10.9.2009

MAGISTRÁT MĚSTA OSTRAVY
Kancelář primátora
Prokešovo nám. 8
729 30 OSTRAVA

Vážený pane primátore, vážení členové rady Statutárního města Ostravy, vážení členové zastupitelstva Statutárního města Ostravy,

v příloze Vám přikládám Stanovisko vypracované naším Odborovým svazem, zkonzultované na MD ČR, které je námi chápáno jako oponentura ke Koncepční studii

„Strategie restrukturalizace Dopravního podniku Ostrava a.s."

vypracované firmou A. T. Kearney. Tato studie předpokládá rozdělení DPO na více akciových společností a náš názor podpořený stanoviskem je takový, že je možné zachovat současný stav, za předpokladu splnění uvedených podmínek. Tento názor je v souladu i s příslušnými evropskými i tuzemskými normami.

Podle našeho názoru i názoru dalších odborníků na tuto problematiku se dá výrobní a komerční potenciál Dopravního podniku Ostrava stabilizovat a dále zhodnocovat jinou cestou než je navrženo firmou A. T. Kearney. V případě rozdělení Dopravního podniku na dvě a více samostatných společností, budou plynout rizika pro Statutární město Ostrava daleko větší, než v případě zachování společností s jinou organizační strukturou, neboť se stále pohybujeme ve známém prostředí s jinou organizační strukturou. Předem jsou známy kvalifikační předpoklady, licenční schopnosti a možnosti spolupracujících útvarů. Minimální se jeví také dopady kulturní a sociální v rámci zaměstnanosti a zaměstnavatelských vztahů. Rovněž bude pokračovat zhodnocování dosavadních investic do technologického vybavení a prostředků a tím bude zachována efektivnost a hospodárnost při rozdělení společnosti na samostatné hospodařící celky. Při rozdělení do samostatných divizí je možno neefektivní činnosti, které nesou minimální rizika, vytěsnit pomocí outsourcingových služeb.

Nesporné jsou také přínosy splněním legislativních požadavků, (dojde k rozdělení finančních toků), ale vlastnická práva zůstanou zachována a tím i 100% kontrola nad společností. Dalším přínosem je efektivita z modernizací vlastního vozového parku, která zatěžuje společnost na úrovni vlastních nákladů. Obdobně dochází k úsporám i při výrobě pro vlastní potřebu. Tyto úspory je třeba zohledňovat při výběru vhodné varianty.

Z hlediska časového je tento krok nejméně náročný s minimálními dopady do samotné společnosti. Takto navržené řešení nabízí možnost dalšího efektivního fungování společnosti, která bude nadále zajišťovat hlavní poslání a současně se nebude muset vzdát aktivit založených za účelem zisku, které přinášejí i další technický rozvoj společnosti.

Pokud by bylo městem přistoupeno na návrh uvedený v Koncepční studii, lze předpokládat z tohoto důvodu zhoršení podmínek pro veřejnost ve městě Ostrava do budoucna a to jak v dostupnosti, tak i v cenách jízdného a také v nákladech na samostatnou MHD. Samotná studie upozorňuje na slabé stránky a hrozby tohoto projektu:

- Náročnější implementace
- Náročnější řízení MHD
- Složitější ztotožnění zaměstnanců s restrukturalizací

Implementace bude velmi náročná, jde o ojedinělý, neopakovatelný multiprojekt. Plně externí zabezpečení rozdělení DPO (v jakékoliv variantě) je velmi riskantní i s ohledem na uváděnou hrozbu („ Složitější ztotožnění zaměstnanců s restrukturalizací"). Hrozí skrytý odpor ke změně. U transformace tohoto formátu může celou změnu, když ne přímo ohrozit, tak přinejmenším velmi zkomplikovat.

Tento projekt se z mnoha důvodů jeví jako vysoce rizikový a v neposlední řadě i ohrožující sociální a pracovní podmínky současných zaměstnanců.

Zaměstnanci společnosti se cítí ohroženi zamýšlenými kroky, které nejsou právně ani ekonomicky opodstatněné a vše je zpracováno na makroúrovni. Z našeho pohledu se nejeví tento projekt jako objektivní neboť nenavrhuje všechny varianty řešení problému.

Zaměstnanci jsou si dobře vědomi globalizace trhu a integrace Česka do EU se nevyhne ani Dopravnímu podniku Ostrava a.s. a přinese ve většině případů zvýšení konkurenčních tlaků ve všech směrech podnikání. Je patrné, že tento trend bude pokračovat i v budoucnosti. Společnosti musí být výkonnější, zkracovat své dodací lhůty, zkvalitňovat služby i své produkty a přitom snižovat své náklady. To kromě jiného přináší nové požadavky na podnikovou strategii a řízení.

Do doby než bude k dispozici vyjádření vlastníka s koncepcí řešení zachování současného stavu DPO, je odborová organizace připravena přistoupit k následným legitimním krokům.

Členové závodního výboru Odborové organizace při Dopravním podniku Ostrava a.s.

Ing. Kubíčková Eva	*předsedkyně ZO*
Protivínský Ivo	*místopředseda ZO*
Pokorný Ivan	*člen*
Tořová Libuše	*člen*
Peřina Oldřich	*člen*
Bc. Fasora Lubomír	*člen*
Kuchař Dušan	*člen*
Jasková Jana	*člen*
Ruprich Martin	*člen*
Vozňáková Ivana	*člen*

Kramoliš Jiří	člen
Antes Radim	člen
Kamlerová Eva	člen
Večeřa Jaroslav	člen
Frejkovský Tomáš	člen
Raška Jaroslav	člen
Mertová Marta	člen
Ing. Sporysz Jiří	člen
Sohr Jiří	člen
Ing Pokojský Čestmír	člen

V Ostravě dne: 8.9.2009

Org. číslo 16-1032-8
ZO - Odborový svaz pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy
Závodní výbor 2
Dopravní podnik
701 71 OSTRAVA, Poděbradova 2

Ing. Kubíčkova Eva