



Tulipány pro Prahu - 4. díl - „Nesplnil dřívější dohody“

14.09 2024 18:21, Libor Hinčica, Autobusy

Třetí část jsme včera věnovali předváděcímu provozu jednoho z prvních vyrobených autobusů Den Oudsten B90 v Praze (a dalších českých městech), ten dnešní nás vrátí zpět ke složitým vyjednáváním o možné kooperační výrobě.

Náklady a objem výroby

Mediální zásah prezentace byl impozantní, slibovaná smlouva ale stále nebyla podepsána, její anglický překlad obdržel Den Oudsten až dne 13. 4. 1992, přesto zvládl poskytnout první připomínky již o dva dny později. Řada z nich vyplývala patrně ze špatného překladu, některé z nemožnosti seznámit se v mezích s československou legislativou (smlouva odkazovala na paragrafy čs. obchodního zákoníku), některé pak byly věcného charakteru, například aby bylo možné vklad do společnosti vložit nejen v československých korunách, ale i nizozemských guldenech dle kurzu platného v daném čase.

Součástí návrhu smlouvy byly i předpokládané hospodářské výsledky pro období let 1993 až 1997 (včetně), z nichž vyplývalo, že Den Oudsten očekával od počátku ziskovost celého projektu, která se měla postupně navyšovat. Zisk na jeden vůz byl v roce 1993 počítán ve výši 5 600 NLG (89 600 Kčs), v roce 1997 mělo jít již o 27 200 NLG (435 200 Kčs). Prodejní cena měla postupně výrazně stoupat, v čemž byla zohledňována očekávaná inflace. Zatímco v roce 1993 měla být 182 600 NLG (2 921 600 Kčs), o rok později mělo jít už o 199 000 NLG (3 184 000 Kčs), v roce 1995 o 216 900 NLG (3 470 400 Kčs), v roce 1996 o 236 500 NLG (3 784 000 Kčs) a v roce 1997 už o 257 800 NLG (4 124 800 Kčs). Těchto cen mělo být dosaženo za předpokladu zajištění výroby 300 vozů ročně, pouze v roce 1993 se předpokládal nižší objem výroby (212 ks). Do montáže měly být ve větší míře zapojováni českoslovenští dodavatelé komponentů, avšak spíše pozvolna. Hned na startu se očekávalo, že podíl

tuzemských dodávek bude tvořit 36 % hodnoty výrobku, zatímco v roce 1997 mělo jít o 43 %, tedy mělo jít jen o mírný nárůst během pěti let.

Důvodem byla skutečnost, že sami českoslovenští provozovatelé, mezi nimiž pražský DP sondařoval, jaký by byl o nový model autobusu zájem, odmítli unisono dodávky vybraných komponentů tuzemské provenience pro jejich mizernou kvalitu, spolehlivost i servis. To se týkalo celého pohonného řetězce – motory a převodovky chtěli dopravci jednoznačně západní provenience (odmítli možné užití motorů LIAZ i převodovek Praga), stejně jako nápravy. To byl ostatně hlavní důvod, proč se oproti původním úvahám, jež pracovaly s cenovkou cca 1,9 mil. Kčs za vůz, autobus o více než milion korun prodražil.



V letech 1994 a 1995 se Praha zmožila alespoň na pořízení tří autobusů Neoplan 4014/3, z nichž dva byly smontovány přímo v areálu DPP. V ulicích Prahy se v roce 1994 testovala i třinápravová verze N 4020. (foto: archiv DPP)

Přesto byly propočty na straně DP hl. m. Prahy vypracovány tak, aby vždy vycházelo, že nákup autobusů vyrobených ve společném podniku bude o poznání výhodnější, než pořízení vozů Karosa B 731. Jelikož ukazatel samotné pořizovací ceny by příliš bil do očí – u Karosy se mělo pro rok 1993 jednat jen o 1,2 mil. Kčs, zatímco u Den Oudstena o ony necelé 3 mil. Kčs –, pracovalo se s náklady životního cyklu. V nich byla pořizovací cena autobusu Den Oudsten kalkulovaná jen jednou, zatímco u Karosy B 731 vzhledem k poloviční životnosti 2x. I tak by pořizovací cena činila u dvou „karos“ jen 2,4 mil. Kčs, proto byl zohledněn očekávaný růst cen do roku 1999 (tj. po uplynutí oněch prvních 6 let provozu), kdy byla předpokládaná cena vozu Karosa B 731 stanovena již na 2,1 mil. Kčs. Tím se cena za „sedmistovky“ vyšplhala v součtu na 3,3 mil. Kčs a v přepočtu na roční pořizovací náklady vyšel vůz Den Oudsten levněji (250 000 Kčs versus 275 000 Kčs). Předpokládané snížení provozních nákladů činilo 68 %, ve výpočtech se ale pracovalo „umírněně“ jen s 45 %, což představovalo částku 1,9603 Kč na kilometr, zatímco u vozu B 731 se mělo jednat o 3,5642 Kč/km (při nájezdu 50 000 km ročně).

