

Prodej Ekovy Škodovce. Náklady na střední údržbu stouply o 102,8 % – II. díl

29.05 2024 18:21, Libor Hinčica, Ostatní Tramvaje

Včerejší první díl vtáhl čtenáře zpět do období, kdy se Ekova za symbolickou cenu prodávala novému vlastníkovi, jenž byl prezentován jako mesiáš zachraňující budoucnost podniku a pracovních míst. Dnes už se podíváme na samotnou analýzu dostupných dat, z nichž jsme si pak vypůjčili poněkud bulvárně i hodnotu do titulku, který náš trojdílný „epos“ uvádí.

Grafy, které byly pro jednodušší orientaci v tomto článku vypracovány, pocházejí ze shrnutí sesbíraných dat ze dvou základních zdrojů. Primárním zdrojem pro období let 2022 až konec února 2024 byl Registru smluv. V něm bylo v době, kdy začaly práce na tomto příspěvku, celkem 562 smluv (od roku 2016) uzavřených mezi Dopravním podnikem Ostrava a Ekovou Electric, potažmo později Škodou Electric. Z těchto smluv byly pro další analýzu vyřazeny všechny ty, které byly uzavřeny ještě před převzetím Ekovy Škodovkou, resp. před platností nové smlouvy (tedy období let 2016–2021), dále ty, jež byly sice podepsány později, ale upravovaly vztahy, kdy poskytovatelem služeb byl samotný DPO vůči Škodě Ekova (např. zásobování teplem), smlouvy za pronájmy prostor či jejich využití, zřízení věcných břemen, objednávky homologačních zkoušek, svářečské kurzy, nákup náhradních dílů atp., zkrátka všechny činnosti nesouvisející bezprostředně s údržbou vozidel.

I v jejím rámci ale nebyla pro tvorbu porovnávacích grafik využita všechna vozidla. Vyřazeny byly provedené opravy historických vozů, dílčí opravárenské činnosti (například po dopravních nehodách, samostatné objednávky na výměnu kol, oprav motorů, oken atp.) a dále chybně zveřejněné smlouvy, kdy smluvní stranou správně nemá být Škoda Ekova, ale společnost Stadler. Tramvaje od Stadleru (Tango NF2 Ostrava) poté v přehledu rovněž chybí, stejně jako nejnovější generace vozů Škoda 39T. Důvodem je skutečnost, že v případě údržby tramvají od Stadleru i Škodovky chybí srovnávací data, jež by umožnila rozdělit náklady fakturované Ekovou na období „před a po Škodovce“. Navíc opravy tramvají Stadler alespoň formálně fakturuje sám Stadler, byť i ten musel přistoupit na to, že si najal

jako poddodavatele Škodu Ekovu.



Rekordmanem v oblasti růstu cenových nákladů na údržbu jsou tramvaje řady Trio a Astra. Zde došlo k nárůstu ceny středních prohlídek o takřka 187 % oproti době, kdy údržbu realizovala Ekova Electric. Na snímku vidíme prototypový vůz Trio 01 ev. č. 1251 na pomezí Poruby a Třebovic. (foto: Libor Hinčica)

Ze starších typů nebyly pro srovnání použity tramvaje typu T6A5, jejichž provozní éra byla uzavřena v roce 2023. Od srpna 2021, kdy Ekovu plzeňský obr pohltil, se na tramvajích tohoto typu již žádné opravy vyššího stupně neprováděly, neboť postupně docházelo k jejich vyřazování. Udělat srovnání dat tedy nebylo možné. Podobně nebylo reálné postavit vedle sebe veškeré náklady na málo početné vozy ve flotile DPO, kam spadají tramvaje typů VarioLF2(R.E) (3 ks) a VarioLF2+ (1 ks), VarioLF3 (3 ks) a VarioLF3/2 (3 ks), Inekon 2001 Trio (Trio 01; 9 ks) a Škoda Inekon LTM 10.08 (Škoda 03T; Astra; 14 ks). V případě prvních dvou jmenovaných typů a tramvají Trio a Astra lze komparovat alespoň ceny středních prohlídek, u tramvají VarioLF3 a VarioLF3/2 však nejsou k dispozici ani tato data. Důvodem je skutečnost, že „el ef trojky“ procházely v tříletém období před převodem akcií jen nižším stupněm údržby (středními prohlídkami) a po převodu akcií (do února 2024) naopak pouze nejvyšším stupněm (velkými prohlídkami). Kompletní data ke středním a velkým prohlídkám se tak podařilo poskládat pouze k příbuzným typům VarioLFR.E/VarioLFR.S, na kterých ale bylo na druhé straně realizováno prohlídek nejvíce. U tramvají Typu Tatra T3 (všech modifikací) jsou pak k dispozici data jen ze středních prohlídek (velké nebyly ve sledovaném období realizovány), stejně taky nebyly ve sledovaném období let 2022–2024 realizovány velké prohlídky ani u tramvají KT8D5R.N1.

Z přehledu tramvají KT8D5R.N1 byl navíc vyřazen vůz ev. č. 1507. U něj totiž DP Ostrava (v říjnu 2022) uvádí jako vyfakturovanou částku za střední údržbu 2 120 556 Kč, ve skutečnosti je ale

smluvní cena střední prohlídky jedné „ké té osmičky“ o více než polovinu nižší – 1 039 296 Kč. Je otázkou, jak uvedená chyba vznikla – tramvaj ev. č. 1507 byla v dané době skutečně v údržbě a střední prohlídka na ní tedy provedena byla. Fakturovány byly na vůz samostatně i další vícepráce, ať již provedené na základě nabídky Škody Ekova, nebo na základě požadavku DPO. Uvedená suma nicméně odpovídá smluvní částce za provedení velké prohlídky tramvaje VarioLFR.E/R.S. Jde tedy o zjevnou chybu, nicméně bylo by jistě zajímavé zjistit, zda jde jen o chybu v zápise metadat v rámci registru smluv, anebo ostravský DP skutečně zaplatil o milion více za údržbu, než měl, aniž by si toho všiml.

Registr smluv obecně zahrnuje velké množství dokumentů, které by správně měly být anulovány. Namísto toho se všechny smlouvy uzavřené mezi DPO a Škodou Ekova jeví jako platné. Ve skutečnosti se však fakturované vícepráce objevují u některých vozů opakovaně s tím, jak se zhotovitel rozhodl přihazovat do rozsahu prohlídek další činnosti. Není tedy výjimečné, že pod pojmem „mimořádná oprava v rámci údržby“ jsou u jednoho vozu k nalezení i dvě až tři potvrzené nabídky. Opakující se smlouvy proto byly z analýzy vyřazeny a ponechána zůstala vždy jen ta poslední platná.



Nové skříně určené pro výrobu tramvají VarioLFR.E pro ostravský DP v areálu martinovských ústředních dílen v roce 2008. Náklady na střední údržbu tramvají VarioLF stouply po převzetí Ekovy Škodovkou o 110 %. (foto: Libor Hinčica)

V období od března 2022 do začátku března 2024 bylo možné níže publikované grafy u jednotlivých vozidel složit ze tří pater. Spodní (šedé) tvoří vždy hodnota, která byla předmětem smluvního ujednání mezi DPO a Škodou Ekova. Čtenáře možná zarazí, proč začínáme analýzu až v březnu 2022, nikoli již v době po převodu akcií. Důvodem je fakt, že bezprostředně po převzetí Ekovy Škodovkou byl nový vlastník ještě nucen akceptovat ceny z dříve uzavřeného kontraktu mezi DPO a Ekovou coby

jeho dcerou. Údržba byla touto smlouvou pokrývána až do konce roku 2021, proto jsou ceny oprav realizované v přechodném období od převodu akcií v srpnu 2021 do konce téhož roku zahrnuty ještě v porovnávacích grafech pod Ekovu Electric (byť i zde šlo už pozorovat výrazný růst nákladů za vícepráce). Následně se čekalo na podpis nové smlouvy, která se stala účinnou až v březnu 2022, kdy byl uzavřen navazující pětiletý kontrakt na provádění údržbových prací s již novými cenami. Už tehdy došlo ke skokovému navýšení oproti původní cenové politice Ekovy Electric, a to na všech typech o 26 %, s výjimkou modelů VarioLF3, kde byl nárůst nižší (16 %) a VarioLF3/2, kde bylo naopak pozorováno prudké zvýšení na 36 %. Průměrně byly nové ceny ve smlouvě navýšeny napříč všemi typy o 26,2 % jak v případě středních, tak velkých prohlídek. Udělat podrobný rozpad rozsahu středních a velkých prohlídek každopádně nelze. Dopravní podnik vydával manuály údržby zájemcům o účast ve výběrovém řízení na údržbu pouze po podepsání dohody o mlčenlivosti, takže nikdy nebyly zveřejněny.

V době prodeje Ekovy bylo poukazováno opakovaně na to, že nový vlastník areálu někdejších ústředních dílen získává do všech budoucích soutěží na údržbu výhodu s ohledem na to, že jakýkoli jiný subjekt by musel tramvaje přepravovat pomocí silničních trajlerů, přičemž například v případě transportu tramvají délky cca 16 m (T3, VarioLF) činí tyto náklady i za situace, kdyby se transport realizoval jen v okruhu do 30 km od geografického středu Ostravy (ten mimochodem leží u vjezdu do kovošrotu a skládky suti v Ostravě-Vítkovicích) okolo 150 000 Kč (za cestu oběma směry), tedy přibližně 25 % ceny střední prohlídky dané smluvní cenou Škodovky (z března 2022). U tramvají delších než 16 m je tato suma kvůli potřebě speciálního vozidla a zajišťování nadrozměrné přepravy ještě vyšší, stejně tak při přepravě na delší vzdálenosti.

