



## Ostrava zrušila zakázku na velkokapacitní tramvaje

26.02 2024 21:04, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik Ostrava (DPO) zrušil dne 1. 2. 2024 takřka přesně před rokem vypsanou veřejnou zakázku na dodávku až 25 velkokapacitních tramvajů, tedy vozidel o délce cca 30 m. Důvodem má být soudě dle jinotajů tiskové zprávy vydané dopravcem patrně nevyřešené financování, přestože jediný uchazeč, který do tendru nakonec podal platnou nabídku (resp. zúčastnil se elektronické aukce), nepřekročil původně stanovený rozpočet.

[Výběrovému řízení jsme se podrobně věnovali v našem loňském článku](#), přičemž jsme předestřeli důvody, proč celá soutěž vyvolávala pochybnosti o tom, nakolik je jejím účelem vybrat nejlepší ekonomické a technické řešení, a nakolik je organizovaná jen proto, že to zkrátka bez ní podle zákona nejde. Dopravní podnik Ostrava poptával 16 vozidel fixně a 9 v rámci opce, přičemž rozpočet stanovil na rovných 90 mil. Kč/vůz. Už to samo o sobě bylo v českých podmínkách bezprecedentní, neboť ceny ve východní střední Evropě jsou za obdobná plnění i přes prožité krize koronaviru a ukrajinské války výrazně níže položené. Váha uvedeného kritéria činila pouhých 30 %. Dalších 30 % bylo možné získat za vybrané technické parametry a zbylých 40 % za náklady na údržbu.

Právě tento bod byl přitom klíčový. Ostravský DP totiž v roce 2020 prodal většinu svých někdejších ústředních dílen skupině Škoda, která z bývalé dceřiné společnosti DPO, společnosti Ekova Electric, vytvořila svůj vlastní závod, který jí vytrhl trn z paty při realizaci nasmlouvaných obchodních zakázek, pro které neměla společnost dostatek výrobních prostor. Tím se podařilo kapacitu dílen

prakticky ihned naplnit, dokonce do té míry, že novému vlastníkovi měl narůst apetit natolik, že měl v nedávné minulosti projevit zájem i o další prostory a pozemky v areálu, na jejichž místě by rád vybudoval další výrobní halu (čehož jednou z obětí by se měl stát i depozitář historických vozidel).

Zatímco Plzeňské městské dopravní podniky, které rovněž realizují údržbu externě, v zakázce na nákup nových (opravdu) velkokapacitních tramvají nastavily před lety všem uchazečům rovné podmínky v tom směru, že k údržbovému zázemí měli všichni výrobci stejný přístup a za stejných finančních podmínek (byť se později stejně ukázalo, že vyhrát může patrně jen jediný), ostravský DP přišel s teorií, že skutečnost, že jeden z výrobců přímo vlastní výrobní a údržbový areál přímo napojený na kolejovou síť DPO, není vlastně žádnou konkurenční výhodou. To je pochopitelně naprosto nesmyslné, protože jakýkoli jiný výrobce by musel při veškeré v zadávacím řízení definované údržbě - a tedy i kvůli relativně banálním opravám v řádech korun - využívat nákladného transportu za využití silničního trajleru. Převoz obdobné tramvaje v okruhu 20 km od Ostravy přitom vychází jednosměrně na zhruba 100 000 Kč (bez DPH).

Ostatně vysokou nákladovost přepravy potvrdil mimoděk i sám DPO v jedné z odpovědí uchazečům, v níž byl vznesen dotaz, kde má být prováděna údržba vozidel, pakliže sám zadavatel nevlastní dílny, a zda tedy bude DP náklady na přepravu pokrývat (neboť samotná přeprava koneckonců ještě není údržbou). Odpověď byla lapidární: *„Zadavatel předně uvádí, že nemůže převzít náklady na přepravu vozidel do místa plnění a zpět. V opačném případě se Zadavatel vystavuje významnému riziku neúměrně vysokých nákladů, pokud by se dodavatel rozhodl převážet vozy ze vzdálenějších lokalit.“* Jinými slovy měl ony *neúměrně vysoké náklady* na sebe převzít výrobce, čímž bylo o rovných podmínkách tendru řečeno prakticky vše.

