

Tulipány pro Prahu – 2. díl – 300 autobusů ročně

12.09 2024 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

V úvodním díle jsme si ve stručnosti představili situaci v Československu krátce po předání moci a nizozemskou společnost Den Oudsten, která se zajímala o možnosti expanze na nové trhy, přičemž v jejím hledáčku se ocitl právě společný stát Čechů a Slováků.

300 autobusů ročně

Den Oudsten měl v rámci svého pátrání po místních partnerech omezit svou pozornost na trojici hráčů – Karosu ve Vysokém Mýtě, Škodu Ostrov a pražský DP. Po několika schůzkách padla volba na další pokračování vyjednávání s pražským DP, což bylo v rámci podniku prezentováno jako potvrzení vyspělosti a schopnosti městské společnosti realizovat tak náročný úkol, jako by byla montáž autobusů. Ve skutečnosti je nutné hledat za rozhodnutím Den Oudstena pragmatismus. Kolem Karosy Vysoké Mýto již v té době kroužili zájemci z francouzského Renaultu (i Francouzi měli v ČSFR své „nezávislé“ poradce), Škoda Ostrov se zase soustředila primárně na výrobu trolejbusů a koketování se Škodovkou zahájil Siemens. Případná dohoda o výrobě autobusů v Karose či Škodě Ostrov ale nepřinášela nizozemskému producentovi to hlavní – jistotu odběru jeho vozidel. Společnosti Karosa ani Škoda totiž nemohly garantovat, že by od nich kooperačně vyráběné autobusy někdo odebíral, naopak Den Oudsten, jenž věděl, že Praha bude potřebovat vozový park autobusů tak jako tak obnovovat, a cítil, že sám pražský DP má o možnost kooperační výroby eminentní zájem, mohl v rámci utvoření společného podniku přijít s požadavkem, aby se Praha už v rámci dohody o založení takového joint venture zavázala k minimálnímu odběru určitého počtu

vozidel po stanovenou dobu.

Konkrétně se mělo jednat nejprve o 300 vozů ročně po dobu prvních šesti let. Ne všechny tyto autobusy ale měly končit u pražského DP, protože 130 vozů měly odebrat další městské dopravní podniky v ČSFR (případně další zájemci z řad provozovatelů MHD). Pražský DP se měl zavázat k převzetí vždy 170 vozů ročně. Toto číslo vycházelo z rozboru stávajícího vozového parku, který provedli kanadští odborníci Den Oudstenu, resp. New Flyeru. Ti do Prahy zavítali počátkem roku 1991 a měli mj. za úkol prověřit, zda by skutečně bylo možné areál ústředních dílen pro montáž nových autobusů použít, přičemž závěrem jejich zprávy bylo, že v ČSFR by bylo možné vyrábět vozidla *„stejné kvality jako v Kanadě“*. Trojice mužů s kanadskými pasy přitom navštívila nejen pražský DP, ale během deseti dnů zvládla objet minimálně 32 společností, které přicházely v úvahu coby subdodavatelé vybraných dílů. Právě díky těmto dodavatelům se mělo podařit stlačit cenu na minimum.



Den Oudsten se proslavil v Nizozemsku především jako výrobce tzv. standardních linkových autobusů, které během let prošly několika technickými i designovými úpravami. Na snímku vidíme provedení z roku 1981. (zdroj: Wikipedia.org)

Původně se hovořilo o nepřekročení hodnoty 1,9 mil. Kčs, což byl stále v té době zhruba dvojnásobek oproti cenovce autobusu Karosa B 731. Výhodou měla být nicméně výrazně delší garantovaná životnost (12,5 let; později se uvádělo 12 let) a reálná životnost (16–18 let). Navíc sliboval Den Oudsten nižší provozní a udržovací náklady. Přesto – zvýšená vstupní investice do 170 vozů ročně byla mimo možnosti pražského DP, jenž počítal krýt náklady na obnovu vozového parku odpisy z minulosti, které ale nemohly skokový nárůst vyrovnat. Bylo tedy zřejmé, že bude nutné celou záležitost řešit s vedením města. Požadavek na zajištění odběru 130 vozů jinými odběrateli hodlal DP prosazovat na půdě tehdejšího Svazu provozovatelů MHD a Svazu zaměstnavatelů v dopravě.

První oficiální návrh na založení společného podniku, v němž by měl pražský DP 40% podíl, byl ze strany společnosti Den Oudsten předložen v dubnu 1991. Nově vzniklý právní subjekt byl v návrhu označený jako *„Den Oudsten DP Prag“*, později byl počeštěn na *„Den Oudsten DP Praha, spol. s r. o.“* Náměstek primátora pro oblast dopravy (Ing. Polák) byl seznámen s projektem detailně dne 3. 5. 1991. *„Vzhledem k současnému monopolu s. p. Karosa a k technické úrovni vyráběných autobusů se jeví spolupráce s firmou Den Oudsten jako výhodná. Pro DP se jeví jako účelné dohodu uzavřít co nejdříve,“* uváděla zpráva pro představenstvo z května 1991.