Každý jiný zájemce, jenž by chtěl údržbu provádět, tedy musí cenu za jednotlivé opravy vyššího stupně výrazně navýšit jen proto, aby vůbec dostal tramvaj z bodu A a do B a zpět, v případě mimořádných oprav by vůbec nebyl schopen cenu kalkulovat. Za takových podmínek jednoduše nelze konkurovat. Výběrové řízení pro provádění údržby ukončené podpisem smlouvy v březnu 2022 tak bylo podle očekávání fraškou. Odehrálo se sice podle zákona, ale to je v případě, kdy jsou předem nastaveny podmínky tak, že jeden účastník má hned na startu obří výhodu, naprosto k ničemu. Soutěže se tak podle očekávání zúčastnila jen Škoda Ekova, která si tak mohla nadiktovat nové – o čtvrtinu vyšší – ceny, aniž by riskovala, že by ji mohl někdo podhodit. Leckdo by sice mohl namítnout, že se tak dělo v době mimořádně nepříznivých ekonomických podmínek, kdy byla Česká republika zatížena vysokou inflací, s tímto argumentem se ale pokusíme vypořádat v závěrečné části tohoto dílu.



Výroba elektrobusů v Ekově vzala za své. Výrobce ovšem vozidla, jež vyvinul, přestal nabízet ještě za éry samostatné Ekovy Electric, ačkoli byl jejich vývoj dokončen. Obecně firma v očekávání prodeje utlumovala kooperační a nabídkovou činnost, vyhraný kontrakt na modernizaci tramvají pro polskou Wrocław poté firma nepodepsala. Tím byla snižována hodnota společnosti, jejíž hodnota pak byla naceněna podle očekávané naplněnosti zakázek v nadcházejícím období. Šlo o metodiku pro prodej nejméně výhodnou (byť ne nesprávnou). Posudek vypracoval Ústav oceňování majetku při VŠB-TUO. Na snímku vidíme kostru vozu výrobního čísla 6 určeného pro Švédsko, kde byly autobusy provozovány jako model Hybricon HAW 12 LE. (foto: Libor Hinčica)

Samotná smluvní (a samozřejmě mimořádně transparentně vysoutěžená) cena, o níž se tolik opíral ve vyjádřeních pro zastupitele i média ředitel ostravského DP Daniel Morys jako o záruku udržení nákladů na uzdě, představuje, jak je z níže publikovaných grafů zjevné, jen malou část skutečných sum proplácených za údržbu. Ano, údržba se formálně soutěží a cena z takové soutěže vzešlá je následně publikována (proto lze ostatně ono startovací navýšení o 26,2 % tak snadno vyčíslit), nicméně v rámci údržby vstupují do finálních nákladů ještě dvě položky – doplňující opravy požadované ze strany ostravského DP při odeslání vozu do údržby, které v našem grafickém zpracování zabírají ono prostřední (tyrkysově zbarvené) patro. Jde o ty opravy, které jsou nad stanovený rozsah prohlídky a které požaduje DPO navíc (může jít například o přečalounění sedadel, výměnu kolejnicových brzd, náhradu palubní baterie, soustružení kol atp.). Poslední část tvoří cena za tzv. mimořádnou opravu v rámci údržby, která představuje nejrůznější vícepráce, které realizuje po odsouhlasení zadavatelem (tedy DPO) Škoda Ekova a fakturuje je na základě částek o spotřebovaném materiálu a pracovních hodinách. Tyto vícepráce jsou v našich grafech znázorněny červeně.

Zpracování a interpretace dat z „doby škodové“ je sice mravenčí prací, ale přece jen se lze k výsledkům dopátrat. Větším oříškem bylo získání srovnávacích dat z období před převodem akcií,

neboť bylo zjevné, že s institutem víceprací musela pracovat také Ekova Electric ještě v roli dcery DPO. Registr smluv z období let 2016–2021 obsahuje ale pouze 43 smluv s původní Ekovou Electric, z nichž žádná se netýká prováděných víceprací. O tyto údaje jsme tedy požádali prostřednictvím právní kanceláře Dopravní podnik Ostrava na základě zákona č. 106/1999, o svobodném přístupu k informacím (tzv. informační zákon). Požadován byl prostý přehled cen ve složení: smluvní cena, vícepráce fakturované Ekovou Electric a vícepráce provedené na základě požadavku DPO, a to za období let 2019, 2020 a 2021.

Ostravský DP v souladu se zákonnou povinností uvedl, že informace poskytne, mělo to však ono pověstné „ale“. Data byl ochoten vydat jen tehdy, pokud bude připsána na jeho účet platba ve výši bezmála 39 000 Kč za onu analýzu. Důvodem měla být údajně vysoká pracnost spojená s vyhledáváním údajů, skenováním dílčích smluv a jejich anonymizací v souladu s požadavky na zachování obchodního tajemství a pravidel ochrany osobních údajů (GDPR). Ačkoli předmětem žádosti byl pouhý strukturovaný přehled cen, u kterého jsme věřili, že by mělo být jednoduché jej jednoduše exportovat z účetních systémů (věříme, že i DPO nějaký používá), vyrukoval ostravský DP s vysokou pracností, která po něm vůbec nebyla poptávána. Od roku 2009 šlo o teprve pátý požadavek na platbu v rámci žádosti o poskytnutí informací na základě shora citovaného zákona, přičemž čtyři z těchto pěti úhrad byly požadovány ze strany DPO v letech 2023 a 2024. Přestože jsme zvažovali možnost odvolání, platbu jsme díky štědrému příspěvku podporovatele mohli nakonec provést, a tak jsme se k požadovaným datům nakonec dostali. Paradoxní je, že ačkoli DPO i ve své odpovědi uvedl, že zasílá i *„jednotlivé dokumenty se specifikací provedených víceprací“*, tedy ty dokumenty, jejichž zpracováním (byť nevyžádaným) měla vzniknout největší pracnost, mezi zaslanými přílohami chyběly, takže si DPO pomohl k bezmála čtyřiceti tisícům, aniž by vydal to, za co si peníze především vyfakturoval. Pro naši analýzu nicméně byly klíčové samotné částky a věříme, že DP Ostrava uvedené dokumenty ještě dodatečně zašle.



Kromě budov, dokumentace, personálu atp. získala Škoda Ekova také vozový park, na což se obvykle zapomíná. Vedle nejrůznější drobné manipulační techniky šlo i o speciálně upravený posunovací vůz

T3G původního evidenčního čísla 1009. Na snímku jej vidíme při manipulaci s retro vozem T2R pro pražský DP. (foto: Libor Hinčica)

DP Ostrava každopádně nedodal data přesně tak, jak byla poptávána, ale pouze ve struktuře smluvní ceny a skutečně fakturované. Veškeré provedené vícepráce jsou tak shrnuty do jedné částky. Z tohoto důvodu jsou porovnávací grafy pro období let 2019 až 2021 tvořeny pouze dvěma patry – smluvní částkou (šedá barva) a částkou zahrnující všechny provedené vícepráce (červeně).

S ohledem na množství smluv, dat a materiálů, které autor pro vypracování srovnávacích grafů použil, nelze vyloučit určitou chybovost. Pokud by někde došlo k uvedení špatného údaje, nejedná se o záměr autora čtenářské publikum mystifikovat, ale o nechtěný omyl, za který se autor předem omlouvá a který v případě upozornění rád opraví. V tomto článku publikujeme pouze grafy shrnující náklady na jednotlivé typy. Zájemce, kteří by si chtěli prostudovat náklady ke všem tramvajím, si mohou stáhnout dokumenty s grafy pod níže uvedenými odkazy. Jsou zde zahrnuty i ty modely a stupně údržby u tramvají, u nichž nebylo možné z výše uvedených důvodů provést komparaci dat.

– Náklady na střední a velké prohlídky tramvají VarioLFR.E/VarioLR.S v 1/2019 až 2/2024

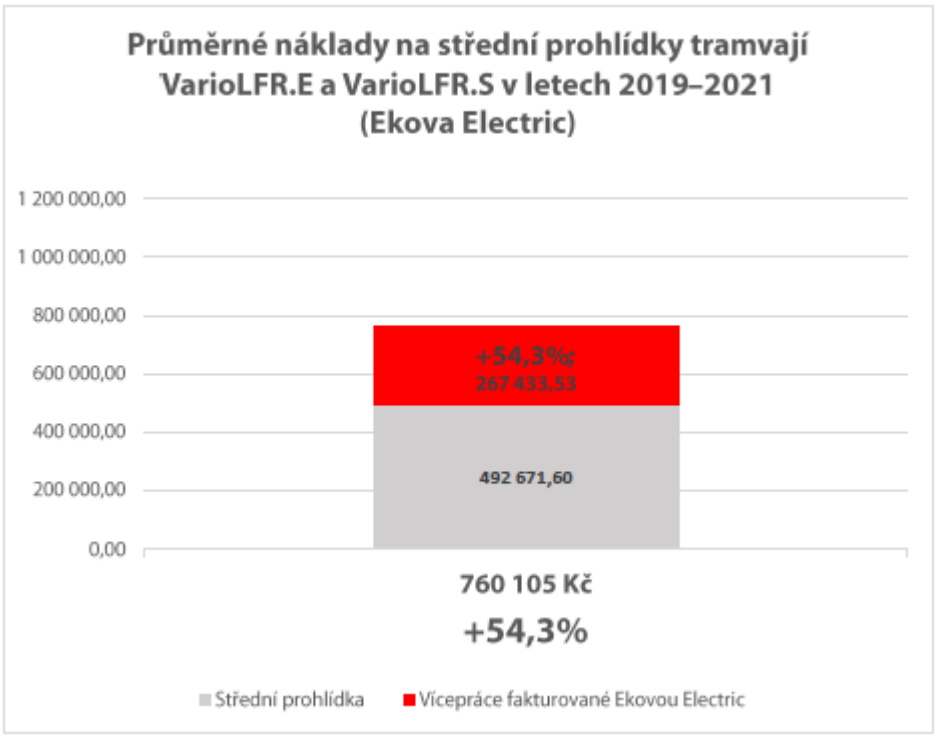
– Náklady na střední a velké prohlídky tramvají KT8D5R.N1 v 1/2019 až 2/2024

