

Vybrané trolejbusové a tramvajové investiční akce na Ukrajině (2)

22.01 2018 16:59, Redakce, Nezařazené

Po čase se opět povídáme na přehled toho nejzajímavějšího, co se na Ukrajině za poslední měsíce na poli investic do trolejbusové a tramvajové dopravy odehrálo.

Oděský podnik KP „Oděsgorelektrotrans“ loni nakupoval částečně nízkopodlažní tramvaje a celkem jich objednal 11. Deset z nich je typu T3 KVP Od a jsou stavěny na bázi nových skříní, pod které jsou zavazovány repasované podvozky z vyřazených tramvají (u většiny podvozků však zůstal původní prakticky jen rám). Výzbroj je nová a pochází z Česka, konkrétně od Cegelecu. Interiér vozů je řešen dle návrhu ukrajinské firmy MDS, která se podílela např. na modernizaci rumunských tramvají.
Na desítku vozidel byly vypsány dva tendry (v každém bylo poptáváno pět skříní), jeden 18. února 2017 a druhý 25. července 2017, oba přitom vyhrál podnik kyjevský Politechnoservis. V obou tendrech byl jediným soupeřem Politechnoservisu Kyjevskij zavod elektrotransporta. V prvním tendru sice zkoušel štěstí i podnik Tatra-Jug, neprošel však kvalifikačním sítem, a účast v druhém tendru pak už vzdal. Cena za jednu dodanou skříň se pohybuje okolo 4,5 mil. hřiven (dnes méně než 4 mil. Kč). Zajímavý je jistě fakt, že Politechnoservis dodal v roce 2015 prototyp a v červnu 2016 vyhrál i výběrové řízení na první pětikusovou sérii, která byla dodána do února 2017. Momentálně chybí dodělat z 10 loni vysoutěžených vozů T3 KVP Od ještě sedm kusů. Oděský tramvajový park byl naposledy omlazen v letech 2006 až 2008, dalších sedm let se pak nic nedělo.

Jedenáctou loni objednanou tramvají je vůz postavený na bázi běloruského typu BKM-802, nicméně pro skříň objednanou na konci loňského roku u podniku BKM-Ukrajina, ukrajinského dealera běloruského Belkommunmaše, zatím chybí podvozky. V tendru na tento vůz, který byl uzavřen v listopadu 2017, byla přitom konkurentem tohoto podniku firma Agrotechnika, která, světe div se, rovněž zastupuje Belkommunmaš. O výběrové řízení se pokoušela i Tatra-Jug, ale nebyla do konkurzu připuštěna, protože od roku 2015 neprodala žádné vozidlo. Zájem o nové tramvaje je přitom na Ukrajině minimální, tudíž kritérium určitých dodávek v posledních letech je pro Tatru-Jug, ale i jiné podniky mající o produkci tramvají zájem, obtížně, pokud vůbec, splnitelné.

Prezident ukrajinské korporace Etalon Vladimir Butko ovšem nedávno uvedl, že jeho podnik, který vyrábí mj. autobusy a trolejbusy, plánuje zavést právě výrobu tramvají. Pro letošní rok to sice ještě dle jeho slov není reálné, už nyní by ale bylo možné tramvaje alespoň opravovat. Jaké, to je otázkou, protože i oprava tramvají externími subjekty víceméně stojí, nebo vyvolává, jako v případě Oděsy, kontroverze. Podnik Etalon dodal roku 2017 pět trolejbusů do Černihivu (Černigova), ale dle slov Butka *„za prakticky dumpingové ceny*“, což si již dále nemohou dovolit. Investice Etanolu do rozvoje výroby činily v roce 2017 okolo 2 mil. USD.

Zůstaňme ale ještě u Belkommunmaše. Ten, jak jsme nedávno informovali na našem webu, začal dodávat první ze 47 vozů pořizovaných na úvěr od EBRD do Oděsy, zastupován je přitom v této zakázce Agrotechnikou. V prosinci došel po zdlouhavém celním řízení první trolejbus typu BKM 321 a v lednu 2018 se plánuje příchod dalších čtyř.