Přes vzájemné ujišťování obou budoucích smluvních stran o zájmu na vytvoření společného podniku, začaly sny brzy narážet na útesy reality. 40% podíl, který měl DP hl. m. Prahy držet, hodlal městský dopravce vložit do společnosti ve formě části opravárenské haly. Tu nechal za tímto účelem po dohodě s Den Oudstenem nacenit československou firmou Manage Consult (je zajímavé, jak rychle se v daném období šířily u nás anglické názvy a pojmenování). Posudek byl hotov v červenci 1991 a odeslán nizozemskému výrobci. Ten ovšem se stanovenou cenou (mělo jít o cca 352 mil. Kčs) nesouhlasil, neboť se mu zdála příliš vysoká. Odhad podle něj překračoval ceny za výstavbu zcela nových hal srovnatelné velikosti nejen v Nizozemsku, ale i v Kanadě. Později (v říjnu 1991) Den Oudsten svá vyjádření zabalil do změkčujících tváří, když uvedl, že nechce zpochybňovat upřímnost ohodnocení budovy ze strany DP, ale že je taková budova zkrátka pro výrobu autobusů příliš drahá. Den Oudsten nicméně navrhl kompromis, kdy by si společný podnik od DP budovu pronajímal, a to po dobu dvou až tří let. Ty mohly být využity pro stavbu zcela nové haly, jejíž cena by nepřekročila 80 mil. Kčs, případně by mohlo dojít následně k prodloužení pronájmu.



Zatímco v případě sólo vozů se počítalo s kooperací s Den Oudstenem, článkové autobusy nadále nakupoval, nikoli však již od Ikarusu, ale od Karosy. Její model B 741 přinášel vedle výhod unifikace také výrazně nižší pořizovací cenu. Dodávky autobusů probíhaly v letech 1991 až 1996, celkem Praha zakoupila 174 vozů tohoto typu. Snímek ze smyčky Jižní Město představuje dvojici vozů z roku 1996 při rozlučkové jízdě dne 6. 6. 2015. (foto: Matěj Stach)

Dopravní podnik vypracoval během srpna 1991 čtyři varianty založení joint venture s různými scénáři úrokových sazeb na nutné úvěry pro založení podniku a zahájení činnosti. Původně se uvádělo, že by se mělo jednat o sumu 11 mil. nizozemských guldenů (dále používáme původní mezinárodní zkratku NGL), což bylo zhruba 176 mil. Kčs. Na počátku září 1991 se konala interní schůzka pracovníků pražského DP, na níž byla jednoznačně vybrána varianta s pracovním číslem 3. Ta byla následně odeslána Den Oudstenu jako pevný návrh DP (nizozemský partner tedy s ostatními zvažovanými scénáři nebyl nikdy seznámen). Předpokládal se nadále kapitálový vklad v poměru 60 ku 40 s tím, že budova bude pronajata formou leasingu na dobu 10 let, po jejichž uplynutí se stane součástí společného podniku.

Časový plán se tímto vývojem neustále posouval. Ještě 1. 7. 1991 bylo uváděno, že by k podpisu smlouvy mělo dojít do tří měsíců (tedy do začátku října 1991), načež se měla ihned odpočítávat šestiměsíční fáze náběhu výroby, během níž mělo dojít i ke schválení prototypových vozidel. Ta se měla vyrobit ještě v Nizozemsku, avšak již z československé součástkové základny. V říjnu 1991 se ovšem nadále jen jednalo a o výrobě vozidel dle pražských požadavků nemohla být vůbec řeč. Ve dnech 24. a 25. 10. 1991 se sešli zástupci obou stran v Praze, aby se otázka vstupního kapitálu konečně rozřešila. Od počátku se ale naráželo na zcela protichůdné představy. Den Oudstenu se zdály požadavky pražského DP ve věci výše splátek za budovu nadále přehnané, kontra návrhy zase připadaly Dopravnímu podniku podhodnocené. Zástupci firmy Den Oudsten nakonec nabídli, že předají do šesti dnů výkresy zcela nové haly vyhovující záměrům dané výroby a DP na základě těchto materiálů zajistí nezávislý odhad na výstavbu takové haly v československých podmínkách, což měl zvládnout do tří týdnů. DP dokonce začal vytipovávat na svých pozemcích vhodný prostor, kde by mohl být taková hala vystavěna, pakliže by dohoda o pronájmu stávající opravárenské haly krachla.