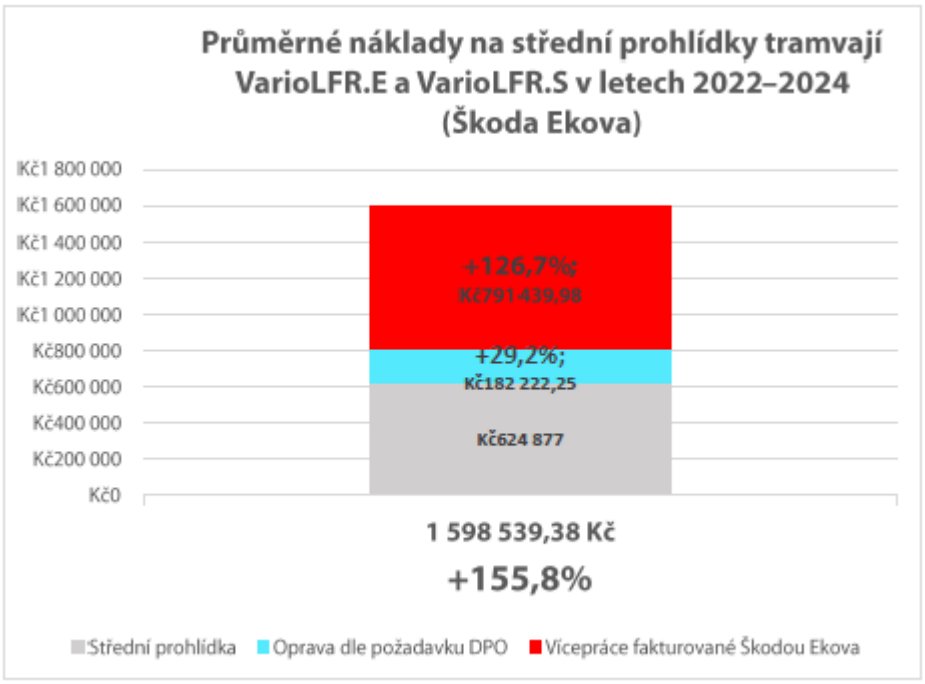
– Náklady na střední prohlídky tramvají Tatra T3 v 1/2019 až 2/2024

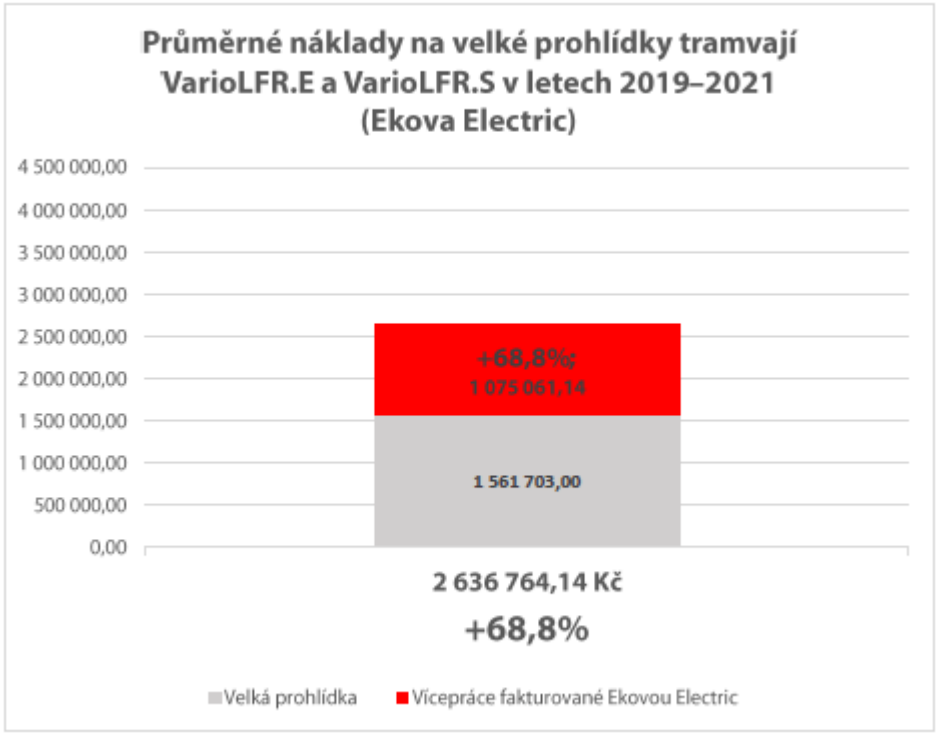
– Náklady na střední a velké prohlídky tramvají VarioLF2(R.E), VarioLF2+, VarioLF3 a VarioLF3/2 v 1/2019 až 2/2024

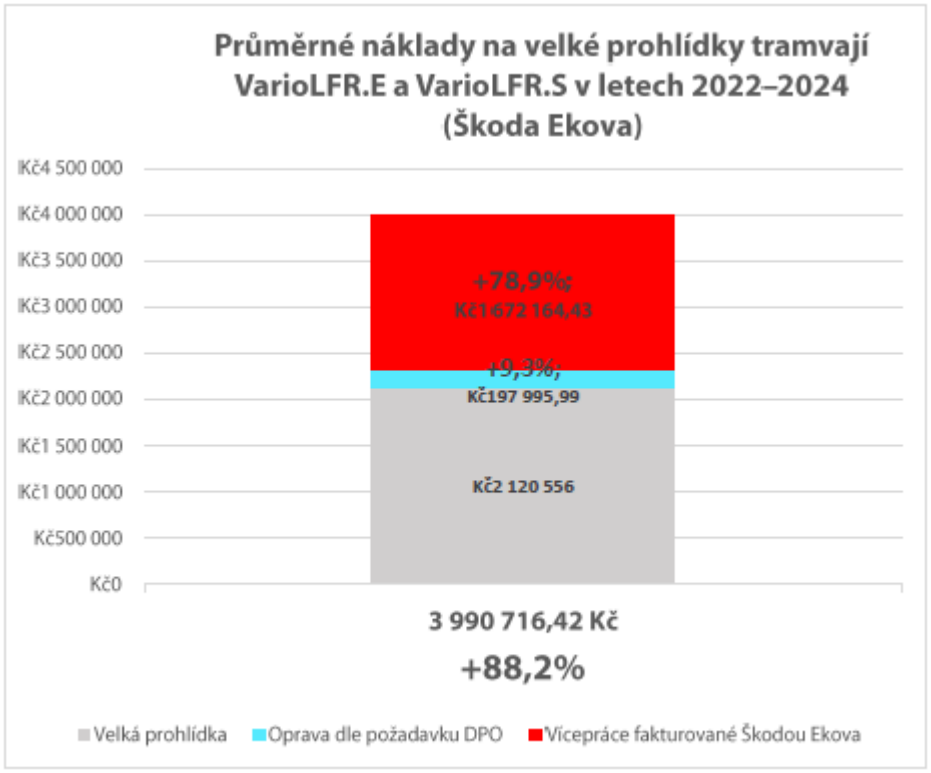
– Náklady na střední a velké prohlídky tramvají Trio a Astra v 1/2019 až 2/2024

Nejpočetněji zastoupeným typem ostravských tramvají je model VarioLF, jenž je provozován v provedení s dvojicí elektrických výzbrojí. S ohledem na stejnou základní částku za údržbu těchto vozů byly výpočty provedeny pro obě modifikace souhrnně. V období let 2019 až 2021 bylo provedeno celkem 55 středních a 14 velkých prohlídek. V ani jednom případě nebyly práce provedeny za smluvenou částku, ve všech případech tedy byly provedeny vícepráce, a to u středních prohlídek vedoucí k navýšení představujícím k poměru ke smluvní ceně hodnotu od 23,1 % do 139 %. U velkých prohlídek byla smluvená cena přesáhnuta nejvíce o 85 %. Průměrný nárůst ceny střední prohlídky v uvedeném období činil 54,3 % oproti smluvní částce (267 433 Kč) a u velké prohlídky šlo o 68,8 % (1 075 061 Kč). V období let 2022 až (únor) 2024 bylo provedeno již podle nové smlouvy 21 středních prohlídek a 15 velkých, opět žádná z nich za cenu uvedenou ve smlouvě. Za vícepráce fakturované dle požadavku ostravského DP se cena navýšila u středních prohlídek o 29,2 % a u velkých o 9,3 %, vícepráce provedené Škodou Ekova ale vystřelily k průměrné hodnotě 126,7 % (791 440 Kč) v případě střední a 78,9 % v případě velké prohlídky (1 672 164 Kč). Rekordmanem byl vůz ev. č. 1315, u nějž si Škoda Ekova na vícepracích v rámci střední prohlídky vyfakturovala částku odpovídající 258,4 % ceny ve smlouvě.

