

Komentář: Škoda Electric převzala Cegelec. Získává know-how i monopol

14.05 2024 16:28, Libor Hinčica, Ostatní

Dnes, 14. 5. 2024, bylo oznámeno, že se Škoda Electric stává jediným akcionářem pražské společnosti Cegelec, která byla od roku 2010 součástí francouzské skupiny Vinci Energies. Ta se firmu zabývající se modernizacemi prostředků hromadné dopravy a výrobou elektrických výzbrojí snažila odprodat v minulosti již opakovaně, neboť svým zaměřením nezapadala do struktury dalších společností v rámci skupiny, v níž přitom pod identickým názvem i s identickým logem – tedy Cegelec – figurovaly další subjekty, které měly zcela odlišné zaměření, jinými slovy s pražskou filiálkou neměly vůbec nic společného (což někdy vedlo i na straně zákazníků k bizarním zmatením, jež musela být obšírně a obtížně vysvětlována). I s ohledem na tuto skutečnost dochází se změnou vlastníka i k přejmenování pražského Cegelecu na Electric Components a. s.

Autor tohoto komentáře nemůže (a především nechce) v rámci psaní tohoto příspěvku zastřít fakt, že v uplynulých pěti letech v českém Cegelecu působil na pozici obchodního ředitele, což jej pochopitelně formovalo nejen profesně, ale i názorově, a bezpochyby vedlo k nasazení určitých klapek na oči ve vztahu k sociální bublině, v níž měl možnost se v uplynulých letech pohybovat. I proto je tento text pojmenován jako komentář, byť se autor pokusí pracovat především s fakty než s emocemi. V popisné části nastiňující historii Cegelecu – což je ta část, ke které se čtenář dostane počínaje dalším odstavcem – se na druhé straně nelze bez nabytých znalostí a zkušeností „člověka zevnitř“ (dnes běžně zvaného *insiderem*) zcela obejít.



Tak to začalo. Ostravská tramvaj T3R.P ev. č. 1016 s nenápadným nápisem „Alstom“ na bočnici zachycená dne 10. 12. 1999 během zkušebního provozu bez cestujících. Vůz měl původně elektrickou výzbroj TV Progress nainstalovanou pouze provizorně. Teprve po úspěšných zkouškách se podrobil kompletní opravě spojené i s úpravou čel a interiéru, po níž byl zařazen do provozu. (foto: Ing. Robert Janků)

Pojďme si nejprve připomenout, jak se fenomén Cegelecu v českém prostředí vůbec vytvořil. V roce 1992 francouzská společnost Cegelec Corporate odkoupila část někdejšího závodu ČKD Polovodiče Praha, konkrétně jeho divizi průmyslových pohonů a automatizace. Přestože do nové společnosti (figurovala na trhu pod názvem Cegelec ČKD) přešla i skupina lidí mající z minulosti vazby na veřejnou dopravu, devadesátá léta pod novým vlastníkem nejsou zasvěcena výrobě elektrovýzbrojí. K těm se firma dostává až na samém sklonku deváté dekády minulého století, kdy její řady rozšiřují „utečenci“ z drolícího se impéria ČKD Dopravní systémy, jež v té době nezadržitelně směřuje ke svému pádu. Špičkoví odborníci, které firma získala, si s sebou přinesli ve svých hlavách obrovské know-how z oboru výroby statických měničů i elektrických výzbrojí pro pohon stejnosměrných i střídavých motorů. Tak se zrodila v krátkém sledu řada produktů, která se udržela ve výrobě fakticky až do letošního roku. Šlo zejména o elektrické výzbroje řad TV Progress (stejnosměrná) a TV Europulse (střídavá) a statické měniče řady SMT(K) 6,3 a 8, z nichž se později odvíjely další deriváty, nicméně ty s nejmenšími výkony (číslovka uvádí součet výkonů výstupů měniče v kilowattech) byly evergreenem s takřka nulovou poruchovostí. V samotném závěru existence ČKD Dopravních systémů se s poptávkami na tyto statické měniče obracely na Cegelec dokonce samy ČKD Dopravní systémy, přestože jejich součástí byl ještě vlastní závod ČKD Trakce s identickým portfoliem výrobků. V roce 1999, kdy se Cegelec do oblasti produkce zařízení pro MHD (v té době primárně tramvaje) pouští naplno, změnil na krátkou (ale důležitou) dobu své jméno, když se jeho akcionářem stal francouzský gigant Alstom, který s ohledem na své zaměření (výroba kolejových vozidel) spatřoval v akvizici pražské společnosti synergii s vlastním výrobním programem.

Tramvaje a modernizace tramvají

Pod hlavičkou Alstomu začaly velké modernizace tramvají především z produkce ČKD. Omlazovací kúra se zpravidla odehrávala v režii jednotlivých DP, přičemž objemově šlo o desítky až stovky výzbrojí ročně. Pro Cegelec, resp. v té době Alstom Praha, se jednalo o zlatou éru. Především české dopravní podniky, vyhladovělé po hubených devadesátých letech, se stabilizovaly v podmínkách tržního prostředí a s tím, jak zchudlá města začala bohatnout, byly hledány cesty, jak kvalitativně navýšit komfort městské dopravy, uspořit finanční prostředky v údržbě i provozu a zajistit delší životnost starých tramvají, u nichž bylo zjevné, že nebude možné počítat s jejich prostou obnovou systémem „staré zahodit, nové zařadit“, protože na to nové chyběly finance. U elektrických výzbrojí s polovodičovými součástkami nebylo o dosažení nižší spotřeby elektrické energie pochyb, a tak se proces náhrady odporových výzbrojí těmi novými poměrně snadno obhajoval „politicky“ i v řeči čísel.



Dne 21. 9. 2002 vznikla tato aranžovaná fotografie prvního vyrobeného vozu Inekon Trio 2001 ev. č. 1251 s elektrickou výzbrojí ELIN a prvního trolejbusu Solaris Trollino 12 DC s elektrickou výzbrojí od Cegelecu. Šlo o jediné z Trollin, které bylo vybavenou stejnosměrnou výzbrojí Cegelecu, jenž pak navázal spolupráci i s Inekonem, takže už druhý prototyp Tria disponoval výzbrojí pražské firmy. (foto: Ing. Robert Janků)

Bariérou takto postaveného rozvoje firmy bylo snižování počtu perspektivních vozidel pro provádění modernizací. Přestože byl tramvajemi z někdejšího podniku ČKD Tatra zaplaven prakticky celý někdejší východní blok (čest výjimkám), zdaleka ne ve všech oblastech bylo možné pomýšlet na zopakování českého „hospodářského zázraku“. V řadě teritorií (Bulharsko, Rumunsko, země někdejší Jugoslávie) by sice tramvaje modernizovali jejich vlastníci rádi, ale výše disponibilních

prostředků sotva postačovala na elementární údržbu. V Polsku (zde u tramvají výrobce Konstal) i v Ruské federaci se přes dílčí úspěchy Cegelecu prodrali k veřejným zakázkám obdobného plnění místní dodavatelé, určitou odbytovou stabilitu představoval po krátkou dobu ještě trh někdejší Německé demokratické republiky (tedy východního Německa) a Ukrajiny. Firma se tak snažila hledat nové odbytové možnosti pro své výrobky, přičemž v mezičase opět změnila své jméno, když se v roce 2001 vrátila ke jménu Cegelec. Alstom totiž své dříve nabyté aktivum zase odprodal v rámci snahy o restrukturalizaci. Novým vlastníkem se stal investiční fond z Blízkého východu, teprve od něj v roce 2010 přebírají balík společností zase francouzští vlastníci, tentokrát v podobě Vinci Energies, kteří ale na jméno už nesahají, byť i takové úvahy se (dokonce opakovaně) vynořily.