Měsíční kadence výroby měla činit 25 ks smontovaných autobusů B90 ve verzi pro ČSFR. Pouze v prvním roce (1993), jak již bylo řečeno, měl být počet nižší. To bylo dáno pomalejším náběhem výroby, kdy se kvóta 25 ks měla splnit pouze v červnu, srpnu, září, říjnu a listopadu. V lednu a únoru se mělo jednat vždy jen o osm autobusů, v dubnu o 12, v květnu a červenci o 16 a v prosinci o 19. Celkem tedy zmíněných 212 vozů. Na výrobě mělo pracovat minimálně 200 pracovníků DP. Prototyp měl být výrobně předřazen do roku 1992 a schválen do listopadu téhož roku.

Ve zprávě pro představenstvo pražského DP z 24. 4. 1992 se uvádí, že vývoj ceny je natolik příznivý, že došlo ke zrušení původně kladené podmínky na předem specifikovaný a zaručený odběr vozidel. Tato informace ale nebyla zřejmě pravdivá. Bylo naopak zjevné, že se odběr 300 vozidel jen pro potřeby České a Slovenské Federativní Republiky, která navíc mířila k rozpadu, podaří jen těžko dosáhnout. Zásobovat další někdejší sovětské satelity se jevílo jako nereálné, protože zde byla kupní síla ještě nižší než v ČSFR. Pozvolna se tak začalo hovořit na straně DP o tom, že by měla část vyrobených autobusů – cca 30 % neboli 90 kusů – směřovat i na západní trhy. Je otázkou, nakolik byla tato problematika přetřásána i v komunikaci s Den Oudstenem a nakolik šlo jen o přání pracovníků DP hl. m. Prahy. Lze si jen obtížně přestavit situaci, že by chtěl Den Oudsten konkurovat autobusy ze společného podniku s DP své vlastní nizozemské produkci na západních trzích. V oblasti rozdělení teritorií a působnosti jednotlivých podniků (mateřského Den Oudstenu a joint venture s DP Praha) měla zůstat železná opona dál pevně viset.



Třídveřové provedení s prvními a posledními jednokřídlými dveřmi odpovídá verzi, jež byla popisována v roce 1992 jako provedení, které by měla odebírat i Praha. Na snímku vidíme ojetý autobus Den Oudsten v ukrajinském Lvově. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Anatolij)

„Nesplnil dřívější dohody“

Klíčové jednání představenstva DP týkající se plánované smlouvy na založení společného podniku se konalo dne 15. 5. 1992 a jeho závěry byly studenou sprchou. Hned v prvním bodě bylo uvedeno, že Den Oudsten nesplnil dřívější dohody, když mj. nepředložil výroční zprávu, takže představenstvo DP údajně nemělo (po roce a půl probíhajících jednáních) dostatečné informace o této firmě. Současně bylo uvedeno, že navrhované podmínky vzniku společného „es er očka“ jsou pro DP „zcela nepřijatelné“. Předložený návrh proto nebyl přijat. Současně ale též představenstvo uvedlo, že doporučuje dále o tomto tématu jednat, nepovažovalo však za reálné, aby došlo k získání peněžitého vkladu do navrhované společnosti a souhlasilo se založením společného podniku se vstupním kapitálem pouhých 100 000 Kčs.

V rozhodnutí představenstva se dokonale odráželo to, co někdejší disident a polistopadový politik Jiří Dienstbier tak trefně nazýval českou povahou spočívající v neustálém lavírování mezi Kafkou a Švejkem. Dopravní podnik věděl po celou dobu, jak by měl být základní vklad koncipován a že po odmítnutí vložení předražené budovy bude nutno prostředky vložit ve formě peněz. Akceptoval i požadavky na nákup technologie a dalšího vybavení a intenzivně jednal s bankami o poskytnutí úvěru. Východoevropskou banku v Londýně vystřídala v jednáních nejprve Investiční banka a v dubnu 1992 se hovořilo o dohodě o podmínkách úvěru s Českou spořitelnou. Na druhé straně je nutno říci, že pražský DP po celou dobu přijímal informace získávané z nizozemské strany jako objektivní a zohledňující společný zájem. Předkládané finanční modely návratnosti nebyly podrobeny revizi (v některých přitom byly zjevně významné výpočtové chyby), až těsně před jednáním představenstva DP byla dodána stručná oponentura z pera Františka Čecha z DP v Mariánských Lázních, který poukázal mj. na to, že informace uváděné v kalkulacích nejsou podepřeny žádnými hlubšími analýzami či doloženými smlouvami s dodavateli klíčových komponentů. Tyto nedostatky ale nebyly plánované dohodě vyčítány, namísto toho představenstvo zvolilo zástupné a lživé argumenty, proti nimž se Den Oudsten v ostře laděném dopise z 25. 5. 1992 ohradil.



