

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

30.05 2024 18:38, Libor Hinčica, Ostatní Tramvaje

Ve včerejším díle se mohli čtenáři seznámit s komparací prostých číselných údajů týkajících se fakturovaných částech za provádění velkých a středních prohlídek vybraných typů tramvají. Dnešní – už závěrečný – díl bude patřit některým zajímavostem, na které jsme při pročítání nabídek/smluv narazili.

Pozornost si zaslouží už samotný institut mimořádných oprav, tedy fakturovaných víceprací. Ty se formálně tváří jako nabídky, které jsou odeslány zákazníkovi ke schválení, načež po jeho souhlasu má dojít k provedení prací. Tak to ostatně definovaly i podmínky samotného zadávacího řízení na provádění údržby, jež s možností realizace víceprací počítají. Autor sám měl ve svém dřívějším povolání možnost zažít dlouhé diskuze s ostravským DP na téma realizace víceprací, které navzdory táhnoucímu se schvalovacímu procesu byly odsouhlaseny nakonec přesně tak, jak by to mělo standardně být a jak to bylo i v podmínkách zadávacího řízení na údržbu tramvají předestřeno. Postup by tedy měl být následující: Společnost realizující údržbu nalezne nesrovnalost či činnost, kterou je nutno provést, avšak není v základním balíčku specifikace střední/velké prohlídky a vypracuje na odstranění objeveného nedostatku cenovou nabídku a popis. Odpovědný pracovník DP se seznámí se stavem a víceprací buďto odsouhlasí, anebo neodsouhlasí.

V praxi v případě smluvního vztahu Škody Ekovy a DPO se zdá být situace od popsaného schématu drobounce vychýlená. Škoda Electric sice zpracuje nabídku, kterou odešle DPO ke schválení, zajímavé jsou ale stanovené lhůty. Pro rozhodnutí o realizaci/nerealizaci víceprací v hodnotě stovek tisíc až nižších miliónů korun má DP Ostrava ve většině případů pouze jeden pracovní den, pouze

výjimečně šlo o doby delší, někdy si Škoda Ekova ani s pracovními a nepracovními dny příliš hlavu nelámala a rovnou nechala zákazníka rozhodnout se do nadcházejícího dne, ať již šlo o víkend či státní svátek.



Rekonstrukce tramvají pro švédský Göteborg realizovala Ekova Electric v kooperaci se Cegelecem (dnes Electric Components, nejnovější součást skupiny Škoda Group). V době prodeje se dobře vědělo o zájmu švédské strany pokračovat v realizaci těžké údržby externí formou, přesto v kalkulacích nebylo s možností získání této zakázky prakticky počítáno. Na jaře 2022 už podepsala smlouvu v hodnotě cca 2 mld. Kč na rekonstrukci tramvají přímo Škoda Ekova. Dosud však nebyla firma schopná žádný z vozů převezených ze Švédska do Ostravy dokončit. (foto: Libor Hinčica)

Ještě více zarážející než krátká lhůta na posouzení nezbytnosti oprav, je ale čas, za jakou následně dokázala Škoda Ekova odsouhlasené vícepráce realizovat. Uveďme si několik příkladů. Dne 26. 10. 2023 byla odeslána nabídka Škody Ekova Dopravnímu podniku Ostrava na realizaci víceprací na tramvaji KT8D5R.N1 ev. č. 1511 v celkové výši 1 281 461 Kč (což je mimochodem o 123,3 % více než cena za střední prohlídku ve smlouvě). Dopravní podnik měl formálně na odsouhlasení čas do tří dnů, byť byl tedy mezi nimi státní svátek a poslední den lhůty připadal na sobotu. Dopravní podnik nabídku stihl schválit následující den (27. 10. 2023), vozidlo však bylo ještě téže den na lince s cestujícími (pro zájemce o linkové vedení uvádíme, že šlo konkrétně o linku číslo 2). Je přinejmenším zajímavé, že se vůz v den, kdy byla nabídka teprve schválena, podařilo současně formálně převzít, převézt na vozovnu a ještě tentýž den zařadit znovu vypravit.