Den Oudsten trval na svém návrhu ze září 1991, že by si společný podnik mohl halu pronajímat na dobu tří let, přičemž by „Den Oudsten DP Praha, spol. s r. o.“ platil ročně DP 1,4 mil. NGL (22,4 mil. Kčs). V ceně měl být navíc zahrnut i pronájem parkovacích míst. Na druhou stranu měl DP akceptovat, že do společného podniku bude pořízena technologie pro výrobu, která měla mít původně hodnotu 5 mil. NGL (80 mil. Kčs), nově ale mělo jít o 6,5 mil. NGL (104 mil. Kčs). Toto zvýšení mělo být cestou, jak pokrýt část nákladů na nájemné, která byla představována rozdílem mezi nabízenou cenou za pronájem a údajnou výší roční splátky za stavbu zcela nové haly, což Den Oudsten nijak neskrýval. Na první pohled nelogická úprava měla své opodstatnění. Na položku „technologie“ (na rozdíl od položky „pronájem“) totiž bylo možné získat úvěr (jednání probíhalo v létě 1991 prokazatelně s Východoevropskou bankou v Londýně), přičemž tyto náklady se díky splátkovému kalendáři mohly snadno rozložit v delším čase.



Den Oudsten se v minulosti podílel i na výrobě trolejbusů, v kooperaci s německým Kiepe dodával vozidla do nizozemského Arnhemu. Na snímku vidíme jeden z trolejbusů B79T z roku 1979.
S trolejbusy se mělo počítat i na platformě modelu B90, nikdy se však žádný v režii Den Oudstenu nezrodil. Jeden byl však vyroben na bázi modelu B96 později v Sofii. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Steve Morgan)

Další konzultace měly proběhnout nejpozději 9. 12. 1991 s tím, že dříve avizovaný harmonogram tří měsíců na doladění smlouvy a šesti měsíců na vybavení haly technologií a zahájení výroby měl zůstat zachován, pouze u výroby, schválení vozidel a zahájení marketingových akcí se nově připouštělo prodloužení na až devět měsíců. Nakonec se klíčová schůzka odehrála dne 20. 11. 1991. Došlo během ní – alespoň zdánlivě – k dohodě na všech důležitých bodech a k podpisu předběžné smlouvy, pro níž se dnes i v češtině používá anglický výraz *letter of intent*. Ve věci budoucí výrobní haly byla akceptována nabídka na tříletý pronájem za fixní částku, vklad DP měl být kryt úvěrem ve výši 38,4 mil. Kčs, což představovalo oněch 40 % základního kapitálu společnosti. Peníze měla poskytnout Investiční banka, ta ale avizovala, že bude chtít splatit dluh již do čtyř let, nikoli do desíti, jak zamýšlel DP. Třebaže se optimisticky tvrdilo, že rozhodnutí banky není konečné a bude o něm dále jednáno, ukázalo se později, že právě vstupní finanční prostředky byly tím, co DP chybělo nejvíce.

Výroba měla být zahájena do 9–12 měsíců od podpisu kontraktu s tím, že byla nadále potvrzena kvóta 300 vozů ročně, pozměnila se ale struktura odběratelů. Zatímco na jaře 1991 se uvádělo, že by měl pražský DP ročně po dobu 6 let zajistit odběr 170 vozů, nově byl tento počet snížen na 120 vozidel po dobu pěti let. Dalších 130 vozů měly odebrat další zákazníci v ČSFR a zbytek produkce (50 ks) měl být přeprodáván přes firmu TESSOS pro potřeby dalších tuzemských dopravců (cestovních kanceláří, lokálních organizací atp.). Ačkoli pražský DP od počátku věděl, že výrobce z tulipánového království bude chtít odběr minimálně ze strany DP hl. m. Prahy garantovat, na schůzi

v listopadu 1991 odmítl kupodivu dopravce tuto písemnou záruku poskytnout. Zajímavé bylo odůvodnění této nechuti k závazku. DP uvedl, že autobus je dosud neznámý, nebyl v Praze předveden a nebyla k němu předložena žádná dokumentace! Navrhovalo se dokonce, že by bylo účelné několik autobusů přímo „holandské“ výroby nejprve zakoupit a vyzkoušet ve zkušebním provozu v Praze, případně v dalších městech. Takové sdělení bylo ve světle takřka rok trvajících jednání naprosto nepochopitelné a realizace úvah o pořízení vozů z Nizozemska a jejich odzkoušení by nutně musela narušit plán výroby prototypů i náběhu sériové výroby. Přes uvedené výhrady byl letter of intent nakonec podepsán s tím, že k založení společného podniku by mělo dojít do tří měsíců, tedy přibližně 20. 2. 1992.

Odkazy na starší díly:

Tulipány pro Prahu – 1. díl – Výroba autobusů Den Oudsten v Praze

Url: Tulipány pro Prahu – 2. díl – 300 autobusů ročně