Výrobní program zůstal zachován na oblast výroby elektrických výzbrojí, k čemuž se přidalo zastřešování modernizací vozidel s externími partnery. Tato část je pro další pochopení pozice Cegelecu na trhu nesmírně důležitá, a tak si autor dovolí čtenáře požádat o opětovné nabuzení pozornosti v rámci pročítání tohoto traktátu. Cegelecu se podařilo v krátké době najít partnery pro aplikaci svých zařízení do nových tramvají i trolejbusů, stejně jako pro oblast modernizací. V případě nových (či skoro nových) tramvají se opíral především o společnosti Inekon a ČKD Pragoimex (později Pragoimex), u trolejbusů vsadil nejprve na Solaris Bus & Coach, poté koketoval s libchavským SORem a později zkoušel (nepříliš úspěšně) další partnery z Polska (AMZ Kutno, Ursus Bus) i Ukrajiny (Bogdan; zde sice úspěšně, avšak pozici ztratil). U modernizací padla volba na pražský DP, ostravský DP (později Ekovu Electric) a v prvních letech především na Pars nova.



Důležitým partnerem Cegelecu v oblasti modernizace tramvají byl šumperský Pars nova. Na snímku z 16. 9. 2003 vidíme prezentaci tramvaje K3R-N budoucího ev. č. 1751 brněnského DP. (foto: Ing. Robert Janků)

Komplexní modernizace byly pro Cegelec kruciální složkou z hlediska tvorby obratu. Přestože část faktického plnění ze strany Cegelecu (tj. dodávka elektrické výzbroje) tvořila menší část hodnot uzavřených kontraktů, fakturace protékaly přes firmu celé. Tímto způsobem se podařilo zvolna zaplňovat díru, jež vznikala zkracováním druhé nohy příjmů, na níž Cegelec stál, tj. na dodávkách samostatných výzbrojí pro tramvaje z produkce ČKD pro prostou modernizaci v režii dopravců.

Prostředí, v němž se Cegelec pohyboval, ovšem nebylo tržním vakuem. V zahraničí i v tuzemsku proti němu stáli další soupeři, kteří se nespokojili jen s plněním předepsaného plánu plnění obratu, ale nechyběl jim apetit pro další růst, byť by třeba částečně hnacím motorem této expanze byla jen snaha zlikvidovat konkurenty.

Podíváme-li se na výše zmíněné klíčové partnery Cegelecu, zjistíme, že spojenci pražské firmě pozvolna odpadali, přičemž většinu z nich různými způsoby k sobě navázal modrý šíp v podobě plzeňské skupiny Škoda. Za první citelnou ztrátu lze označit převod vlastnických podílů v rámci šumperské společnosti Pars nova, s níž Cegelec participoval na modernizacích tramvají pro Prahu, Plzeň, Bratislavu či vybrané zákazníky z východní Evropy. V roce 2008 celý Pars získala plzeňská Škodovka. Transakci přitom dlouho posuzoval Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, přičemž nakonec na prodeji neshledal nic závadného, byť některá média na celou akvizici pohlížela už tehdy jinak. Například server Aktuálně.cz uveřejnil dne 9. 9. 2008 článek s pregnantním titulkem: *„Byznys s vlaky pro ČD ovládla jediná firma. Škoda Plzeň“.*



Počátek výroby Pragoimexu (resp. ČKD Pragoimexu) vypadal nejprve nenápadně. V roce 2001 začala společnost dodávat náhradní vozové skříně pro rekonstrukci tramvají T3. Vlna nadšení 90. let a touha po opravdu nových vozidlech byla definitivně u konce. Nad návratem k zastaralému modelu mnozí kroutili hlavou, šlo však o strategii úspěšnou. Na snímku vidíme skříň vozu budoucího ev. č. 1560 brněnského DP. Tramvaje vyráběné v kooperaci s Pragoimexem, jež byly obvykle vykazovány jako pouhé rekonstrukce, byly až do doby, než v Pragoimexu získala podíl Škodovka, osazovány

výhradně elektrickými výzbrojemi od Cegelecu. (foto: Ing. Robert Janků)

Inekon se sice součástí „Škodových závodů“ nikdy nestal, za to však sváděl s bobtnajícím soupeřem z Plzně celou řadu právních bitev a účastnil se zajímavě koncipovaných výběrových řízení, v nichž pak odcházel jako poražený. Americký trh, na který hodlal Inekon napnout své síly, neměl dynamiku rozvoje tramvajových provozů, jak se předpovídalo na počátku milénia, ale především na něm začala růst Inekonu konkurence, mj. v podobě společnosti United Streetcar, které Škoda měla svého času předat licence na výrobu tramvají Škoda 10T de facto zadarmo, což se sice může jevit ne jako příliš prozřetelný čin, avšak jen do doby, než si člověk uvědomí, jak citelný zásah tím byl způsoben ambicióznímu konkurentovi. Fakt, že United Streetcar nakonec skončil v propadlišti dějin, na tom nic nemění, roli smrtonosného kopí zabodávajícího se do finančních rezerv Inekonu splnil na jedničku. Ten se z opakovaných neúspěchů na trhu nedokázal vzpamatovat a v roce 2022 skončil po nevydařeném pokusu o resuscitaci definitivně v konkurzu.

Z tramvajových partnerů zůstal Cegelecu po nějakou dobu ještě Pragoimex, s nímž se podílel na dodávkách vozů z rodiny Vario. I toto manželství ale mířilo k rozvodovému řízení, když v roce 2009 ovládla Škodovka (konkrétně Škoda Transportation) nejprve 22% podíl ve firmě a o rok později jej navýšila již na 32 %, který drží dodnes. To je sice stále podíl minoritní, na druhé straně z hlediska rozhodovacích práv uvnitř společnosti a vliv na její chod absolutně dostatečný. Se změnou vlastnické struktury se na tramvajích vyráběných Pragoimexem začaly postupně objevovat elektrické výzbroje z produkce Škody Electric (vyjma dříve uzavřených kontraktů). Specifickým případem, zmíněným dále v textu, byl Dopravní podnik města Brna.