Nízkopodlažních autobusů se Praha ve větším počtu dočkala až od roku 1996, kdy začaly dodávky autobusů Karosa-Renault Citybus, na jejichž výrobě však DP hl. m. Prahy nijak neparticipoval. Na snímku vidíme autobus ev. č. 3043 z roku 1998, jenž se v provozu udržel 21 let. (foto: Honza Tran)

Nizozemský výrobce tvrdil, že všechny podmínky dané předběžnou smlouvou z 20. 11. 1991 nejen splnil, ale dokonce šel i nad jejich rámec, když zajistil prezentace vozidla v Praze, vypracoval harmonogram stavby prototypu a pracuje na finální podobě československého provedení vozidla. *„Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem můžeme jen těžko pochopit, že (jak je uvedeno v rozhodnutí ze zasedání představenstva DP ze dne 15. 5. 1992) firma Den Oudsten nesplnila dřívější dohody a že podnikatelský záměr je zcela nepřijatelný. Firma Den Oudsten splnila nejen všechny své závazky, ale i ještě více,“* psal ředitel firmy Jan den Oudsten do Prahy. Dementoval rovněž, že by firma nepředložila svou výroční zprávu. Naopak uváděla, že všechny relevantní finanční dokumenty byly DP poskytnuty a že by většina z nich měla být stále ještě v DP. Archivní dokumenty dnes prozrazují, že pražský DP skutečně účetní uzávěrkou Den Oudstenu/New Flyeru v dané době disponoval.

Den Oudsten správně přečetl mezi řádky, že skutečným problémem na straně Čechoslováků nebude ani tak chybějící knížečka s finančními ukazateli, ale fakt, že sami nemají zajištěny peníze, které by mohli do společného podniku vložit. Plán DP na založení společného podniku se vstupním kapitálem 100 000 Kčs označil Den Oudsten bez servítek za zcela nerealistický. Na podnik s takovým kapitálem by totiž žádná banka neposkytla potřebné půjčky. Přes výše uvedené končil dopis vedení společnosti Den Oudsten smířlivě: *„Náš výrobek bychom stále ještě chtěli československému trhu nabídnout. Doufáme, že naše vzájemné úsilí uplynulého roku a půl nebylo zbytečné.“*

Den Oudsten přišel se zajímavou alternativou. Společný podnik byl ochoten založit fakticky vlastním kapitálem. Do firmy by vložil 3 mil. NLG (48 mil. Kčs) a poskytl by akcionářskou půjčku ve výši 2 mil. NLG (32 mil. Kčs). Vstupní kapitálové požadavky se měly odsunout nákupem určitého vybavení tak, aby bylo možné zařízení, jež není nezbytně nutné pro zahájení výroby, nakoupit již ze zisku společného podniku. Dopravní podnik se měl zavázat, že pronajme společnému podniku za zvýhodněných podmínek opravárenskou halu, a to za sumu 900 000 NLG ročně (14,4 mil. Kčs) na dobu minimálně čtyř let. Dopravní podnik pak bude mít zaručenou možnost investovat do nové společnosti každoročně částku 300 000 NLG (4,8 mil. Kč) po dobu minimálně čtyř let. Po uplynutí čtyřletého období by tedy DP získal akciový podíl odpovídající oněm původně domluveným 40 %. Investice by však byla zcela dobrovolná, takže by podíl mohl být i menší, případně dokonce nulový. Jedinou podmínkou ze strany Den Oudsten pak bylo, aby se DP zavázal k minimálnímu odběru vozidel. Oproti dřívějším požadavkům na 300 autobusů celkově s významným podílem pražského odběru po dobu šesti a později pěti let se tentokrát hovořilo o pouhých sto vozech pro léta 1993 a 1994 pro DP (celkem tedy jen 200 ks). Učiněná nabídka byla naprosto bezprecedentní a vycházela maximálně vstříc pražskému DP coby kapitálově slabšímu článku chystané dohody.

Odkazy na starší díly:

[Tulipány pro Prahu - 1. díl - Výroba autobusů Den Oudsten v Praze](#)

[Tulipány pro Prahu - 2. díl - 300 autobusů ročně](#)

[Tulipány pro Prahu - 3. díl - Předváděcí provoz v Praze](#)

Url: [Tulipány pro Prahu - 4. díl - „Nesplnil dřívější dohody“](#)