Nutno říci, že k výše uvedené formulaci byl přilepen ještě zajímavý dovětek, který měl snad uvedené tvrzení poněkud zmírnit: *„Nadto přeprava vozů dle Zadavatele není jediným možným řešením požadovaných služeb, neboť dodavatelé mohou příkladem zajistit službu v místě plnění prostřednictvím pronájmu prostor či nákupem těchto služeb u třetího subjektu.“* Takové subjekty by ale mohly být v rámci Ostravy (s ohledem na napojení na kolejovou síť) pouze dva - samotný ostravský DP v případě, že by pronajmul část některé ze svých dvou vozoven, anebo Škoda Ekova. První variantu ale opět sám dopravce dále zavrhl, když uvedl: *„Zadavatel nedisponuje prostorami, které jsou vhodné k provádění těchto oprav. Zadavatel nedisponuje speciálními technologiemi (například lakovnami, zkušebními motorů), a tedy ani prostory vhodnými k provádění těžké údržby.“* Druhá možnost pak logicky nepřipadala v úvahu s ohledem na to, že by musel uchazeč nejprve uzavřít smlouvu o provádění údržby se Škodou Ekova, tedy subjektem přímo napojeným na očekávaného uchazeče v boji o ostravské tramvaje, resp. jedním z potenciálních přímých účastníků (jak se později skutečně stalo).



Už minulý tendr na dodávku velkokapacitních tramvají vyhrála Škoda Transportation coby jediný uchazeč. Přiklepnutí zakázky tehdy vyvolalo velké diskuze, protože oproti dříve zakoupeným vozidlům od Stadleru byly nové vozy Škoda 39T sice o metr a půl delší, ale také o 74 % dražší. Další souboj jeden na nikoho v elektronické aukci ale k podpisu tentokrát nevedl. (foto: Libor Hinčica)

Na zakázku v hodnotě 2,25 mld. Kč poskytl DPO od počátku krátkou lhůtu, což znesnadňovalo výrazně participaci uchazečů z ciziny, vezmeme-li v úvahu, že celá dokumentace byla pouze v češtině a i nabídka měla být v tomto jazyce odevzdána, přičemž byly kladeny nejen nároky na obrovské množství doprovodné dokumentace, ale i třeba znalost svařovacích předpisů vydaných Sdružením dopravních podniků ČR či Českými drahami (obojí šlo přitom pokrýt jednotným svářečským certifikátem dle norem ISO, který by na rozdíl od nic neříkajících českých derivátů byl snadno ověřitelný, a zejména mezinárodně platný).

Lhůtu na odevzdání nabídek se nicméně podařilo nakonec prodloužit díky velkému množství doplňujících dotazů. Dopravní podnik Ostrava publikoval 21 vysvětlení zadávací dokumentace, v nichž odpověděl na celkem 97 otázek. Díky tomu se lhůta na odevzdání protáhla z 20. 3. až na 31. 5. 2023. Nabídku z širokého spektra výrobců, kteří by technicky zvládli plnění nabídnout, podali jenom dva. Tím prvním bylo konsorcium Škody Transportation a Škody Ekova, tím druhým konsorcium složené z trojlístku dceřiných firem Stadleru - českého Stadleru v Praze a polských závodů v Siedlcích a Środě Wielkopolske. Právě zde se ukázal propastný rozdíl v nákladech na údržbu, které již nepodléhaly - na rozdíl od ceny vozidel - elektronické aukci. Zatímco Škodovka (resp. Škodovky) mohly nabídnout sumu 158 811 750 Kč, tedy 6 352 470 Kč na vůz, Stadler musel počítat se sumou 382 371 176 Kč, tedy 15 294 847 Kč.

Vzhledem k celkové váze kritéria (40 %) bylo zřejmé, že Stadler nemůže ve výběrovém řízení již uspět, přičemž při pohledu na ceny je do očí bijící, že vysoká váha kritéria byla neopodstatněná, protože - ať už vezmeme cenu Škodovky či Stadleru - se jednalo v obou případech jen o zlomek ceny