Úspěšně Cegelec dlouhá léta kooperoval s maďarským Szegedem, kde však tlak nakonec vedl

k personálním změnám ve vedení podniku a k částečnému odklonu (například nová dodávka od Ikarusu již byla vybavená výzbrojí Škody Electric). Na snímku vidíme netradiční trolejbus Volvo B7 Tr12, jenž vznikl přestavbou z vyřazeného autobusu. (foto: Ing. Robert Janků)

Další dodávky elektrických výzbrojí na nové tramvaje byly osamocenými výstřely. Úspěch v případě dodávky tramvají Solaris Tramino pro Lipsko se nepodařilo reprodukovat ani se Solarisem, ani s nástupnickým Stadlerem, podobně neúspěšně skončily pokusy o kooperaci s polskou Pesou po realizaci zakázky pro maďarský Szeged, byť později se pokoušel Cegelec k námluvám s Pesou vrátit.

V případě modernizací tramvají sice dokázal Cegelec již zmíněnou ztrátu Parsu saturovat, ale i to byl proces pouze dočasný. Opravy tramvají v pražských ústředních dílnách sice měly odpovídající kvalitu, ale areál se dodnes potýká s problémem zvládání termínových plánů oprav vlastních tramvají, a tak přestal externí zakázky v podstatě přijímat. Krnovské opravny a strojírny realizovaly pro Cegelec pouze jednu zakázku, po níž však partner v Německu nehodlal v opravě dalších tramvají pokračovat.

Posledním subjektem – tím dlouhá léta nejvýznamnějším – byly dílny ostravského DP, přejmenované v roce 2011 na Ekovu Electric s cílem nalézt tzv. strategického partnera. Tím už tehdy měla být Škodovka, nicméně do dění promlouval ještě stále živý Inekon společně se Cegelecem a město nakonec projekt vyjmutí dílen odložilo. Znovu se k němu vrátilo až v roce 2020, kdy odsouhlasilo prodej za extrémně diskutabilních podmínek skupině Škoda, která pak fakticky firmu převzala po uplynutí stanovené lhůty v roce 2021. Tím kooperace se Cegelecem pochopitelně skončila, stejně jako snahy Ekovy o výrobu vlastních trolejbusů (rovněž s výzbrojí Cegelecu). Navíc byly vztahy obou společností již tehdy zatížené komplikovanou zakázkou pro estonský Tallinn, kde došlo ze strany pražské firmy k zadržení plateb za pozdní realizaci kontraktu, přičemž celý spor nakonec skončil u soudu. Probíhající soudní řízení se pak stalo dalším z herců vstupujícím na jeviště při rozhodování o budoucnosti Cegelecu a jeho následného prodeje skupině Škoda.



Elektrickou výzbrojí TV Europulse byly vybaveny všechny tramvaje Trio pro DP v Olomouci. Na snímku z 10. 8. 2006 je vidět budoucí olomoucká tramvaj během testování v ostravských ústředních dílnách, které nakonec koupila rovněž Škodovka. (foto: Ing. Robert Janků)

Ztráta obchodních partnerů pro modernizace tramvají Cegelec citelně zasáhla, nutno však říci, že v době prodeje Ekovy se i tato dosud stabilní noha začala podlamovat sama o sobě. Potenciál trhu v oblasti modernizací tramvají se totiž do značné míry vyčerpal. Přestože měla společnost obchodní zázemí zakázky dále získávat, byla v rámci struktur firmy zakořeněná představa, že Cegelec nemůže být pouhým zprostředkovatelem zodpovědným na projektu za jakousi „bižuterii“, ale že gró jeho obchodních aktivit má zůstávat v oblasti dodávek elektrických výzbrojí, na které se „nabalí“ zbytek tramvaje. Tento postoj byl ale nepochopením reality trhu.

Zatímco v období milénia existovalo nepřeberné množství tramvají z produkce ČKD Tatra, u nichž bylo žádoucí dosahovat úspor elektrické energie z provozu, na prahu dvacátých let trápily dopravce spíše problémy s mechanickou částí a periodickou větší údržbou než nedostatky v části elektrické. Tramvaje, které dožívaly či se jevily perspektivní pro další provoz při určitém technickém zhodnocení, byly již od výroby vybaveny mikroprocesorovou elektrickou výzbrojí s IGBT tranzistory, na něž (až na pár výjimek) byli výrobci stále ochotni poskytovat podporu v oblasti dodávek náhradních dílů. Navíc především v Německu, oblasti, kde se Cegelecu dlouhodobě dařilo a kde jej hradba Krušných hor chránila před plzeňským utahováním smyčky odehrávajícím se v české kotlině, se kvůli zpřísňujícím se normám modernizace elektrické části stávaly nerentabilní.



Zajímavým projektem byla modernizace (fakticky novostavba) tramvají pro Sofii. V letech 2007 až 2009 vzniklo 18 tramvají Inekon T8M-700 IT, avšak bulharská strana se zdráhala za provedené modernizace platit. Inekon, o nějž se Cegelec snažil opírat, se začal dostávat do vleklých finančních problémů. (foto: Ing. Robert Janků)

Úřady totiž začaly vynucovat (byť ne plošně), aby tramvaje v případě zásahu do elektrické části splňovaly úroveň bezpečnostních požadavků známých v branži jako SIL (*Safety Integrity Level*). Ty jsou dány evropskými normami, nicméně jejich aplikace do starších vozidel je mimořádně nákladná. Vezmeme-li v potaz, že se výrazně změnila struktura vozidel přicházejících v úvahu na modernizaci (potenciál tramvají ČKD Tatra se vyčpěl a v posledních deseti letech do nich věkem vstupují vozidla z divokých devadesátých let, která jsou charakteristická malou sériovostí, navíc nezřídka realizovanou výrobní metodou „co vůz, to prototyp“), byla cesta Cegelecu trvajícího na uplatňování nových výzbrojí slepou uličkou. Firma tak například přepustila zakázku na provádění velkých prohlídek tramvají M31 pro Göteborg Ekově, ačkoli šlo původně (v prvním kole, kdy se tramvaje skutečně modernizovaly) o jejího zákazníka. Jiné kontrakty (například repase tramvají pro Rostock) pak ponechávala bez povšimnutí.

Do oblasti modernizace se v posledních letech pustila společnost pouze v zakázce na tzv. technické zhodnocení tramvají VarioLF pro Dopravní podnik Ostrava (s vlastními klimatizačními jednotkami Cegelecu), které ale skončilo nezdarem, když DP Ostrava vypověděl na sklonku roku 2022 za mimořádně zajímavých okolností prováděcí smlouvu. Spor o zakázku mířil k soudu, avšak koketování o prodeji Cegelecu Škodovce tyto aktivity na straně Cegelecu přibrzdilo (a teď již jistě zůstanou zastaveny docela). Vzhledem k tomu, že lze v dohledné době očekávat rozuzlení stran navazujícího kontraktu na obdobný předmět plnění pro téhož zadavatele, věříme, že bude prostor se k tomuto procesu vrátit ještě v rámci samostatného článku, protože podrobný rozbor dění na divokém východě by významně přesahoval rámec už tak rozsáhlého textu.