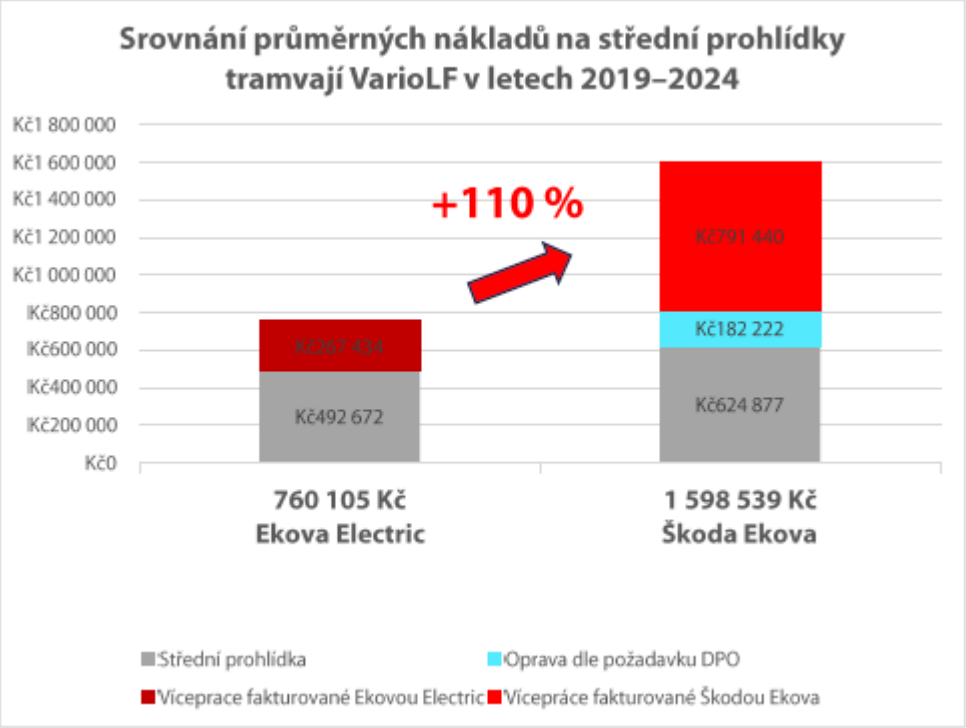

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají VarioLFR.E a VarioLFR.S v letech 2019–2021 (Ekova Electric)
1 200 000,00
1 000 000,00
800 000,00
600 000,00
400 000,00
200 000,00
0,00
+54,3%; 267 433,53
492 671,60
760 105 Kč
+54,3%
Střední prohlídka
Vícepráce fakturované Ekovou Electric

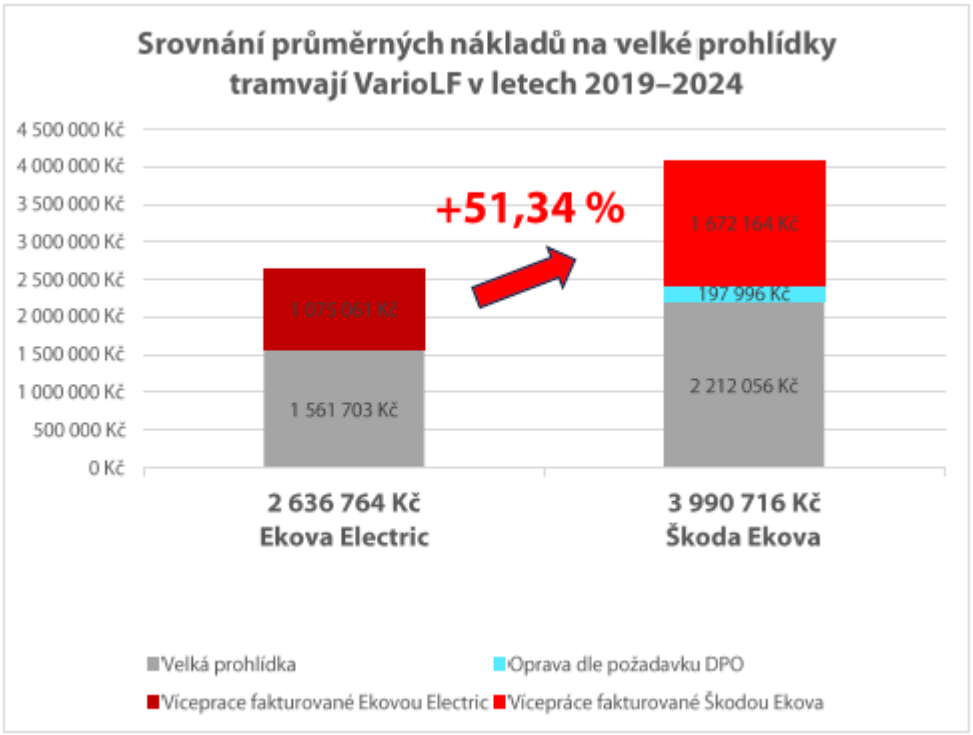

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají VarioLFR.E a VarioLFR.S v letech 2022–2024 (Škoda Ekova)
Kč1 800 000
Kč1 600 000
Kč1 400 000
Kč1 200 000
Kč1 000 000
Kč800 000
Kč600 000
Kč400 000
Kč200 000
Kč0
+126,7%; Kč791 439,98
+29,2%; Kč182 222,25
Kč624 877
1 598 539,38 Kč
+155,8%
Střední prohlídka
Oprava dle požadavku DPO
Vícepráce fakturované Škodou Ekova



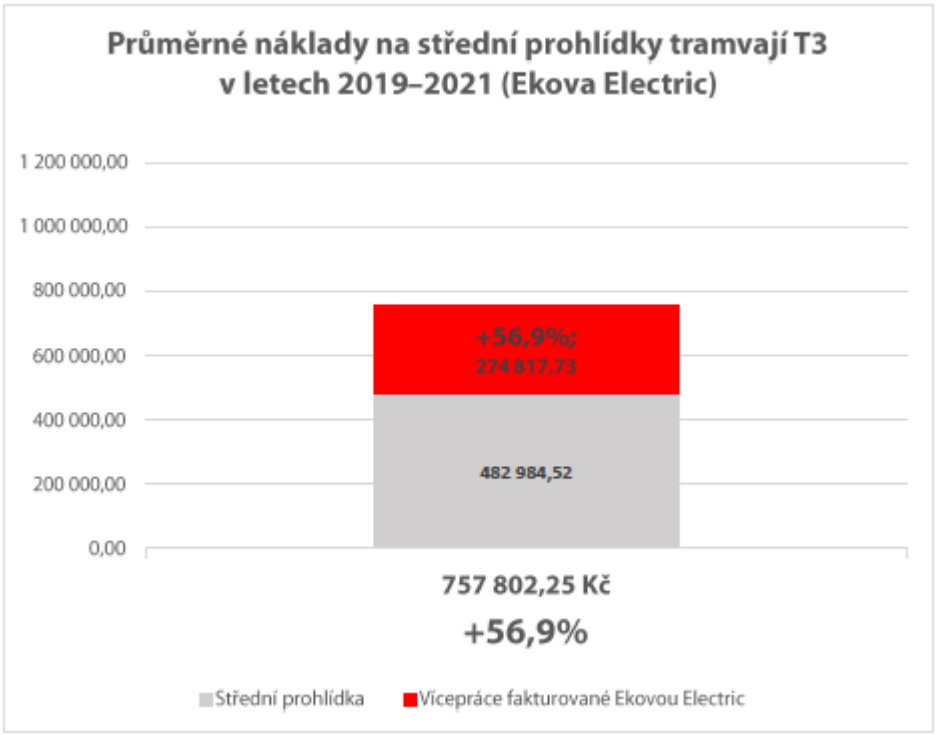


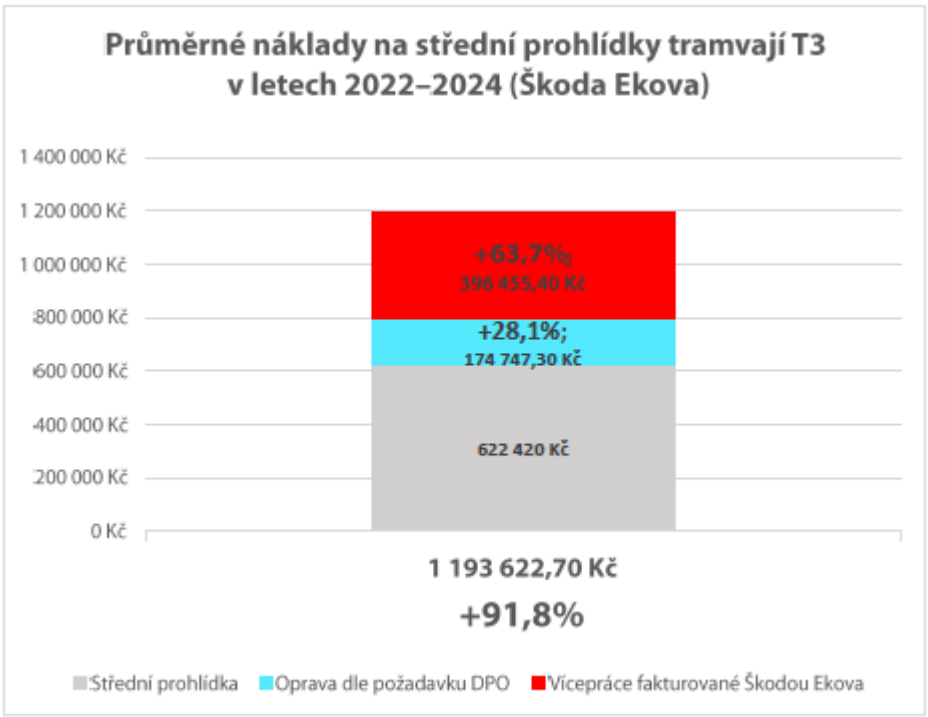
Skutečná fakturovaná průměrná cena střední prohlídky tramvají VarioLF v době existence samostatné Ekovy činila průměrně 761 562 Kč, po převzetí Škodovkou šlo průměrně o 1 598 539 Kč, což představuje nárůst u tohoto typu o 110 %! V případě velkých prohlídek činila cena v období let 2019–2021 průměrně 2 636 764 Kč, nově za poslední dva roky vystoupala na 3 990 716 Kč, tedy o 51,34 %. Za střední prohlídky realizované v období let 2022 až (únor) 2024 jde při číselném vyjádření v korunách o souhrnné navýšení o 17 576 510 Kč a u velkých prohlídek o 20 309 284 Kč.

