

# Zmrtvýchvstání. Polský Autosan se snaží vrátit na výsluní

31.10 2017 16:21, Redakce, Nezařazené

Počátkem roku 2016 jsme zde na webových stránkách informovali o nelehké situaci polské společnosti Autosan, která je známým výrobcem autobusů v zemi našeho severního souseda. Těžkosti s financováním přiznala společnost již v září 2013, kdy požádala o ochranu před věřiteli.

Firma se pokoušela o restrukturalizaci a finanční prostředky na svůj chod získávala snížením počtu zaměstnanců i rozprodejem majetku. Opakovaně byla nabídnuta v aukci, nicméně zájemci se právě nehrnuli. Za podnik v červených číslech se nikomu původně požadovaných 50 mil. zlotých (cca 300 mil. Kč) nechtělo dávat. Později se cena snížila až na 19 mil. zlotých (cca 114 mil. Kč) a počátkem února 2016 bylo oznámeno, že se novým majitelem staly společnosti  Huta Stalowa Wola a s PIT Radwar. Tyto firmy jsou ve vlastnictví státu a působí v rámci skupiny Polska Grupa Zbrojeniowa (PGZ), která je největší polskou společností zabývající se výrobou vojenské techniky. Právě vojenská technika by si měla v rámci výrobního programu Autosanu později více prosadit, nicméně nadále se počítá také s autobusy. Jejich produkci chtěli noví majitelé oživit, avšak na poměrně náročném polském trhu, na němž v oblasti městských autobusů jednoznačně dominuje Solaris Bus & Coach, se nezdálo, že půjde o snadný úkol.

Přesto firma začala sklízet úspěchy. Mnohými odepsaná společnost o sobě dala poprvé výrazněji vědět v červnu 2016, kdy v tendru na 15 autobusů kategorie MIDI (8,5–8,6 m) v polském Krakově porazila právě Solaris. Ten sice nabídl podle hodnotících kritérií lepší technické řešení, Autosan ale vyhrál zásluhou nižší ceny. Krakovský tendr byl přitom vnímán jako prestižní, navíc s náročnými požadavky, kterým se podařilo Autosanu se svou modelovou řadou Sancity  vyhovět.

Výhodou pro Autosan se navíc zdálo být spojení s polskou zbrojařskou skupinou. De facto jde totiž dnes o státní společnost (byť vlastněnou přes několik firem), takže je možné realizovat více či méně skrytou podporu v rámci státních zakázek. Tedy samozřejmě za předpokladu, že Autosan předloží relevantní nabídku a včas. Na jaře 2017 totiž bylo vypsáno výběrové řízení na 32 nových autobusů pro polskou armádu, u něhož se všeobecně očekávalo, že se vítězem stane právě Autosan. Jeho zástupci sice předložili nabídku, ale až 20 minut po vypršení lhůty na její podání, a tak se vítězem stal MAN Truck & Bus, který se jako jediný další do tendru přihlásil. Nákup německých autobusů pro polskou armádu vyvolal u některých politických reprezentantů bouři nevole, nicméně na samotném tendru to již nic nezměnilo a v zájmu zachování alespoň určité transparentnosti byla smlouva s MAN

Truck & Bus skutečně podepsána (ukázalo se totiž, že Autosan nebyl schopen některá kritéria splnit ani v případě, že by nabídku podal včas).

Autosan ovšem dostal další šanci, neboť koncem září 2017 byl vypsán nový armádní tendr, tentokrát na 28 autobusů, jehož podmínky byly upraveny tak, aby je Autosan se svými autobusy již splňoval. Taková velká zakázka by společnosti jistě pomohla získat potřebné finanční prostředky na další rozvoj, který zahrnuje také plány na výrobu vlastních elektrobusů.

Neznamená to ale, že by se firma ze Sanoku soustředila jen na polské vojenské zakázky. Velmi aktivní se ukázala být zejména v poslední době v řadě tendrů na dodávky svých městských nízkopodlažních vozů. Jen během posledních třech měsíců podepsala smlouvy na dodávky autobusů pěti polským dopravcům. Největší zakázku představuje 12 autobusů Sancity 12LF pro dopravce Marco Polo z Wrocławi, neméně důležitý je kontrakt na 11 autobusů kratší verze Sancity 10LF pro dopravce MZK Starogard Gdanski a zmínit můžeme například i dodávku 6 vozů Sancity 10LF pro město Stalowa Wola. Nejlepší cenovou nabídku podal Autosan i v tendru na autobusy pro Przemyśl, který chce pořídit 15 autobusů standardní 12m délky. Toto výběrové řízení ale prozatím není uzavřeno.

Polský trh, který zejména v oblasti prodeje městských autobusů vykazoval v posledních letech relativně stabilní tržní podíly jednotlivých značek, zažívá v období posledních dvou let snahu o vzestup dravých lokálních producentů. Důkazem toho je nejen zvýšená aktivita Autosanu, který je „na útěku z hrobníkovy lopaty“, ale také stále aktivnější vystupování lublinského Ursusu.

*Libor Hinčica*

Url: Zmrtvýchvstání. Polský Autosan se snaží vrátit na výsluní