Elektrické výzbroje od Cegelecu se podařilo dostat i na řadu projektů v Rusku. Na snímku vidíme modernizovaný vůz T3 dne 23. 9. 2010 v ruském Barnaulu. Čela dle návrhu doc. Ing. arch. Patrika Kotase se ve východní Evropě stala velmi populární. Používala se však vždy bez vědomí autora. (foto: Ing. Robert Janků)

Trolejbusy a elektrobusy

Do oblasti dodávek trolejbusů vplul Cegelec v roce 2002 v kooperaci s polským Solarisem. Úspěšně se rozvíjející segment ale narážel na zájmy dosavadního hegemona trhu. Ten se sice musel vypořádávat na přelomu tisíciletí s existenčními problémy (což umožnilo Cegelecu hluboký nádech pro jeho aktivity), ale jakmile byly otěže vlády na Škodou Plzeň pevně převzaty novým vedením v dodnes dostatečně neosvětlené a pro stát zjevně nevýhodné privatizaci, začala buldozerizace rodícího se trhu. Klíčový okamžik nastal v roce 2008, kdy se podařilo Škodovce odlákat od Cegelecu polský Solaris Bus & Coach v zakázce pro Pardubice. Ten pak se Cegelecem realizoval už jen minimum obchodních případů v zahraničí. Cegelec se ještě snažil přesedlat na SOR Libchavy, přičemž došlo i na zkušební provoz trolejbusu SOR TNB 12 v Banské Bystrici, avšak z dalších příprav sešlo, neboť Škoda pro sebe získala i výrobce z východních Čech.

V tendrech v České republice a na Slovensku nastala následně zajímavá situace. Na Slovensku, kde byla vyžadována účast alespoň dvojice subjektů, podávaly svého času vedle Škodovky nabídky zjevně nastrčené firmy nemající žádnou výrobní historii. V České republice papír zbytečným a zjevně snadno obejitelným právním ustanovením zákonodárci ani nepopisovali a zadavatelé se spokojili s jedinou nabídkou. Případné troufalce (jako polský Ursus Bus či běloruský Belkommunmaš), kteří se výjimečně pokoušeli na trh dostat, zvládly dopravní podniky nakonec vždy nějak vyprovodit. Výrobci

SOR i Solaris vševládní pozici Škodovky akceptovali a o zakázky se de facto dělili – jednou byla dodána karoserie jednoho výrobce, podruhé toho druhého. Vítěz byl vždy stejný – Škoda Electric a. s.



Spolupráce se Solarisem v oblasti výroby trolejbusů se na počátku jevila velmi povzbudivě. Trolejbusy mj. dobývaly Litvu, jak dokazuje snímek vozu Trollino 15 AC z Vilniusu pořízený v červenci 2022. Solaris však později upřednostnil jako partnera nejen na českém trhu Škodovku a vždy bezvýhradně respektoval monopolní pozici, kterou si zde plzeňský výrobce vytvořil. (foto: Libor Hinčica)

Poněkud odlišná byla situace v případě elektrobusů. I zde začal Cegelec spolupracovat se SORem, přičemž na zájmy Škodovky zpočátku nijak nenarážel. Problémem bylo, že aktivita vývoje elektrických výzbrojí pro Cegelec byla podle všeho od počátku „malou domů“ pro jednoho z jejích vrcholných manažerů, který kromě funkce statutárního ředitele Cegelecu současně seděl v představenstvu Pragoimexu a hlavně spoluvlastnil společnost Rail Electronics CZ, která nejprve z větší části a poté zcela vyráběla elektrické výzbroje pro vozy řady SOR EBN (což ostatně dělá dosud). Přestože byl předmětný manažer později z funkce i společnosti „odejit“, pro Cegelec to znamenalo ztrátu rozvíjejícího se trhu, kterou nedokázal nijak nahradit.

Nová řada výrobků a prodej firmy

V průběhu let 2018 až 2020 se společnost Cegelec zásadně proměnila, když došlo nejen k obměně v týmu manažerském, ale i technickém. Přestože se na první pohled zdálo, že je zajištěna naplněnost výroby, a tím i budoucnost firmy, při bližším průzkumu bylo zjevné, že se společnost nachází na dějinném rozhraní. Čtenář by mohl z výše uvedeného popisu snadno podlehnout iluzi, že nastíněná aktivita hlavního protivníka na trhu směřovala k postupné eliminaci francouzsko-české společnosti. Ve skutečnosti ovšem svět není černobílým místem, a přestože jistě nelze upřít úspěšné tažení Škodovky za korunovací do role absolutistického vládce česko-slovenského trhu, měl přece jen

Cegelec svého času dostatek zdrojů i možností hledat i jiné obchodní příležitosti a slevit z některých rigidních dogmat (například v popisované oblasti modernizací).



První pokus o spolupráci na výrobě trolejbusů se SORem Libchavy v podstatě skončil dříve, než vůbec stihl začít. Narychlo sestavené tři prototypy se podařilo za výhodných podmínek ještě udat v Ostravě, poté už SOR kooperoval prakticky výhradně se Škodovkou. A stejně jako Solaris její dominantní pozici uznával. Na snímku vidíme jediný vyrobený prototyp trolejbusu SOR TN 12 C (foto: Libor Hinčica)

Jak se však ukázalo, problémem byla absence některých klíčových know-how uvnitř společnosti a opojení dřívějšími úspěchy firmy. Přestože bychom v ČR našli asi jen málo těch, jež by negativně hovořili o elektrické výzbroji TV Progress, je nutné si uvědomit, že se jedná o zařízení, jež vzniklo před čtvrtstoletím. Na počátku druhé dekády 21. století byla většina výrobků společnosti neprodejná. Srovnáním s ostatními výrobci na trhu (s výjimkou jednoho, jenž však nebyl do inovací vlastně ničím tlačen) bylo snadno zjistitelné, že nabízené řady elektrických výzbrojí a statických měničů jsou zastaralé a ve srovnání s konkurencí prohrávají v oblasti hmotnosti, rozměrů, účinnosti i ceny. Právě zde je zapotřebí spatřovat určitou impotenci firmy při prosazování svých výrobků u zahraničních dodavatelů tramvají či trolejbusů. Ti totiž měli možnost získat zařízení nikoli srovnatelných, ale zpravidla i lepších kvalit, než svého času nabízel Cegelec, za ceny řádově nižší.