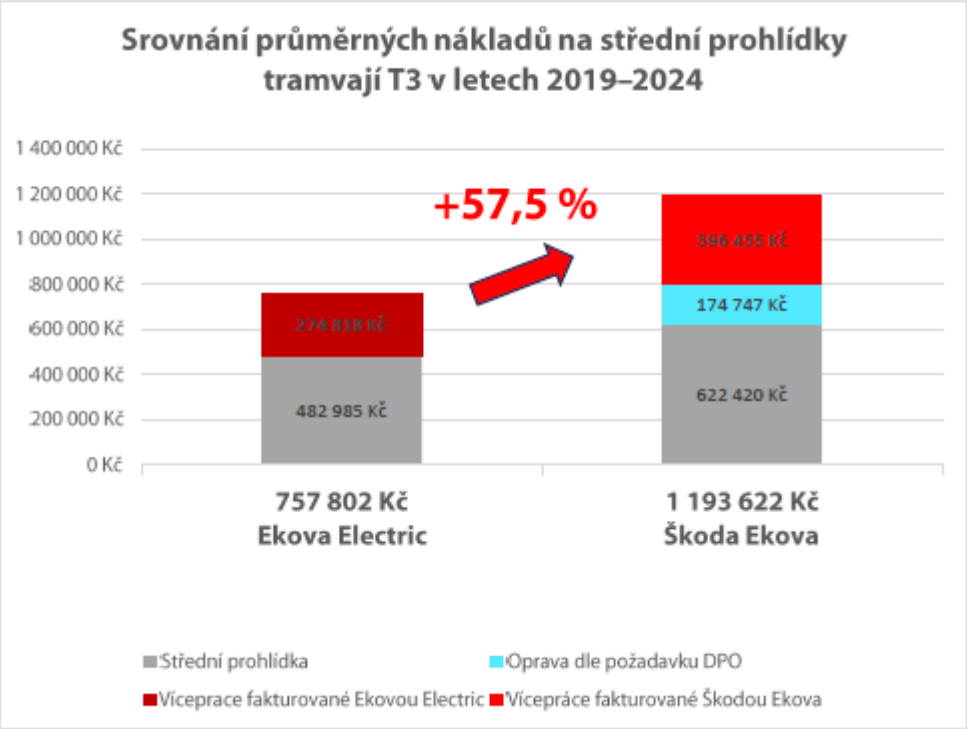




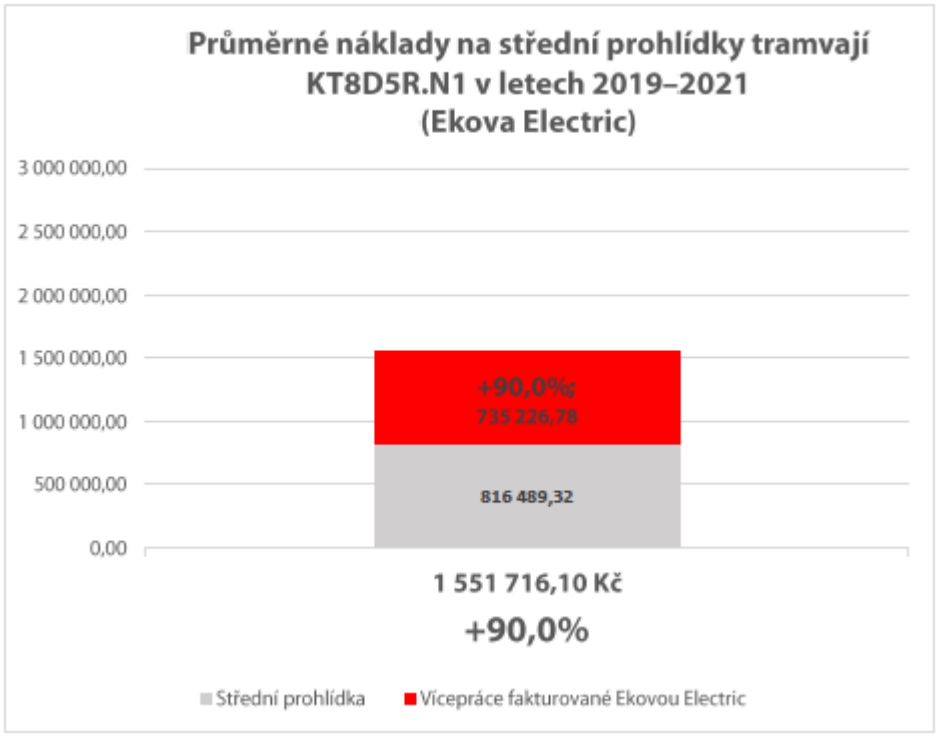
V případě legendárních „té trojek“ nám ke srovnání poslouží jen data ze středních prohlídek. Těch bylo v letech 2019–2021 provedeno na všech tehdy provozních modifikacích dvaačtyřicet s průměrnou cenou 757 802 Kč, takže oproti smluvní ceně bylo průměrně fakturováno o 56,9 % více. V éře okřídleného šípu vícepráce průměrně na 11 vozech stouply na 91,8 % smluvní ceny, celková částka tak činila průměrně 1 193 622 Kč, Na uvedeném navýšení se z 63,7 % podílely vícepráce ze strany Škody Ekovy a ze zbylých 28,1 % požadavky na úpravy ze strany DPO v době odeslání vozů do prohlídky. Rozdíl mezi průměrnou cenou Ekovy Electric (do konce r. 2021) a cenami Škody Electric činí 57 %. Vyjádřeno v korunách to za 11 realizovaných středních prohlídek představuje navýšení 4 794 025 Kč.

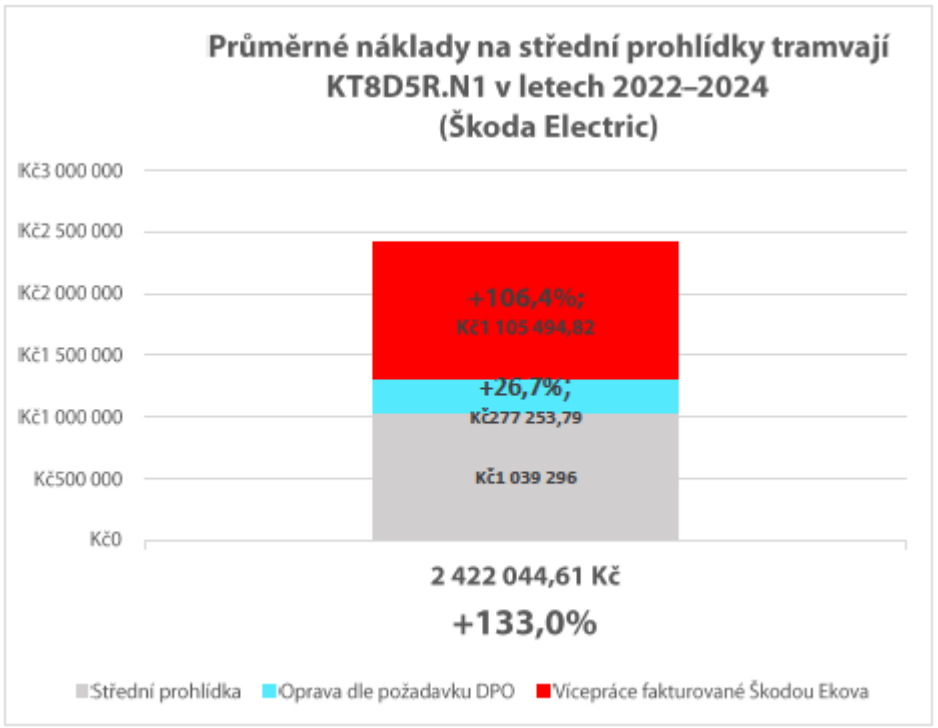

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají T3 v letech 2019–2021 (Ekova Electric)
1 200 000,00
1 000 000,00
800 000,00
600 000,00
400 000,00
200 000,00
0,00
+56,9%;
274 817,73
482 984,52
757 802,25 Kč
+56,9%
Střední prohlídka
Vícepráce fakturované Ekovou Electric