vozidla, jehož hodnota ale měla váhu jen 30 %. I na tuto skutečnost byl přítom DPO v jednom z dotazů uchazečů bez obalu upozorněn, jak vyplývá z publikovaných odpovědí na doplňující dotazy: „(...) náklady na údržbu mají nejvyšší hodnotící váhu 40 %, která zjevně nereflektuje skutečnou povahu nákladů na straně zadavatele, neboť dvojice středních oprav a jedna velká prohlídka budou vycházet v součtu vždy levněji než samotné vozidlo. Přesto má pořizovací cena vozidla v celkovém hodnocení váhu jen 30 %. Jako příklad uvádíme ceny sjednané mezi zadavatelem a subjektem zajišťujícím údržbu tramvají pro zadavatele na údržbu tramvají typu VarioloLF3/2, které jsou délkově srovnatelné s nyní poptávaným typem. Cena střední prohlídky zde dle uzavřené smlouvy z 28. 3. 2022 má činit 975 596 Kč a velké prohlídky 4 188 268 Kč. V součtu jde tedy o sumu (při dvou středních prohlídkách a jedné velké prohlídce) 6 139 460 Kč za cca deset let. Pořizovací hodnota jedné tramvaje VarioloLF3/2 přitom činila v roce 2010 42 950 000 Kč, takže náklady na desetiletou údržbu představují jen 14 % kupní ceny tohoto typu vozidla. 40% váha je proto naprosto neopodstatněná a nesmyslná a vyvolává dohady o skutečných záměrech zadavatele ve vztahu k předmětnému výběrovému řízení, tj. o snaze zvýhodnit konkrétního dodavatele. Žádáme proto o změnu předmětného kritéria tak, aby reflektovalo skutečnou povahu poměru nákladů mezi údržbou a kupní cenou vozidel.“

Uvedenému požadavku zadavatel samozřejmě nevyhověl, a to s odůvodněním, že s uvedenou kalkulací nesouhlasí, protože: „V tomto hodnotícím kritériu jsou rovněž zahrnuty opravářské služby o předpokládaném množství, včetně mimořádných oprav. Těmito jsou tedy mimo mimořádné opravy především opravy po nehodách, pravidelné opravy komponentů a další.“ Těžko ovšem předpokládat, že by podobné úkony dorovnal (resp. překročily) celkovou cenu vozidla, což ostatně nabídkové ceny Škodovky i Stadleru výmluvně dokazují, a dávají tedy zapravdu tazateli.

Samotné nabídkové ceny za tramvaje nebyly v rámci prvního kola podávání nabídek příliš vypovídající. Konsorcium plzeňské a ostravské Škody nabídlo sumu 2 091 178 000 Kč (83 647 120 Kč/vůz), trojice Stadlerů 1 867 588 235,75 Kč (74 703 529 Kč/vůz). Následně se měla konat elektronická aukce, které se však účastnil pouze tandem Škodovek, který kosmeticky snížil částku na 2 083 428 000 Kč, takže jeden vůz zlevnil o zhruba tři sta tisíc korun na 83 337 120 Kč.

Vedení Stadleru – tentokrát přímo švýcarské – se rozhodlo dále na divadelním představení nepodílet. Ještě před aukcí odeslalo DPO dopis, v němž upozornilo, že se soutěže již dále nebude účastnit, přičemž v textu měly zaznít výhrady k rovnosti podmínek právě s ohledem na kritérium údržby. Přestože asi lze vyjádřit ve světle výše uvedeného k rozčarování firmy ze země helvétského kříže pochopení, je přece jen otázkou, proč se renomovaná firma do soutěže vůbec pouštěla, neboť podmínky byly od počátku (po ostravsku) nastaveny jasně a o nevýhodách při výpočtu kritéria údržbových nákladů nemohl být pochyb.

Přestože se v Ostravě zopakoval scénář z poslední soutěže na nové tramvaje, kdy se v elektronické aukci objevil jen jediný uchazeč, který mohl svádět nervy drásající zápas sám se sebou, DPO tentokrát – na rozdíl od minulého tendru, z nějž vzešly dosud nejdražší české dvoučlánkové (byť na metry dlouhé) tramvaje Škoda 39T – podpis pod smlouvu na dodávku vozidel nepřipojil a poté, co se mu nepodařilo zajistit financování, z projektu couvl a výběrové řízení oficiálně k 1. 2. 2024 kupodivu zrušil. Stručnou písemnou zprávu zadavatele, která důvod zrušení ani neuvádí, uveřejnil dne 26. 2. 2024, kdy zároveň přišel s tiskovou zprávou, v níž uvedl, že vypíše novou soutěž na vozidla a servis (opět až 25 vozů). Jaké přitom budou použity podmínky a kritéria bude jistě zajímavě pozorně sledovat.

Url: [Ostrava zrušila zakázku na velkokapacitní tramvaje](#)