Ještě kritičtější byla skutečnost, že Cegelec v minulosti spojil své síly ve vývoji pohonů s externími subjekty, kteří byli zodpovědí za softwarovou část a výrobu regulátoru, který je mozkem elektrické výzbroje. Bez regulátoru je elektrická výzbroj jen bednou s hromadou nepotřebných elektronických součástek. Toto „nabráchovství“ se firmě vymstilo hned dvakrát. Historickým dodavatelem totiž byla firma POLL, kterou ale v roce 2008 částečně (a později úplně) ovládla – což čtenáře už zřejmě nepřekvapí – společnost Škoda. Ta tak držela (a dosud drží) část know-how, například pro takřka všechny výzbroje řady TV Progress. Část lidí, která firmu POLL opustila, poté založila společnost

Siigma, která – opět externě – řešila pro Cegelec softwarovou část a pokrývala dodávky regulátorů. Toto nastavení kompetencí ale bylo pro Cegelec extrémně nevýhodné. Smlouvy, které měly Cegelecu zajistit, že budou firmě předány za definovaných podmínek zdrojové kódy k jednotlivým projektům, totiž nebyly ze strany statutárního ředitele Cegelecu (asi nepřekvapí, že jde o téže osobu, jež paralelně seděla na křeslech v Pragoimexu a firmě Rail Electronics CZ), podepsány. Oproti tomu bylo nutné platit Siigmě měsíční udržovací paušál, uvnitř firmy přiléhavě přezdívaný „výpalné“. Když se nové vedení společnosti Cegelec snažilo dosáhnout revize smlouvy, reagovala Siigma vyhlášením likvidace, čímž potenciálně vytvořila problémy velkému množství zákazníků. Jak se ale později ukázalo, jsou někdejší softwaráři vybraným dopravcům ochotni pomoci, pakliže zájem je směřován přes jiný subjekt než přes Cegelec.



Poslední vzdor Inekonu představoval vývoj tramvají Superior v kooperaci s čínským partnerem. Na snímku z 16. 9. 2003 vidíme finální montáž v závodě XEMC Xiangtang. Prototyp pak zamířil do ČR, kde však nikdy nedokončil zkoušky. (foto: Ing. Robert Janků)

V zájmu naplněnosti výroby přistoupil Cegelec s ohledem na absenci vlastního regulátoru pohonu i na poněkud bizarní dohodu stran dodávek elektrických výzbrojí pro tramvaje EVO2 pro Dopravní podnik města Brna, čímž se obloukem dostáváme zpět ke slíbenému dovětku, jenž jsme vynechali u popisu části týkající se historie aktivit okolo kooperace s Pragoimexem. Ačkoli ten přešel výhradně na výzbroje od Škodovky, Brno představovalo výjimku, údajně kvůli definovaným vlastnostem chování vozidel při spřahování do různých kombinací souprav.

V případě tramvají EVO2 („Draků“), jež vznikají jako stavebnice, byly použity výzbroje od společnosti STARMANS Electronics. Ve skutečnosti šlo o výrobky, jejichž montáž až do loňského roku probíhala

kompletně v Cegelecu za využití dodaných komponent (mj. zmíněného regulátoru), a to včetně odzkoušení. Hotový výrobek ale nenesl logo Cegelecu, ale firmy STARMANS, která si až od letošního roku převzala výrobu pod sebe zcela, přičemž Cegelec s tím vlastně nemohl nic dělat, neboť od počátku akceptoval roli pouhé montovny a k výrobku se nehlásil, byť šlo o derivát jeho vývoje (odvozeninu od výzbroje pro tramvaje VarioLF2R.E). Bylo by jistě nanejvýš zajímavé vypátrat, jaké cenové rozdíly vznikaly mezi jednotlivými stupni fakturací, než se elektrická výzbroj dostala od Cegelecu k DPMB, nicméně takovou pozornost by si jistě zasloužilo větší množství zakázek na jihu Moravy.

Z popsané situace je zjevné, že jedinou cestou, jak bylo možné udržet Cegelec dále v oboru, bylo nastartování vývoje zcela nové řady výrobků. Ta měla pokrývat oblast elektrických výzbrojí pro tramvaje a trolejbusy, statické měniče a klimatizace pro tramvaje, v dalších etapách bylo zvažováno další rozdělení. S ohledem na výše popsanou zastaralost bylo nutné přijít se zcela novým konceptem, ale i získat lidi s kompetencemi, kteří dosud ve firmě chyběli (především softwaráře). Nové produkty byly prezentovány na veletrhu InnoTrans 2022, avšak v té době ještě nebyl jejich vývoj zcela dokončen. S ohledem na to, že firma zahájila výrobu nových produktů s naprosto odlišnou architekturou, nebylo možné sáhnout do skladových zásob komponentů v době, kdy došlo k naprostému vyprahnutí dodavatelských řetězců po Covidu-19, který se s menší amplitudou opakoval po zahájení druhé fáze ostré války na Ukrajině.



Výpadky v oblasti dodávek samostatných elektrických výzbrojí se snažil Cegelec pokrývat zastřešováním kompletních modernizací. V Berlíně velmi úspěšně modernizoval 77 tramvají GT6N (na snímku). Němečtí dopravci ovšem začali upřednostňovat nákup nových vozidel. (foto: Libor Hinčica)

Cegelec však v mezičase uzavřel řadu kontraktů na dodávky elektrických výzbrojí pro trolejbusové

projekty a obří kontrakt pro berlínské metro. Tyto projekty se dostaly do značného skluzu a současně posloužily později jako záminka pro vypovězení smlouvy na ty zakázky, u nichž se zahájení plnění teprve předpokládalo. Konkrétně šlo o dodávky trolejbusů pro Prešov, Bratislavu a Szeged. Změna dodavatele přitom ve skutečnosti SORu příliš nepomohla. Do maďarského Szegedu sice vozidla dodal, ale momentálně mu hrozí, že mu je zase dopravce vrátí, neboť homologační zkoušky nebyly zahájeny a termín propadnutí dotace se mílovými kroky blíží. Situaci patrně bude muset zachraňovat sám dopravce, který bude žádat o prodloužení doby čerpání, neboť vozidla nutně potřebuje.
V případě Bratislavy se podařilo dosáhnout splnění termínu dodání jen za cenu úhybné kličky, kdy byl typ schválen, aniž by najezdil do konce roku 2023 předepsané zkušební kilometry. Skutečnost, že 11 vozů převzatých na konci roku 2023 bylo představeno až 12. 3. 2024 je pak dostatečně výmluvnou ilustrací dvojího metru na trhu. V Prešově pak musel být termín pro realizaci zkoušek už dvakrát posunut a zahájeny byly až na konci dubna 2024, přestože trolejbusy fyzicky byly ve městě přítomny. Přesto v médiích rezonovalo jen zpoždění, které nabral Cegelec, ačkoli bylo řádně odůvodněno (a potvrzeno i samotným výrobcem SOR Libchavy ve vyjádření pro novináře).