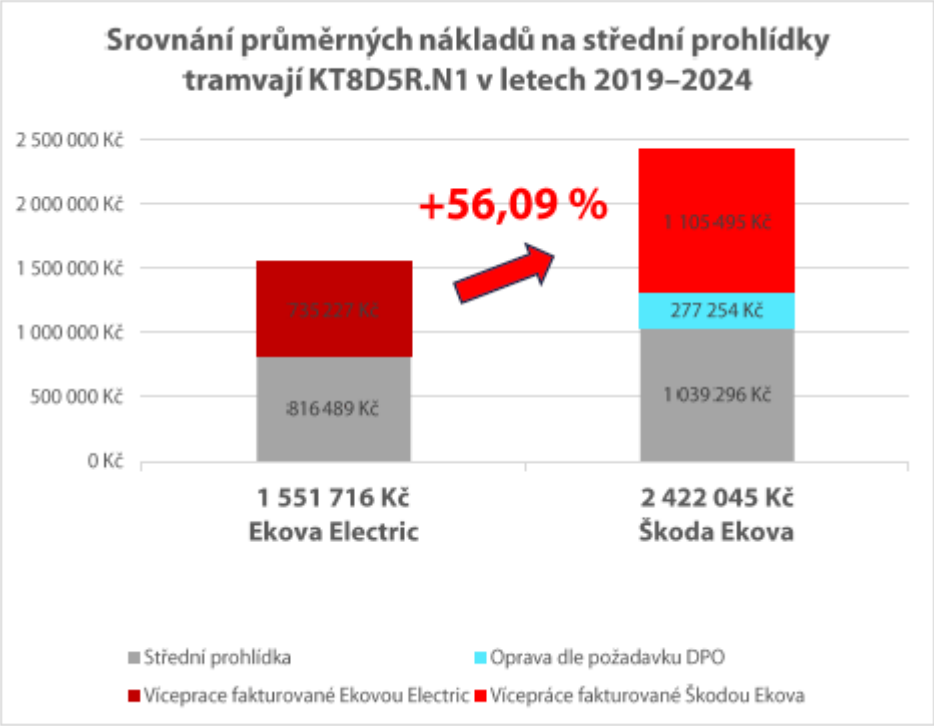

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají T3 v letech 2022–2024 (Škoda Ekova)
1 400 000 Kč
1 200 000 Kč
1 000 000 Kč
800 000 Kč
600 000 Kč
400 000 Kč
200 000 Kč
0 Kč
+63,7%;
396 455,40 Kč
+28,1%;
174 747,30 Kč
622 420 Kč
1 193 622,70 Kč
+91,8%
Střední prohlídka
Oprava dle požadavku DPO
Vícepráce fakturované Škodou Ekova



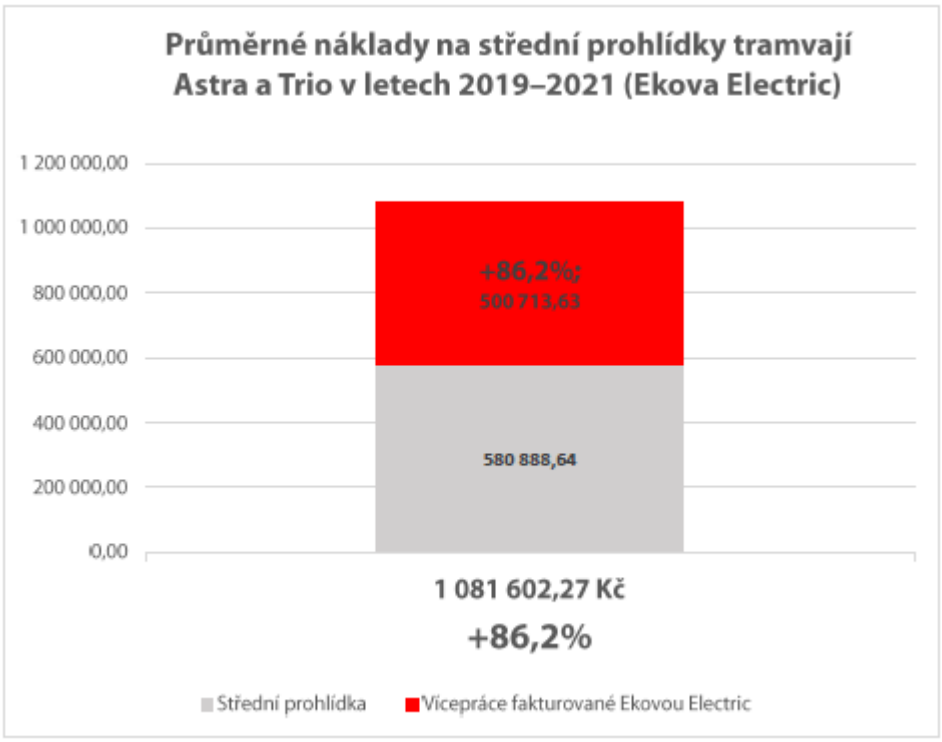
Podobně si už s přehledem pouze středních prohlídek musíme vystačit u tramvají KT8D5R.N1. V letech 2019–2021 se tomuto stupni opravy podrobilo 19 vozů, přičemž Ekova si průměrně fakturovala o rovných 90 % více, než byla hodnota ve smlouvě. Celková průměrná cena tak činila 1 551 716 Kč. Následně bylo do počátku roku 2024 realizováno 10 středních prohlídek „ká téčék“, z nichž jsme však z důvodu uvedených výše (nejasná fakturace) vyřadili vůz ev. č. 1507. Průměrné navýšení u zbylých devíti vozů činí už 133 %, kdy pouze 26,7 % připadá na vícepráce požadované ze strany DPO. Celková průměrná cena tak vzrostla už na 2 422 044 Kč. Rozdíl mezi cenami Ekovy Electric a Škody Electric v procentech odpovídá 56 %, při vynásobení počtu devíti realizovaných oprav (bez vozu ev. č. 1507) činí v korunách rozdíl 7 832 956 Kč.

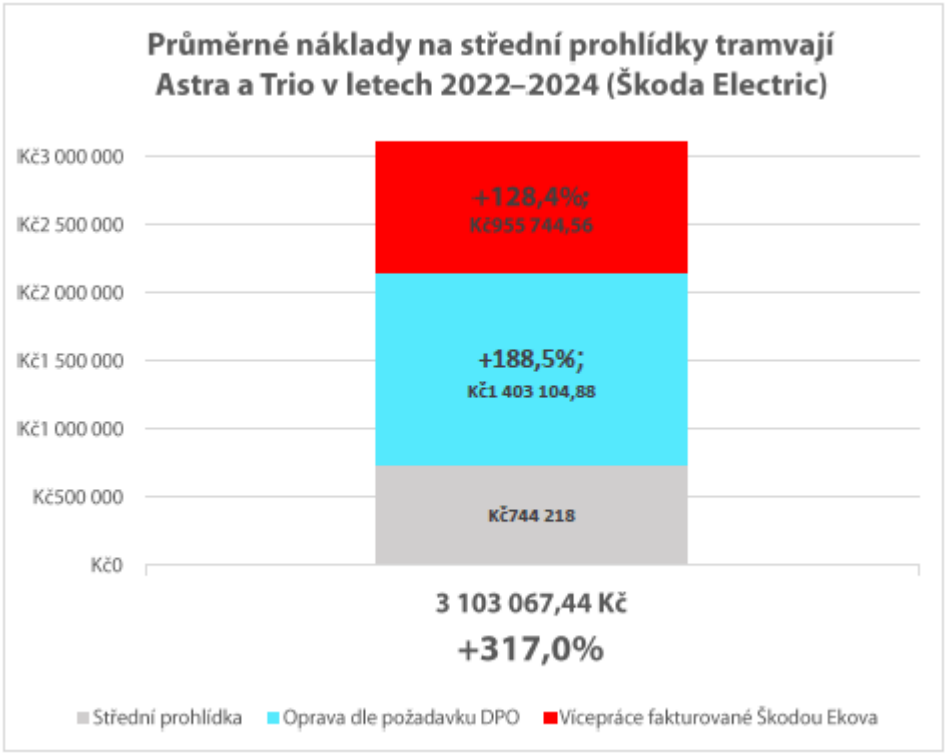

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají KT8D5R.N1 v letech 2019–2021 (Ekova Electric)
3 000 000,00
2 500 000,00
2 000 000,00
1 500 000,00
1 000 000,00
500 000,00
0,00
+90,0%;
735 226,78
816 489,32
1 551 716,10 Kč
+90,0%
Střední prohlídka
Vícepráce fakturované Ekovou Electric

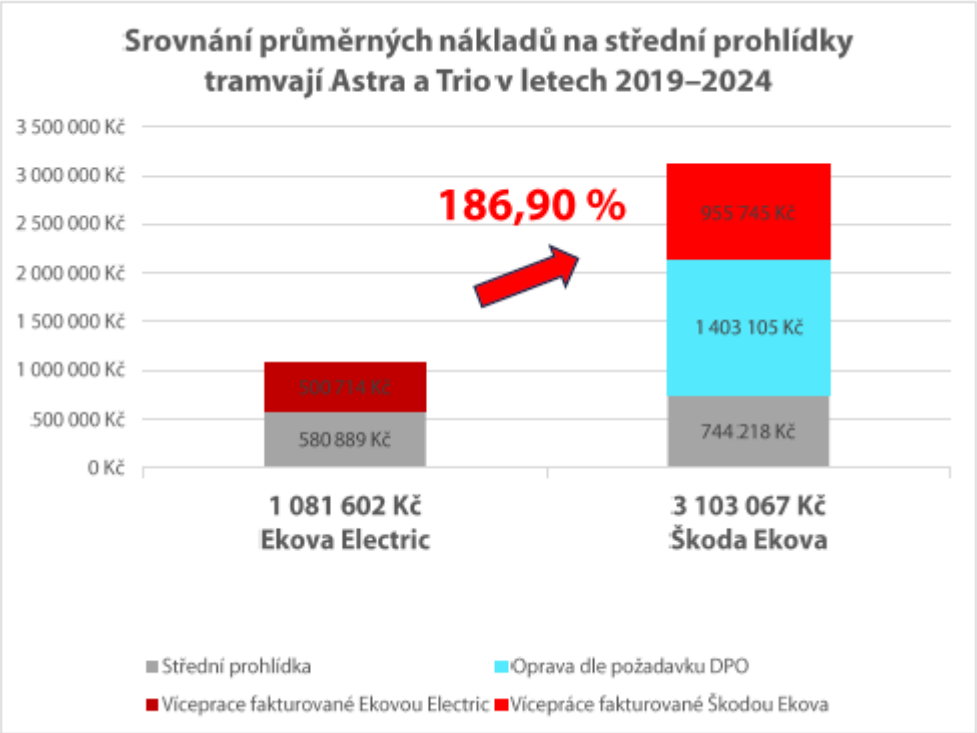

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají KT8D5R.N1 v letech 2022–2024 (Škoda Electric)
Kč3 000 000
Kč2 500 000
Kč2 000 000
Kč1 500 000
Kč1 000 000
Kč500 000
Kč0
+106,4%;
Kč1 105 494,82
+26,7%;
Kč277 253,79
Kč1 039 296
2 422 044,61 Kč
+133,0%
Střední prohlídka
Oprava dle požadavku DPO
Vícepráce fakturované Škodou Ekova