Tramvaj VarioLFR.E ev. č. 1315 se dočkala v krátké době hned trojice nabídek na vícepráce v rámci údržby. Vůz, jenž je z hlediska vícenákladů absolutním rekordmanem (+258,6 % ke smluvní ceně) se dočkal nabídky na vícepráce v hodnotě 1,533 mil. Kč dne 20. 4. 2023, o šest dnů později ji přebila nabídka už na cenu 1,603 mil. Kč a jen o dva dny později – 28. 4. 2023 – následovala nabídka na finální sumu 1,616 mil. Kč, přičemž termín pro rozhodnutí byl DPO stanoven nejpozději na Svátek

práce – 1. 5. 2023. O čem se měl dopravce rozhodovat, zůstává i v tomto případě nejasné, protože tramvaj byla už 27. 4. 2023 nasazena do provozu s cestujícími. Žádné vícepráce na ní v předpokládaném termínu realizace již nemohly být provedeny.

U vozu VarioLFR.E ev. č. 1333 byl scénář obdobný. Nabídka na vícepráce v hodnotě 814 516,83 Kč (o 130,3 % více než smluvní cena) byla odeslána dne 27. 2. 2024 s platností do následujícího dne. Už 29. 2. 2024 byla i tato tramvaj v provozu s pasažéry.

Obdobných případů, kdy tramvaj vyjela do provozu jen krátce poté, co byla odeslána nabídka na realizaci nezbytných oprav, lze dohledat několik. Namátkou zmiňme třeba ještě vozy VarioLFR.E ev. č. 1332 (nabídka 24. 6. 2022, v provozu 27. 6. 2022, přičemž mezitím byl nepracovní víkend), 1330 (nabídka 5. 12. 2023, v provozu 6. 12. 2023), 1325 (nabídka 22. 2. 2023, v provozu 23. 2. 2023), 1354 (nabídka 10. 3. 2023, v provozu 11. 3. 2023), 1336 (nabídka 22. 5. 2022, v provozu 24. 5. 2022) atp.



Tramvaj VarioLFR.E. ev. č. 1315 konkuruje zázraku neposkvrněnému početí. Škoda Ekova odeslala dne 28. 4. 2023 k posouzení nabídku na vícepráce v hodnotě 1,616 mil. Kč. Tramvaj však byla ještě tentýž den na lince, a tedy ze strany DPO již předaná. (foto: Libor Hinčica)

Pomineme-li variantu, že by v ostravském Martinově Škodovka tajně zaměstnávala – na jedné směně – duo Lydie Korabelnikové a Alexeje Stachanova, je jediným vysvětlením výše popsané praxe, že se nabídky připravují až ex-post poté, co jsou práce na vozidlech dávno odvedeny. Finální schválení je tedy zjevně jen administrativní procedurou.

Zájem o odhalení tajemství ekováckého stroje času ovšem upadá ve chvíli, kdy se podrobněji začtete do jednotlivých nabídek na vícepráce, které DPO tak promptně schvaluje a hradí. Řada fakturovaných položek v nich totiž nedává vůbec smysl. Při studii smluv se autor nejprve domníval, že by mohly nejasnosti v uváděných počtech realizovaných oprav a výměn vysvětlit ty části textu, jež jsou ve všech smlouvách začerněny. Naštěstí pro autora však DPO nebyl při anonymizování 100% důsledný a ve změti více než 500 smluv se Škodou Ekovou zapomněl jednu jedinou začernit, čímž byl získán přístup ke kalkulačnímu vzorci. Z neanonymizovaného dokumentu vyplynulo, že položka, která zůstává běžně nezačerněna, skutečně uvádí, kolikrát byl daný úkon na vozidle proveden. A tím se dostáváme k největším záhadám kalkulovaných víceprací.

Vezměme si třeba již zmíněný vůz KT8D5R.N1 ev. č. 1511. Mezi kalkulovanými vícepracemi nalezneme mj. 3x demontáž a montáž řetězu pantografu, 2x montáž a demontáž plošiny pro invalidy a 4x opravu plošiny pro invalidy. Každá tramvaj KT8D5R.N1 má ale pouze jednu plošinu pro invalidy, takže není jasné, jak by mohla být dvakrát demontována a čtyřikrát opravena. Podobně řetěz u pantografu je pouze jeden. Ještě zajímavější je u téhož vozu 22x naceněná oprava zkorodovaného parapetu zadního okna, leč zadní okno a k němu náležící parapet jsou na voze také pouze po jednom kuse.