Účelem této pasáže přitom nemá být ostudné zpoždění Cegelecu zlehčovat. Autor sám byl ze situace natolik zklamán, že už na jaře 2023 podal výpověď, kterou s ohledem na zájem dokončit rozběhlé projekty a důvěru vedení společnosti později po dohodě a vyjasnění kompetencí stáhl. Projekty trolejbusů ovšem bezpochyby měly nejen pro něj mimořádně hořkou příchuť. Nelze se však zbavit dojmu, že zpoždění, pro nějž byl Cegelec tolik kritizován, byla do značné míry jen jedním z vítaných argumentů, jak se snažit nepohodlného dodavatele v dalších tendrech zbavit. Autoři některých obzvlášť vytříbených blasfémií ze stran dopravců s oblibou zapomínali v nejrůznějších odůvodněních na to, jaká zpoždění a nedostatky měli dříve u dodávek realizovaných „správným“ dodavatelem. Je symptomatické, že v případné pochybení jiného výrobce se velká zpoždění v podstatě neřeší či se zlehčují, a to i tehdy, když už zázrakem dojde až k potvrzení penále (jež je ovšem i tak obvykle výsledkem nějakého jednání a nekoresponduje s původními smluvními ustanoveními). Pozice Cegelecu zkrátka vycházela z jednoduché rovnice, že být rovnoprávný ještě není totéž jako být rovný. Z pohledu práva sice měl pražský dodavatel *de iure* stejnou pozici, nicméně šlo přece jen o dodavatele výrazně menšího, ale především odmítajícího jakékoli zákulisní praktiky, takže nebylo možné dosáhnout v soupeření s dominátorem trhu rovného postavení.



Velice úspěšná byla i zakázka na modernizaci tramvají M31 pro švédský Görteborg, kterou Cegelec realizoval společně s Ekovou. Firma ale odmítala zastřešovat ty kontrakty, na nichž by se neuplatňovala nová výzbroj. Následnou těžkou údržbu téhož typu tramvají tak získala Ekova napřímo, již bez účasti Cegelecu. (foto: Libor Hinčica)

Přestože ještě chybí některé dílčí funkce zprovoznit, je nutno konstatovat, že Cegelec novou výrobkovou řadu přece jen dotáhl do konce. Experti z externích firem, kteří se účastnili vybraných typových zkoušek nových zařízení, a kteří mají možnost porovnání s dalšími výrobci na trhu, opakovaně uvedli, že zařízení, které Cegelec v řadě nazvané Alva vytvořil, patří nyní na trhu k absolutní špičce. V oblasti účinnosti dosahují například nové statické měniče hodnot až 98 %, trakční kontejnery jsou oproti tomu poměrně malé a lehké. Klimatizační jednotka, která se objevila na trojici tramvají v Ostravě, v rámci zkušebního provozu s cestujícími nevykázala v loňském roce ani jedinou závadu. V případě trolejbusových výzbrojí je sice nutné potýkat se nadále s občasnými výpadky, jejichž příčiny se prozatím daří odhalovat a odstraňovat, nicméně sama o sobě vykazuje prozatím neočekávaně dobrou provozní spolehlivost. V médiích zejména zpočátku (při zahájení provozu linky č. 58) přetřásaná stažení z provozu byla dána nikoli výzbrojí samotnou, ale zpravidla použitými sběrači, bateriemi, či jinými periferiemi (kompresorem, dveřmi atp.). Skutečnost, že v některých případech došlo k výpadkům měniče, byla v drtivé většině zaznamenaných událostí správnou reakcí nastavených ochran. Na druhé straně je však logické, že pokud dojde k závadě v samotném měniči, může být pátrání po odhalení příčiny delší než v případě některé z mechanických závad či potřebě seřízení dveřních křídel.

Získáním Cegelecu tedy Škoda získává unikátní know-how, které přes mimořádně nepříznivé podmínky, v nichž muselo vznikat, obstojí v evropské konkurenci. V tomto směru odvedli především pracovníci vývojového oddělení Cegelecu neuvěřitelný kus práce. Bohužel vývoj přece jen trval příliš dlouho a byl podepřen velmi nestandardním chováním zákazníků na trhu, což vlastník – skupina

Vinci Energies – vyhodnotila i vzhledem k nulovému průniku s dalšími dceřinými firmami jako příliš riskantní pro budoucnost. S ohledem na to, že ve vzduchu visel i velký strašák v podobě soudního sporu se Škodou Ekova kvůli zakázce pro Tallinn, zdálo se být výhodné Cegelec doposud hlavnímu konkurentovi prodat. Zůstává přitom otázkou, zda bude Škoda vůbec chtít nabyté know-how dále využívat (s ohledem na vlastní a koncepčně odlišná řešení), anebo bylo cílem nově nabyté aktivum utlumit. Ostatně o nezájmu pokračovat ve vývoji vlastních trolejbusových výzbrojí od Cegelecu mluvili zástupci Škodovky s pracovníky Cegelecu v podstatě veřejně.



V kooperaci se Siemensem se podařilo rekonstruovat tramvaje GT8Z z produkce Düwagu, jež byly dodány do Freiburgu. Jde o mimořádně zajímavá vozidla představující pokus o přechod od tradiční produkce Düwagu k moderním nízkopodlažním vozům. (foto: Libor Hinčica)

Právě trolejbusový trh pocítí převzetí Cegelecu Škodovkou patrně nejvíce. Přestože výhrady ke zpackaným dodávkám z hlediska včasnosti dodávek lze jen obtížně ignorovat či odrážet, nelze pominout skutečnost, že po rozvíření stojatých vod s příchodem konkurence došlo k poklesu cen nových trolejbusů o 20–35 %. V součtu to za pět let, kdy byl Cegelec na trhu trolejbusů v ČR zase aktivní, dělá stovky miliónů ušetřených korun z veřejných rozpočtů. Jakmile totiž nebylo zbytí, musela i Škoda ceny snížit, a tak i když partnery Cegelecu porazila a tendr nakonec vyhrála, z pohledu prodejních cen šlo pro ni o poněkud Pyrrhova vítězství. Je výmluvné, že snížení cen na trhu se setkalo ze strany zákazníků v podstatě s nulovou pozitivní odezvou, naopak byl Cegelec dokonce osočen, že *zájmům dopravních podniků škodí*, když napadal záměrně diskriminačně nastavená hodnoticí kritéria, která měla zvýhodňovat jediného dodavatele. Pro tuto „záškodnickou“ činnost byl pak vyloučen i ze Sdružení DP ČR. To se muselo následně tváří tvář předžalobní výzvě Cegelecu omluvit, do svých řad jej ale pochopitelně již nepřijalo a samotná společnost o to pak z pochopitelných důvodů ani nestála.

Situace se navíc začala zhoršovat s tím, jak se utvrdilo staré bratrství mezi Škodou a SORem.

Dvojice, která přechodně stála proti sobě, našla cestu zpět k jednacímu stolu poté, co se do čela skupiny PPF (vlastníka skupiny Škoda) vyšvihl Daniel Křetínský, který napřímo skrze svůj Energetický a průmyslový holding (EPH) vlastní SOR Libchavy. Naposledy šly proti sobě společnosti ve výběrovém řízení na dodávku nových trolejbusů pro Ústí nad Labem, avšak patrně už nikdo nikdy nezjistí, do jaké míry šlo už tehdy o pouze fiktivní hru. SOR byl totiž vázán smluvně se Cegelecem, že do výběrového řízení nabídku podá, přičemž bude použita výzbroj pražské firmy. Pokud by tak neučinil, mohl by po něm Cegelec vymáhat tučnou smluvní pokutu. Cegelec pak pochopitelně nepřipravoval nabídku pro případného jiného partnera a kooperoval na přípravě dokumentů se SORem. Ten pak nabídku skutečně podal, cena ale astronomicky vystřelila, přičemž vítězem se stala Škoda Electric, když předložila nabídku (jistě náhodně) o rovných 10 000 Kč na vůz nižší než právě SOR.