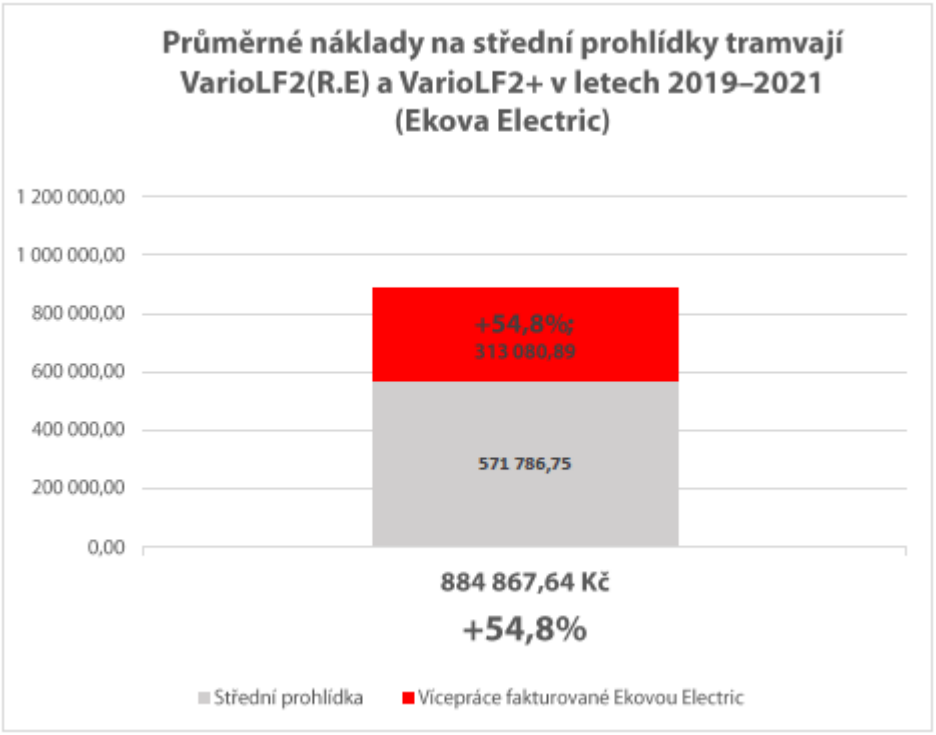
Naprostým rekordmanem z hlediska cenového růstu středních prohlídek jsou tramvaje Trio (Inekon 2001 Trio, případně též Trio 01) a Astra (Škoda-Inekon LTM 10.08, popř. Škoda 03T). Zatímco Ekova Electric fakturovala vícepráce v hodnotě 86,2 % smluvní ceny (1 081 602 Kč), pod Škodou Ekovou vzrostly náklady průměrně o 317 % (3 103 067 Kč), kdy jako u jediných tramvají zde vyšší cenu způsobují především extra požadavky DPO při odeslání vozů do prohlídek, jež stojí za navýšením o 188,5 %, zatímco Škoda Ekova zvládne přidat vícepráce za 128,4 %. V období let 2019–2021 se uskutečnilo 11 středních prohlídek, v nadcházející éře jenom 4, rozdíl v procentech mezi cenami Ekovy a Škody Ekovy je 187 %, v korunách při zohlednění počtu realizovaných oprav dojdeme k cenovému rozdílu 8 085 861 Kč.

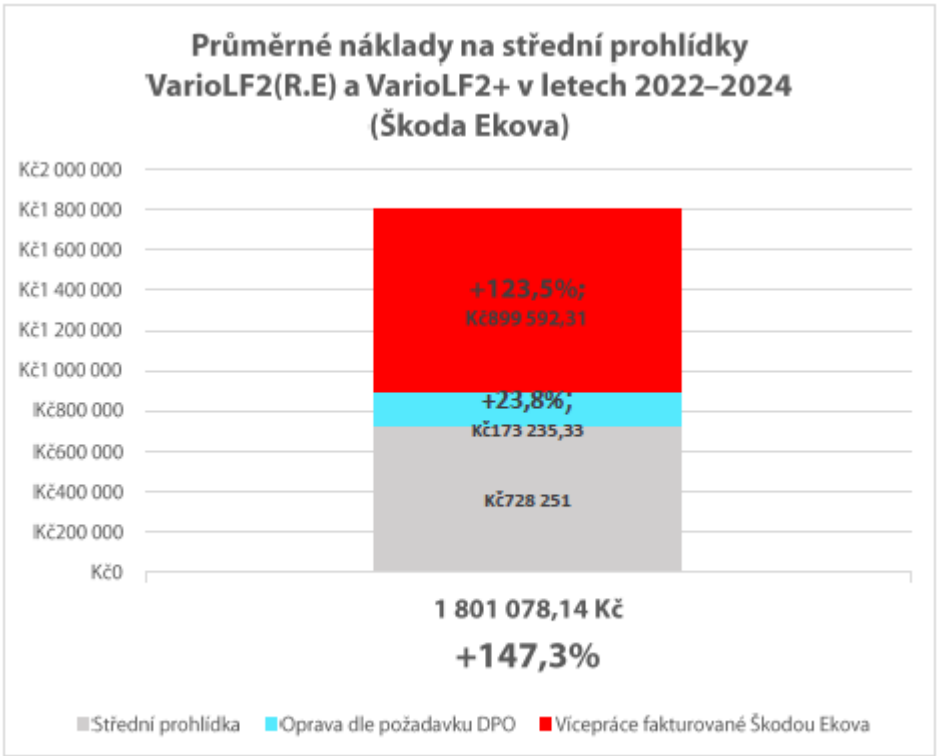

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají Astra a Trio v letech 2019–2021 (Ekova Electric)
1 200 000,00
1 000 000,00
800 000,00
600 000,00
400 000,00
200 000,00
0,00
+86,2%;
500 713,63
580 888,64
1 081 602,27 Kč
+86,2%
Střední prohlídka
Vícepráce fakturované Ekovou Electric

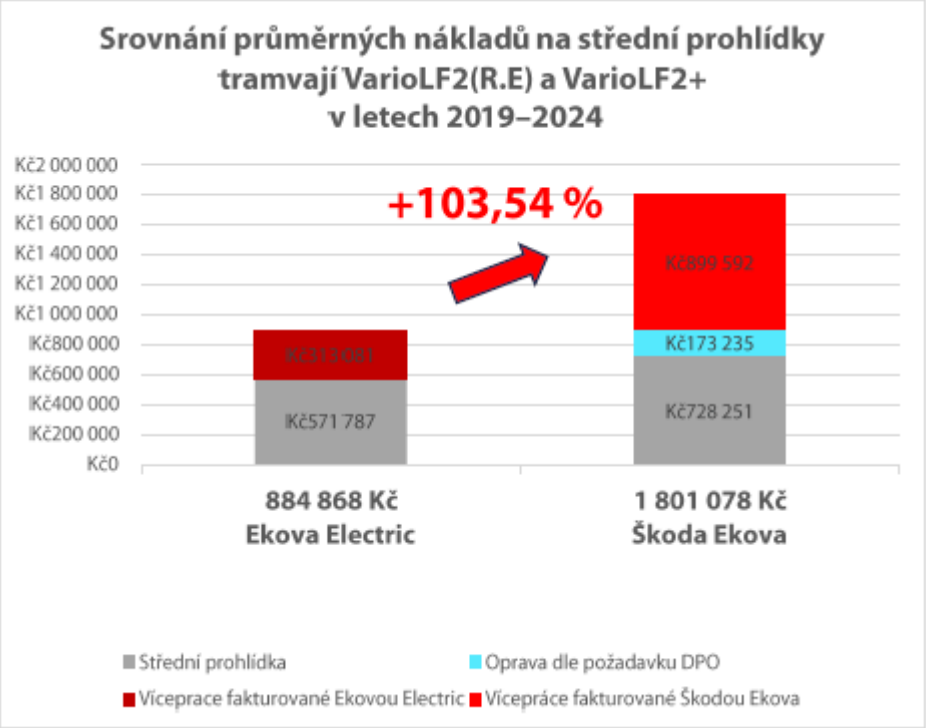

Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají Astra a Trio v letech 2022–2024 (Škoda Electric)
Kč3 000 000
Kč2 500 000
Kč2 000 000
Kč1 500 000
Kč1 000 000
Kč500 000
Kč0
+128,4%;
Kč955 744,56
+188,5%;
Kč1 403 104,88
Kč744 218
3 103 067,44 Kč
+317,0%
Střední prohlídka
Oprava dle požadavku DPO
Vícepráce fakturované Škodou Ekova



Poslední typ, k němuž máme srovnávací data z obou vývojových ér Ekovy, jsou modely VarioLF2(R.E) a VarioLF2+. Průměrná cena před rokem 2022 za střední prohlídku činila 884 868 Kč, což bylo o 54,8 % více než cena ve smlouvě. Po roce 2022 činila průměrná cena už 1 801 074 Kč, což bylo o 147,3 % více než cena v platné smlouvě, kdy na vícepráce fakturované Škodou Ekova připadalo 123,5 % a na práce realizované z popudu DPO 23,8 %. Rozdíl mezi cenami Ekovy Electric a Škody Ekovy činí průměrně 104 %, v přepočtu na počet realizovaných oprav jde v korunách o 2 748 632 Kč.