U tramvaje KT8D5R.N1 mělo podle nabídky zveřejněné v registru smluv dojít 2x k montáži a demontáži plošiny pro vozíčkáře a 4x k jejímu opravení. Uvedený model vozidla ale disponuje pouze jednou plošinou pro vozíčkáře. Není tedy vůbec jasné, jaké úkony si Škoda Ekova na tramvajích fakturuje a vícepráce nelze překontrolovat. (foto: Libor Hinčica)

Podobné případy nejasných kalkulací nejsou výjimečné. Jen u tramvají KT8D5R.N1 můžeme

například nalézt dvakrát napočítanou montáž a demontáž plošiny pro invalidy i u vozů ev. č. 1510 a 1513. Vůz ev. č. 1501 má pak montáž a demontáž plošiny pro invalidy naúčtovanou dokonce 3x.

Zůstaneme-li u „ká té osmiček“, opakuje se podobně i demontáž a montáž ochranného zařízení pod vozem, které má zabraňovat tomu, aby chodec, jenž spadne pod tramvaj, směřoval do mlýnku soukolí předního podvozku. Každá tramvaj KT8D5R.N1 má taková ochranná zařízení dvě (levá a pravá polovina; dobře jsou viditelná na fotografii výše), přesto na voze ev. č. 1515 byla jeho montáž a demontáž fakturována 3x, u tramvaje ev. č. 1503 dokonce 5x. U tramvaje ev. č. 1510 poté zaujme demontáž a výměna svačinového koutku řidiče, která měla proběhnout 4x, ačkoli je ve voze jeden, tramvaj ev. č. 1513 si poté zasloužila naši pozornost montáží a demontáží dveřních pohonů, jež se na pětidveřové tramvaji s pěti dveřním pohony objevily podle fakturace desetkrát.

Demontáž a montáž ochranného zařízení výměna gumy	5

Na voze KT8D5R.N1 ev. č. 1503 mělo dojít 5x k demontáži a montáži ochranného zařízení. To je na tramvaji jen jedno (rozdělené na dvě poloviny) před předním podvozkem. (zdroj: Registr smluv)

U jiných typů je situace obdobná. Montáže/demontáže a opravy plošin pro vozíčkáře jsou i doménou tramvají VarioLFR.E/VarioLFR.S. U tramvaje ev. č. 1315 je fakturována dvakrát, u vozů ev. č. 1325, 1334, 1337, 1338, 1346, 1350, 1353, 1355 a 1366 třikrát, u tramvaje ev. č. 1354 už čtyřikrát a u vozu ev. č. 1357 pětkrát. Každý vůz VarioLFR.E/VarioLFR.S má – podobně jako všechny ostravské jednosměrné nízkopodlažní tramvaje – jen jednu plošinu pro invalidy.

Oprava plošiny pro invalidy	5

Nabídka na opravu tramvaje VarioLFR.E ev. č. 1357 zahrnuje 5x opravu plošiny pro vozíčkáře, která je ve vozidle pouze jediná. (zdroj: Registr smluv)

Velmi oblíbená je u tramvají VarioLFR.S/VarioLFR.S v rámci fakturovaných víceprací položka opravy spřáhla v rozsahu generální opravy. Každá tramvaj má spřáhla pouze dvě – jedno vepředu, a jedno vzadu. Přesto lze tento úkon na jednom voze provést i vícekrát, alespoň dle nabídek na vícepráce. U tramvají ev. č. 1319, 1322, 1327, 1329, 1334, 1338, 1351 a 1352 je oprava spřáhla v rozsahu generální opravy uváděna 3x, u tramvaje ev. č. 1323 čtyřikrát, u tramvají ev. č. 1314 a 1333 pětkrát, u vozu ev. č. 1328 šestkrát a naprostým rekordmanem je vůz ev. č. 1320, u nějž byla schválena a zaplacena oprava spřáhla 8x.

Oprava spřáhla v rozsahu generální opravy	8

8x mělo na voze VarioLFR.E ev. č. 1320 dojít k opravě spřáhla v rozsahu generální opravy. Každá tramvaj má však spřáhla pouze dvě… (zdroj: Registr smluv)

Podobně jako u tramvají KT8D5R.N1 pak vyvolávají nejasnosti i kalkulace vícenákladů za (de)montáž a opravy dveřních pohonů. Každá tramvaj VarioLFR.E/VarioLFR.S má pouze troje dveře a každé tyto dveře jsou ovládány jedním dveřním pohonem. Přesto nabídka na vůz ev. č. 1313 operuje s danou položkou 6x a u devíti tramvají (ev. č. 1312, 1314, 1321, 1341, 1346, 1350, 1353, 1357 a 1361) je tento úkon vykazován hned 9x. Naopak specifickou opravou vykazovanou u tramvají ev. č. 1315, 1346 a 1353 je demontáž a montáž sedadla řidiče, která je v obou případech naúčtována 2x, nicméně jednosměrné tramvaje, kterými oba jmenované vozy jsou, mají pouze jednu sedačku řidiče.