Poslední velký modernizační projekt realizoval Cegelec pro Zwickau, a to na tramvajích GT6M, kde částečně docházelo k finalizaci opravy v Liberci. (foto: Libor Hinčica)

Ceny pak průběžně rostly i v dalších tendrech, kde se sice začala objevovat turecká společnost Bozankaya, ale zadavatelé zpravidla nalezli důvod, jak ji z tendru vyloučit. Vyloženě štěstí měly například loni Pardubice, které firmu vyloučily poté, co pozdě odpověděla na doplňující dotaz. Je fakt, že společnost sice pochybila, nicméně vyloučení bylo v takovém případě pouze možností, nikoli povinností zadavatele. Ten jí však promptně využil, ostatně cenový rozdíl na jedno vozidlo činil jen cca 2 mil. Kč (tedy zhruba 20 mil. Kč na celou dodávku) a zohledňovat pár dnů zpoždění v odpovědi kvůli takovým drobným zřejmě připadalo Pardubicím, městu, v němž dodnes jezdí vysokopodlažní Karosy, asi jako neúměrné gesto dobré vůle. Statutární město Teplice cestu k vyloučení Bozankaye nenašlo, na severočeské lázně se ale rovněž „usmálo štěstí“, když svou nabídku příhodně (a jistě náhodou) stáhla Škoda Electric a Bozankaya zůstala v tendru samotná. Na pořadí účastníků to sice nic neměnilo – turecká firma měla zakázku stejně vyhrát –, Teplice ale využily zákonného ustanovení

umožňujícího zrušit soutěž, v níž je jen jeden účastník a soutěž smetly ze stolu. Velkou práci si s vyloučením Bozankaye daly České Budějovice, nicméně přestože si turecká firma poměrně věřila, že důvody vyloučení obhájí, k ÚOHS nakonec protestovat nešla, a tak se mohou České Budějovice těšit z podpisu smlouvy na nejdražší kloubové trolejbusy v historii České republiky.

Důvody k vyloučení z výběrového řízení si měla aktuálně najít i Jihlava. Přestože zde zadávací řízení (a odvolací lhůty) ještě běží, je patrně nejbizarnějším důvodem k vyloučení fakt, že Bozankaya je turecká společnost, přičemž dopravce se má v odůvodnění mj. odkazovat na index vnímání korupce, podle nějž dosahuje Turecko jen hodnoty 39 bodů ze 100. ČR má přitom v téže indexu ne o moc lichotivějších 54 bodů, Slovensko pak 52 bodů. Opět platí, že zadavatel má možnost vyloučit účastníka, který pochází ze zemí mimo EU, jde ale jen o možnost (navíc za definovaných podmínek, které zde zjevně ani nebyly splněny), nikoli o povinnost. V situaci, kdy většina autobusů provozovaných v Evropě pochází z Turecka, je podobné odůvodnění v zásadě směšné.

Je nicméně očekávatelné, že koupí Cegelecu ze strany Škodovky budou aktivity Bozankaye na tuzemském trhu trolejbusů utlumeny, protože obě společnosti úzce spolupracovaly. Trh se dostane do situace před několika lety a dominantní pozice Škody Electric se přetransformuje zpět v pozici absolutního monopolu. Trh tedy fakticky existovat nebude a výběrová řízení budou jen nutnou kulisou vynucovanou zákonem.

SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR

Vážený pan
Ing. Miroslav Opa, Ph.D.
Cegelec, a. s.
Chodovská 3/č.p. 228
141 00 Praha 4

Vyřizuje: Chval Tel: +420 266 313 975 Praha 14.07.2022
Spis. značka: 06307/VŘ/SDP-ČR/2022

Omluva za tvrzení Sdružení dopravních podniků ČR

Vážený pane řediteli,

dovolte, abych se Vám omluvil za tvrzení, která jsem jako zástupce Sdružení dopravních podniků ČR o vaší společnosti zveřejnil či jinak prezentoval a která jste vnímali jako namířená proti vaší společnosti. Především se tímto omlouvám za tvrzení týkající se pohnutek ukončení členství vaší společnosti ve sdružení: *„Správní rada se vymezila proti chování některých dodavatelských firem, které svou činností dlouhodobě poškozují zájmy některých členů sdružení…"*

Nikdy nebylo cílem našeho konání poškodit pověst společnosti Cegelec, a.s., v očích odborné veřejnosti, členů sdružení ani veřejnosti jako takové. Co se týká výše zmíněných tvrzení a vyjádření, zvolil jsem nesprávné formulace a uznávám, že to byla chyba.

Mám za to, že všechna problematická vyjádření, jichž jsem si vědom, byla z veřejně přístupných míst odstraněna. V souladu s naší dohodou Vás prosím o zaslání písemného potvrzení, že celou záležitost považujete tímto za vypořádanou a definitivně uzavřenou.

Děkuji za pochopení.
S pozdravem

PaedDr. Martin Chval
Digitálně podepsal PaedDr. Martin Chval
Datum: 2022.07.14 09:45:17 +02'00'

PaedDr. Martin Chval
výkonný ředitel
Sdružení dopravních podniků ČR

SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR
zájmové sdružení právnických osob
Drahobejlova 6/2215, 190 00 Praha 9
IČ: 41692543, www.sdp-cr.cz

Sdružení dopravních podniků ČR
zájmové sdružení právnických osob
Drahobejlova 6/2215, 190 00 Praha 9
IČ: 41692543 DIČ: CZ41692543
tel.: +420 266 313 975 e-mail: sdp-cr@sdp-cr.cz
web: www.sdp-cr.cz

Bankovní spojení:
KB Praha 9 Balabenka
č. účtu: 13631071/0100

Přestože Cegelec svými aktivitami na trhu v posledních letech ušetřil městským dopravním podnikům v ČR a SR stovky miliónů korun, příliš uznání za to nezískal. Naopak mu bylo na podnět ředitele Městského dopravního podniku Opava Pavla Gebauera zrušeno členství v tzv. Sdružení dopravních podniků, přičemž jako důvod bylo uvedeno „poškozování zájmů některých členů sdružení" (připomeňme, že Opava pak získala díky tomuto „poškozování zájmů" vůbec nejlevnější trolejbusy v ČR). Cegelec se proti takovému nařčení bránil. Po vysvětlení svých stanovisek nejprve dostal arogantní

odpověď v duchu normalizačních prověrek, po podání předžalobní výzvy se však dočkal alespoň omluvy a stažení dehonestujících výroků. Na druhé straně je z textace dopisu zřejmé, že na sebe vzal zodpovědnost výkonný ředitel onoho Sdružení, nikoli samotní ředitelé DP, kteří celou akci iniciovali (ostatně jak která „města“ hlasovala, nebylo nikdy zveřejněno, patrně proto, že odvaha není devizou zbabělců). Sdružení DP ČR pak na sebe nedávno upozornilo nehorázným napadením Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, kterým zjevně skrytě rovněž útočilo na Cegelec. Tento pamflet si však zaslouží někdy v budoucnu samostatný jazykový i sémantický rozbor, a tak se mu na tomto místě nebudeme věnovat. (sbírka: Libor Hinčica)