Průměrné náklady na střední prohlídky tramvají VarioLF2(R.E) a VarioLF2+ v letech 2019–2021 (Ekova Electric)
1 200 000,00
1 000 000,00
800 000,00
600 000,00
400 000,00
200 000,00
0,00
+54,8%;
313 080,89
571 786,75
884 867,64 Kč
+54,8%
Střední prohlídka
Vícepráce fakturované Ekovou Electric


Průměrné náklady na střední prohlídky VarioLF2(R.E) a VarioLF2+ v letech 2022–2024 (Škoda Ekova)
Kč2 000 000
Kč1 800 000
Kč1 600 000
Kč1 400 000
Kč1 200 000
Kč1 000 000
Kč800 000
Kč600 000
Kč400 000
Kč200 000
Kč0
+123,5%;
Kč899 592,31
+23,8%;
Kč173 235,33
Kč728 251
1 801 078,14 Kč
+147,3%
Střední prohlídka
Oprava dle požadavku DPO
Vícepráce fakturované Škodou Ekova



K dalším tramvajím, jak již zaznělo výše, sice daty rovněž disponujeme, ale už je nelze férově porovnat. Vezmeme-li tedy jen výše zmíněné typy, zjistíme, že cenový rozdíl vyjádřený v procentech při použití prostého aritmetického průměru dosáhl u středních prohlídek těžko představitelných 102,8 % (to je ona hodnota z titulku článku). V případě velkých prohlídek jsou srovnatelná data k dispozici jen k vozům VarioLFR.E/VarioLFR.S, kdy cenový rozdíl činil 51,34 %. Vezmeme-li korunové vyjádření, tedy opět cenový rozdíl mezi cenami Ekovy Electric v období let 2019–2021 a Škody Ekovy v letech 2022–2024 (do konce února), zjistíme, že celkem bylo provedeno 62 velkých a středních prohlídek (bez vozu KT8D5R.N1 ev. č. 1507), za něž se v porovnání s průměrem cen před rokem 2022 zaplatilo o 61 347 268 Kč více.

Vyčíslení zvýšených nákladů na střední a velké prohlídky vybraných tramvají DPO oproti cenám Ekovy Electric v období 03/2022 až 02/2024*

102,8 % **61 347 268 Kč**

Ø %



* Ve výčtu je zahrnuto 62 prohlídek na tramvajích typů VarioLFR.E/VarioLFR.S, Tatra T3R.P, KT8D5R.N1 (mimo vůz ev. č. 1507), VarioLF2(R.E)/VarioLF2+, VarioLF3/VarioLF3/2, Astra a Trio. V procentuálním výpočtu je použit aritmetický průměr nákladů na střední prohlídky. V korunovém výpočtu je použita průměrná zvýšená hodnota středních i velkých vzájemně porovnatelných prohlídek vynásobená počtem realizovaných prohlídek.

Zde se pochopitelně podbízí otázka, jak se ve vztahu k výše uvedeným číslům vypořádat s inflací. Ta se stala velkým pomocníkem při umělém navyšování cen, kdy některé DP v ČR ochotně přisypaly navzdory smluvním ujednáním nemalé finance k původně vysoutěženým částkám, neboť spřátelený dodavatel doložil jakýsi přípis od některé z oněch nezávislých auditorských společností, jež má dokazovat, jakému utrpení má být údajně výrobce, jenž si tento (pochopitelně) nestranný posudek zaplatil, vystaven.

Jednou z příčin, které brzdily přípravy tohoto článku, bylo získání dat z dalších dopravních podniků v ČR provozujících alespoň porovnatelné typy vozidel, na jejichž základě by bylo možné stanovit průměrné navýšení cen nákladů údržby. Pomineme-li ne nepřekvapivé zjištění, že se ceny ve městech, k nimž se nám podařilo data získat (byť pod příslibem jejich nepublikování), pohybují ceny výrazně pod úrovní cen Škody Ekovy a částečně dokonce i pod původními cenami Ekovy Electric, je zajímavé, že v některých sídlech je trend zdražování prakticky nerozeznatelný, přesto jsme (například po zohlednění možnosti užívání skladových zásob) došli mezi lety 2021 až 2024 (počátek roku) k hodnotě růstu cen zhruba 8–16 % (celkově). Skutečnost, že tento nárůst nekopíruje kumulativně celkovou inflaci, je dána tím, že strojírenské odvětví s obrovskou světovou konkurencí nebylo ve skutečnosti negativními vlivy ve smyslu nárůstu cen tolik zasaženo (problém hrál spíše nedostatek komponentů kvůli výpadkům výroby) a že mzdy, které například v případě středních prohlídek tvoří většinu spotřeby (práce je náročná časově, nikoli však materiálově) rozhodně nerostly tempem, které by kopírovalo inflaci.



Tramvaj VarioLF2 ev. č. 1401 v areálu martinovských dílen. U vozů tohoto typu stouply průměrně náklady na střední prohlídku o takřka 104 %. (foto: Libor Hinčica)

Pokud bychom tedy připustili, že reálný růst nákladů byl mezi léty 2021 až 2024 i 20 % (!), zjistíme, že za dva roky – od března 2022, kdy byla podepsána nová smlouva na údržbu, do konce února 2024 – představuje částka očištěná o tuto sektorovou inflaci nadále přes 49 mil. Kč. Výše uvedené hodnoty nárůstu středních (102,8 %) a velkých (51,34 %) prohlídek by pak byly o těchto 20 % poníženy, což jsou stále absurdně vysoké hodnoty a sumy. Znovu na tomto místě zdůrazňujeme, že jde přitom jen o náklady vybrané skupiny vozů a vzájemně porovnatelné, skutečný účet bude bezpochyby vyšší), protože oprav bylo zrealizováno více, jen jsme neměli možnost je porovnat.

Lze konstatovat, že po pouhých dvou letech (!) Dopravní podnik Ostrava zaplatil zpátky nabyvateli Ekovy na zvýšených nákladech zhruba šestinu ceny, kterou od Škodovky vyinkasoval. Tímto tempem má tedy Škoda v pozici kupujícího naději, že se jí investice jen na vícenákladech za údržbu pro DPO vrátí za pouhých 12 let. Na plzeňského výrobce se ale nelze v tomto případě zlobit. Místopředseda představenstva Škody Transportation Tomáš Ignačák na jednání zastupitelstva Ostravy v červnu 2020 na přímý dotaz bez okolků odpověděl, že sami odhadují návrat investice v délce 8–10 let.
V daný okamžik bylo jen a pouze nebetyčnou hloupostí ostravských komunálních politiků, že si nedokázali (anebo si spíše nechtěli dokázat) dát dohromady 1+1 a uvědomit si, že tím, kdo tuto návratnost musí s ohledem na charakter podniku, jeho primární úlohu a jeho kapacitu zaplatit, bude městský Dopravní podnik, jenž tak ochotně prodejem strategického areálu nedlouho po výroku Tomáše Ignačáka stiskem hlasovací tlačítka nenávratně zmrzačili.

Když už se ovšem takové částky za údržbu platí, bylo by dobré se podívat, za co se vlastně platí… A

o tom bude zítřejší díl. *(Závěrečný díl bude publikován dne 30. 5. 2024)*

Složení představenstva DP Ostrava a. s., které dne 15. 6. 2020 doporučilo prodej akcií společnosti Ekova Electric Škodě Transportation (všichni uvedení hlasovali pro prodej společnosti):

Ing. Daniel Morys, MBA, předseda představenstva
Ing. Martin Chovanec, člen představenstva
Ing. Aleš Hladký, člen představenstva
Ing. Roman Šula, MBA, místopředseda představenstva
Bc. Michal Otava, člen představenstva

Složení dozorčí rady DP Ostrava a. s., která dne 15. 6. 2020 vzala na vědomí usnesení představenstva ve věci prodeje akcií společnosti Ekova Electric Škodě Transportation:

Ing. Karel Malík (ANO 2011)
Ing. Petr Kopečný (Piráti)
Ing. František Vaštík (KDU-ČSL)
Ing. Miroslav Svozil (ODS)
Ing. Ivo Gondek (ANO 2011)
doc. Ing. Iveta Vozňáková, Ph.D. (Hnutí Ostravak)
Ivo Protivínský
Ladislav Fister
Martin Chleboun

Seznam zastupitelů hlasujících dne 24. 6. 2020 pro prodej akcií společnosti Ekova Electric Škodě Transportation:

ANO 2011

Ing. Tomáš Macura, MBA
Mgr. Radim Babinec
Bc. Martin Bednář
Markéta Langrová
Ing. Karel Malík
MUDr. Bc. Ondřej Němeček
Ing. Hana Tichánková
RNDr. Jan Veřmiřovský, Ph.D.
Mgr. Zuzana Bajgarová
prof. Ing. Robert Čep, Ph.D.
Margareta Michopulu
Mgr. Kateřina Šebestová
Jiří Vávra
Petr Veselka
Ing. Lucie Baránková Vilamová
Eliška Konieczná
Dagmar Macháčková
Mgr. Marcela Mrózková Heříková
Ing. Otakar Šimík
Richard Vereš

Josef Videcký

Piráti

Mgr. Andrea Hoffmannová, Ph.D.
Ing. David Witosz
Ing. Rostislav Řeha
Ing. Petr Kopečný
Veronika Murzynová

ODS

Ing. Miroslav Svozil
Ing. Vladimír Cigánek
Ing. Michaela Roubíčková, Ph.D.
Ing. František Kolařík
Ing. Zdeněk Nytra
Bc. Radana Zapletalová

KDU-ČSL

Ing. Zbyněk Pražák, Ph.D.
Mgr. Michal Hořínek
Mgr. Ilja Racek

Url: Prodej Ekovy Škodovce. Náklady na střední údržbu stouply o 102,8 % – II. díl