Opakovaně se u tramvají VarioLFR.E/VarioLFR.S objevuje i položka výměny uhlíkových smykadel na pantografu. Ostrava používá dvoulištové pantografy, takže na jeden sběrač jsou zapotřebí dvě uhlíková smykadla. Přesto se u vozu ev. č. 1325 podařilo vyměnit smykadla tři, u tramvaje ev. č. 1345 čtyři a u vozu ev. č. 1332 dokonce šest.

Demontáž a montáž dveřního pohonu (DM 1, 2, 3 oprava osičky, výměna klínků, seřízení kluzné spojky)	9

9x fakturovaná položka opravy dveřních pohonů na třídveřové tramvaji VarioLFR.S ev. č. 1361. (zdroj: Registr smluv)

U tramvaje VarioLFR.E ev. č. 1312 zaujme 27x naúčtovaná položka opravy zkorodovaných vík a kontejnerů pod vozidlem. S ohledem na to, že ochranné rámy (pochopitelně vícekrát) a zástěry podvozků (i zde je překvapivé, kolik jich na některých vozidlech v Ostravě zjevně je) jsou fakturovány samostatně, stejně jako opravy bočních plent, není jasné, co se má pod touto položkou vlastně skrývat. Pod podlahou tramvají VarioLFR.E/VarioLFR.S totiž kromě statického měniče, vozové baterie a kaloriferu žádné další kontejnery nejsou, o víkách ani nemluvě. Opravy bateriových skříní jsou navíc fakturovány samostatně, přičemž ačkoli na každém voze VarioLFR.E/VarioLF.RS je opět pouze jedna, jsou fakturovány ve větším počtu. U vozu ev. č 1319 byla oprava bateriové skříně dle nabídky provedena 6x, u vozu ev. č. 1323 osmkrát a u vozu ev. č. 1329 dokonce 10x atp. Podobným rozborem by šlo pokračovat dále u dalších vozů a dalších položek, což by ovšem čtenáře začalo brzy nudit.

Samostatně se zmíníme závěrem ještě o pár drobnostech, které nás při pročítání smluv zaujaly. Jedním je výměna trakčních motorů u tramvaje typu T6A5 ev. č. 1133. Na tento vůz byly v dubnu 2023 vydány nové motory ze skladových zásob, za něž ostravský DP zaplatil 352 877 Kč. V té době už ale bylo rozhodnuto o vyřazení tramvají typu T6A5 z provozu a předmětný vůz byl dne 29. 6. 2023 vypraven na linku naposledy. Není tedy jasné, proč DPO na tak vysoké zhodnocení dva měsíce před vyřazením tramvaje kývnul.

Další položkou jsou mimořádné opravy na tramvajích Škoda 39T. V registru smluv se objevují prozatím jen opravy po mimořádných událostech. U tramvaje ev. č. 1776 došlo k poškození ochranné fólie na jednom z bočních oken. Výměna jedné fólie byla v režii Škody Ekovy vyčíslena na lidových 13 582 Kč.

Nejasná pro nás zůstává kalkulace lakování vozu VarioLFR.E ev. č. 1349. Tento vůz prošel velkou prohlídkou, přičemž standardní součástí velké prohlídky, s ohledem na rozsah opravy (ostatně od toho se ona prohlídka nazývá velkou), je i lakování. Přesto bylo lakování u tramvaje v lednu 2023 samostatně fakturováno, a to za nemalou částku 382 939 Kč.

Evidenční číslo vozu (umístění): 1351/VARIO LFR.E Typ údržby : **PP22007860**

Požadavek na provedení opravy : ověření stavu baterie /kapacitní zkouška/

Poznámky: sada baterií se projevila na kapacitní zkoušce jako nevyhovující. Nutná kompletní výměna.

V Ostravě dne: 21.4.2022

Za objednatele (podpis) : xxx

Nacenění požadavku, navržení termínu realizace :

Předpokládaná cena výroby: ~~6 000,- kč~~ ~~80 000,- kč~~ 80 147,-kč

Evidenční číslo vozu (umístění): 1368 Typ údržby : oprava **PP23002689**

Požadavek na provedení opravy : kapacitní zkouška akumulátoru

Poznámky:.....