Závěr

V tomto ohledu bude nesmírně zajímavé sledovat i vývoj dalších výběrových řízení, jichž se Cegelec účastnil jako hlavní dodavatel či měl plnit roli subdodavatele elektrické části, z nichž jedno – zakázku pro DPMJ na dodávku 12 trolejbusů – jsme již zmínili. V tomto směru přitom nelze vynechat sice subjektivní, ale za to velmi intenzivní dojem autora, že konání řady zadavatelů v ČR musí být různými nitkami koordinováno se zájmy vybraných subjektů (přičemž plurální formu používáme v odkazu na nejrůznější „zprostředkovatelské“ a „poradenské“ firmy, které se zjevně kolem veřejných zakázek pohybují). Je příznačné, že některé veřejné zakázky, do nichž se podávaly nabídky například již na podzim 2023, nebyly dlouhou dobu vůbec vyhodnocovány, přičemž k probuzení Šípkových Růženek (například formou vyloučení na domnělých pochybeních; viz zmíněná Jihlava) došlo až ve chvíli, kdy se lhůty pro reakci prolínaly již s termínem uzavření smlouvy na prodej Cegelecu. V některých dalších veřejných zakázkách, jichž se Cegelec v některé z rolí účastnil, pak došlo v uplynulých měsících buďto ke zrušení výběrového řízení (zjevně tedy vyhrál „nesprávný uchazeč“, kterého nebylo na čem vyloučit, nicméně zadavatel takovou možnost měl), případně dochází účelově k natahování termínu podpisu smlouvy, jejímuž podpisu přitom už týdny nic nestojí v cestě. Takové jednání kolem sebe vyzařuje až radioaktivní pachuť, pro jejíž změření by bylo zapotřebí výkonného dozimetru.

Autor tohoto článku s očekávaným termínem převzetí společnosti Cegelec ze strany společnosti Škoda Electric (potažmo Škoda Group) podal výpověď, neboť nechtěl jakýmkoli způsobem participovat na utváření (resp. spíše deformaci) tržního prostředí podle not nového vlastníka. Autor měl sice možnost účastnit se jednání o své budoucnosti pod logem okřídleného šípu, ale podmínky obou stran a vnímání trhu (a chování na trhu) stály v diagonálním postavení. Těsně před podpisem samotné kupní smlouvy se nakonec podařilo autorovi dohodnout se statutárním zástupcem na okamžitém ukončení pracovního poměru. Až do doby převodu akcií však nesměl publikovat svým jménem nic, co by souviselo se Cegelecem, skupinou Vinci Energies a skupinou Škoda. Nutno říci, že šlo o jediné omezení stran autorské svobody, kterému byl autor za celé své působení v Cegelecu vystaven. Slouží jistě ke cti někdejších francouzských vlastníků i českého vedení společnosti, že neměli svého času problém s dodatkem pracovní smlouvy, který připouštěl nejen psaní o jakýchkoli producentech, ale i o firmě samotné, s výjimkou obchodních tajemství a cenových ujednání. Cegelec si ovšem mohl takovou velkorysost bez obtíží dovolit, protože společnost se za uplynulých pět let nikdy nepodílela vědomě na čemkoli, co by vyvolávalo ohlašovací povinnost dovnitř společnosti (z důvodu porušení etického kodexu) či vůči jiným institucím.



Část flotily pražských trolejbusů SOR TNS 18 s elektrickou výzbrojí Cegelec řady Alva během jedné z mnoha zkoušek sběračové soustavy polské společnosti EC Engineering v areálu garáží Klíčov na konci roku 2023. (foto: Libor Hinčica)

Přijetí nabídky na práci v rámci skupiny nového vlastníka by bylo nutně spojeno s novou pracovní smlouvou a pokročilou autocenzurou. *„Určitá míra loajality k zaměstnavateli“*, o níž bylo na osobním setkání na půdě sídla skupiny PPF s autorem hovořeno, byla zjevným eufemismem pro naprostou nutnost dodržování stanovené linie. Jen těžko by pak bylo možné psát o výběrových řízeních na míru, předražených vozidlech, podivných smlouvách a chováních zadavatelů, když by koncovým beneficientem pochybně nastavených výběrových řízeních mohl být zaměstnavatel autora. Jako v každé době, je i v té dnešní zatížené pokročilou mírou nekompetentnosti míchané s hulvátstvím a nevzdělaností lidí uměle dosazených do klíčových rozhodovacích pozic nutné snažit se zodpovídat otázku: *„Kdo je kdo?“*. Tedy jací lidé svírají rozhodovací pravomoci, jaké jsou motivy jejich jednání a zda vůbec slouží zájmům občanské společnosti, nebo jsou jejími pijavicemi.

Základní (byť třeba nedokonalou a nedostatečnou) platformou pro takové hlídání jsou jak existující zákonné rámce, tak garantovaná tvůrčí svoboda. Svoboda vyjádření má ale svůj význam jen tehdy, je-li společnost, která má toto privilegium možnost využívat, skutečně odhodlána s tímto jinak nadmíru nebezpečným nástrojem opatrně pracovat. Přes neuvěřitelné množství informací, které se na nás valí a kdy každý z nás část dne tráví hltáním zářících displejů online světa, jsou detailní rozbory určitých událostí a stavů spíše výjimkou a nalézají si pro svůj rozsah tak jako tak jen omezené množství čtenářů, protože většina touží spíše po instantních zprávách. Autor nicméně prozatím stále vnímá, přes těžkosti posledních měsíců, jimiž si prošel a prochází, že je nutné, aby existovalo médium, která bude poukazovat alespoň na to zrnko pravdy, které je veřejně dohledatelné a dostupné, zvedat jej a snažit se jej dávat na odiv tak, aby zde byl alespoň nějaký protipól proti oficiálním komuniké finančních skupin a jimi zjevně řízených subjektů, antipod mocenské arogance. Pokud občanská

společnost na jakékoli mravní hodnoty definitivně rezignuje a nebude se těmto otázkám věnovat, pokud se smíří s tím, že se hloupost stane devizou, lež normou a krádež ctností, promění se demokracie definitivně v demokraturu a dosud šálivé přesvědčení nejrůznějších mocichtivých lokajů o tom, že disponují vlastnostmi, jež historicky náležely pouze jediné (navíc nadpozemské) osobě (tj. všemohoucnost, vševědomost, všeznalost), se stane uznávanou realitou. Nastane definitivně éra korporátních autokracií.

Url: Komentář: Škoda Electric převzala Cegelec. Získává know-how i monopol