

Polská PESA dokázala neuvěřitelné. Téměř.

04.01 2016 08:54, Redakce, Nezařazené

Polská společnost PESA Bydgoszcz SA se stala v nedávné minulosti dravcem na evropském trhu kolejových vozidel. Se svými vlaky uspěla dokonce v Německu a prorazit se jí podařilo také na obtížném ruském trhu. Jenomže žádný strom neroste do nebe. Zakázka na 120 nových tramvají Foxtrot pro Moskvu se v souvislost s pádem rublu pozastavila a do ruské metropole bylo dodáno jen 60 vozů, zatímco dalších 20 dokončených je v závodě výrobce v Polsku a firma se je snaží prodat jinému odběrateli, konkrétně na Ukrajinu (kde se zvažuje i výstavba společného závodu pro výrobu nových tramvají). Podobně špatně dopadla také zakázka pro německého dopravce Regentalbahn AG, kde dodané železniční vozy nesplňovaly parametry smlouvy, a tudíž neobdržely schválení typu, takže muselo dojít k navrácení již předaných vozů zpět výrobci. Mnohem větší strašák se ale vznášel nad výrobcem v posledních týdnech roku 2015.

PESA se totiž zavázala, že dopravcům – ať už železničním nebo městským – dodá do konce roku 2015 nasmlouvaná vozidla v daných lhůtách tak, aby bylo možné vyčerpat dotace z Evropské unie. Jenomže dodávky doznaly značného skluzu, takže předání vozidel a s ním i 1,93 (zhruba 12 mld. Kč) zlotých z evropských dotací bylo reálně ohroženo. Celkem mělo být předáno dopravcům 571 kusů kolejových vozidel, v polovině listopadu ovšem ještě 142 z tohoto počtu nebylo vyrobeno. Kromě zakázek pro PKP IC (20 jednotek DART) a Koleje Mazowieckie (22 vagónů a 2 lokomotivy) šlo o dodávky tramvají pro Kraków, Bydgoszcz, Łodź, Warszawu a Toruń v celkovém počtu 98 nezkompletovaných vozů. Přestože byly vznášeny velké pochybnosti o tom, zda PESA dokáže svým závazkům dostát, byly tramvaje (i zmíněné vlaky) nakonec přece jen předány nejpozději 30. 12. 2015 všem uvedeným dopravcům. Jako poslední přebíral vozy z 22kusové dodávky MPK Łodż.

PESA tedy dokázala vozidla v rekordně krátkém čase dopravcům předat, problémem ovšem je, že dotační programy vyžadovaly, aby vozidla byla nejpozději 31. 12. 2015 nejen fyzicky u svých zákazníků, ale také měla veškeré doklady o předání a způsobilosti k provozu, především zkoušky, jež byly specifikované v zadávacím řízení, případně typové zkoušky. To ovšem řada vozidel nesplňovala, včetně tramvají dodávaných do hlavního města, které odebralo 85 vozů řady PESA JAZZ, u nichž byly předepsány spolehlivostní zkoušky, které však tramvaje nebyly mnohdy i opakovaně schopny splnit, takže ačkoli vozidla byla fyzicky u dopravce, nebylo možné je dle podmínek smluv převzít, přičemž tato situace bude trvat i v prvních měsících roku 2016.

Nyní se proto ve spolupráci s polskou vládou (ministerstvem pro místní rozvoj) hledá cesta, jak zajistit financování tramvají a vlaků z fondů EU pouze na základě skutečnosti, že objednaná vozidla byla ve stanoveném termínu fyzicky u svých objednavatelů a zkoušky budou realizovány až dodatečně. Ačkoli ještě není oficiálně jasné, jak se k tomu bruselští strážci evropských peněz postaví, polské ministerstvo pro místní rozvoj už na konci roku 2015 ohlásilo, že obří balík peněz na projekty

je zachráněn. Firma, jež se v minulosti snažila opakovaně uspět také v oblasti dodávek tramvají v České republice (výběrová řízení na nové tramvaje pro Olomouc a Plzeň), se tak zřejmě vyhnula velké blamáži. Pokud by totiž nedošlo k proplacení evropských peněz, dopravci by dle povahy uzavřených smluv vozidla buďto vrátili nebo vymáhali škodu (ztrátu dotace) na dodavateli.

Url: Polská PESA dokázala neuvěřitelné. Téměř.