovky tisíc obyvatel a návštěvníků města. Bezpečnost a jakost stavu vozidel DPO lze účinně, spolehlivě a hlavně dlouhodobě ekonomicky výhodně udržet jen při udržení vlastních opravárenských kapacit. Vzpomeňme také množství příběhů unáhlených privatizací tepláren, vodáren, nemocnic a dalších pro chod měst strategických zařízení, kdy se pak v řadě případů municipality namáhavě a nákladně snaží tyto firmy získat zpátky, případně v nich získat alespoň částečný vliv pro umožnění obnovy původní kvality a efektivity služeb.

Za nás ještě závěrem doplňme, že jeden ze skloňovaných bodů používaný jako podpůrný argument k prodeji Ekovy je mj. skutečnost, že firma skončila naposledy v účetní ztrátě – za rok 2019 mělo jít o sumu 28 mil. Kč. Nicméně již se neuvádí, že za rok 2018 byla část peněz z firmy vyvedena tím, že došlo k vyplacení vysoké dividendy mateřské společnosti (DPO) ve výši 45 mil. Kč. O rok dříve šlo přitom jen o 4,5 mil. Kč.

Libor Hinčica

Url: "Paní Kučerová" o prodeji Ekovy