V Ostravě dne: 9.2.2023

Za objednatele (podpis) : [redacted]

Nacenění požadavku, navržení termínu realizace :

Předpokládaná cena výroby: ~~11 431,- kč~~ 207 013,- kč

Termín přistavení tramvaje, dodání komponentů dne: dle dohody

Předpokládány termín ukončení opravy dne: 30.12.2023

Při opravě - zjištění dalších mimořádných prací + dodání materiálů nad předpokládanou cenu:
..... kapacitní zkouška potvrdila nutnost výměny všech článků.....

Ještě v dubnu 2022 vycházela výměna baterie tramvaje řady VarioLF u vozu ev. č. 1351 na sumu 80 147 Kč. V roce 2023 už DPO ochotně za výměnu baterie na voze ev. č. 1361 zaplatil 207 013 Kč. (zdroj: Registr smluv)

Zlatým dolem pro Škodu Ekovu se ale stal business s výměnou vozových baterií. Jejich ceny po převzetí Ekovy Škodovkou začaly závratně stoupat. V červnu 2022 nová baterie pro vůz VarioLF3 ev. č. 1601 vyšla na 173 519 Kč, o pár měsíců později – v únoru 2023 – byla na téže typ tramvaje (ev. č. 1602) fakturována nová baterie za 191 891 Kč. Na tramvaj VarioLFR.S ev. č. 1368 poté byla palubní baterie zakoupena za sumu 207 013 Kč. S ohledem na to, že registr smluv nepoužívá pouze ostravský DP, ale také jiní provozovatelé v ČR, není obtížné si dohledat, za jaké částky si baterie pořizují do téže či příbuzných vozů jiní provozovatelé, přičemž pro vyvracení pochybností uvádíme, že se

podařilo sehnat srovnávací údaje pro stejný typ palubní baterie (a pro stejnou kapacitu). Pražský DP například pořizuje tyto baterie za částku okolo 75 000 Kč. Pokud nenakupuje Škoda Ekova nové baterie pro ostravský DP na pražské Pařížské ulici a nemají na sobě viditelné logo Gucci, je takřka trojnásobná východní přirážka naprosto nepochopitelná, stejně jako fakt, proč si tak banální položku, jako je palubní baterie, neobjednává DPO napřímo.



Na tramvaji VarioLFR.E ev. č. 1320 byla v rámci nabídky oprava spřáhla v rámci generální opravy napočítána 8x. (foto: Libor Hinčica)

Třešničkou na dortu je pak fakt, že nabídky na opravy některých tramvají uvádějí v záhlaví prokazatelně špatné evidenční číslo i typ vozidla, tedy že je nabídka vypracována na jiný model tramvaje. Například nabídka vystavená na vůz ev. č. 1322 (tedy tramvaj VarioLFR.E standardní délky) je ve skutečnosti nabídkou na opravu vozu typu KT8D5R.N1. Fakt, že kalkulace náleží „ká té osmičce“ ev. č. 1501, nikoli „Variu“ ev. č. 1322, je zjistitelný jen z názvu souboru. To, že je samotný doklad vystavený na úplně jiný model tramvaje, patrně nikoho netrápilo.

Tímto shrnutím způsobu kalkulace oprav příspěvek o údržbě pod režií Škody Ekova ukončíme. Autor dlouho přemýšlel nad závěrečným shrnutím, ale nakonec dospěl k závěru, že nechá na každém z čtenářů, ať si udělá vlastní obrázek o výhodnosti prodeje někdejších ústředních dílen hegemonovi českého trhu drážních vozidel a způsobech, jakým se údržba a fakturace oprav v Ostravě provádějí a jak reálná je přezkoumatelnost nabízených víceprací, když zjevně operují s nesmyslnými položkami, navíc odesílanými ke schválení v době, kdy je již oprava prokazatelně provedena.

První díl našeho vyprávění jsme zahájili citátem, a tak jím náš příběh i uzavřeme. Slovo opět dáme Danielu Morysovi, řediteli ostravského DP. Tentokrát si vypůjčíme jeho větu z tiskové zprávy společnosti Škoda Transportation publikované bezprostředně po slavnostním podpisu smlouvy a převodu akcií v červenci 2020: *„Věřím, že výběr nového majitele, bude přínosem pro všechny*

zúčastněné strany a historie potvrdí správnost tohoto rozhodnutí.“ Historie už se píše a potvrzuje. Přínos jsme se pokusili detailně vyčíslit a je vskutku impozantní. Jen z něj teda jedna zúčastněná strana příliš neprofituje – Dopravní podnik Ostrava.

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 % – III. díl