V Kremenčuku se stále čeká na nové trolejbusy, které by měl dodat díky srpnovému vítězství Bogdan a jejichž pořízení je možné díky úvěru EBRD (Kremenčuk se stal teprve druhým ukrajinským městem, který na kredit od EBRD dosáhl, prvním byla Oděsa). Pět ze 40 pořizovaných vozidel má být 18metrových a zbytek 12metrových. První vůz měl být dodán už v září, pak se termín posunul na konec roku a ani v polovině ledna 2018 se Kremenčuk nedočkal. Na vozy od Bogdanu čekají i v jihoukrajinském Chersonu, respektive se své objednané čtveřice na počátku listopadu 2017 dočkali, ale vozy nejezdí. V obou případech je příčina stejná a vyvolala na Ukrajině skandál. Vozy totiž byly vybavovány vadnými ruskými motory, takže Bogdan musel podat reklamaci a čeká na nové, opět z Ruska. Motory mají pocházet ze Pskova. Nikdo sice nejmenoval, o jaký podnik se jedná, dle zjištění naší redakce by se ale mohlo jednat o Pskovskij elektromašinostroitěl’nyj zavod (*Псковский электромашиностроительный завод*). Ten dodával motory například ruskému výrobci trolejbusů Trans-Al’fa ze severozápadně ležící Vologdy či Trolze.

Jak známo, Bogdan je společností přímo napojenou na prezidenta Ukrajiny Porošenka, který přitom vede, coby hlava ukrajinských ozbrojených sil, proti prorusky sympatizujícím regionům usilujícím o samostatnost tzv. antiteroristickou operaci. Praxe, kdy jsou nadále pořizovány, zpravidla přes prostředníky, ruské komponenty, přitom není málo rozšířená, ukrajinské podniky jednoduše některé požadované výrobky neumí zhotovit, a tak se hledají cesty, jak obchodní restrikce obcházet, a někteří ukrajinští politici, jak ukazují některé na Ukrajině medializované případy, přitom s touto praxí nemají problém. Dodejme, že Kremečnuk slíbil vypsat tendr i na desítku parciálních trolejbusů, jenže zatím se nic nestalo.

Nicméně, jak se říká, lepší alespoň něco než nic. To například v Lucku, Žytomyru, ani Ternopilu nepořídili ani jeden nový trolejbus, stejně jako ve Lvově, který nekoupil ani jednu novou tramvaj, avšak pro letošek již s nákupem nových tramvají počítá a chystá se i do obnovy tratí v centru města. V Kropyvnickém sice trolejbusy nekupovali, ale na začátku loňského roku doběhla dodávka dvacítky nových vozidel typu Dnipro T103 z tendru z roku 2016, díky čemuž se tamní vozový park téměř celý obnovil („ostudu“ dělají v ulicích jen některé JUMZy a ZiUčka). Nikolajev také loni nenakupoval, ale zato se rozhodl, že prodlouží jednu ze svých trolejbusových tratí.

Loni v prosinci obnovili jednu z dlouhých trolejbusových tratí v Dněpropetrovsku, a to na západně ležící sídliště Parus-2. Kromě toho se plánuje stavba další trati. Město zároveň nakoupilo 13 parciálních trolejbusů a 12 obyčejných trolejbusů, které budou do města brzy přicházet. V prvním případě se tendr musel opakovat, protože se přihlásil jen jeden uchazeč, a to BKM-Ukrajina zastupující Belkommunmaš. Do druhého pokusu se přihlásila kromě tohoto podniku, požadujícího za trolejbusy typu BKM 321 72,434 mil. hřiven, i firma Agrotechnika, která, jak už víme, zastupuje na Ukrajině tentýž subjekt. Agrotechnika požadovala 72,6 mil. hřiven. Díky dvěma uchazečům už bylo formálně vše v pořádku a město dostane, co požadovalo. Dodejme, že parciální trolejbusy mají

být podobné těm oděským, akorát jim budou autonomní chod zajišťovat baterie a ne dieselový agregát.

V tendru na klasické trolejbusy pro Dněpropetrovsk zvítězil Torhovyj Dim „LITAN“, který sice nic nevyrábí, ale Dněpropetrovsku dodá za částku 66,708 mil. hřiven běloruské vozy MAZ-203T. Tendru se účastnily i podnik UkeEvroMAZ, který rovněž nabízel vozy téhož běloruského výrobce, MAZu, a dále kyjevský podnik Okrajina, přičemž ani ten trolejbusy nevyrábí a zřejmě nabízel, podobně jako před několika lety v Kyjevě, vozy ruského podniku Trans-Al’fa.

V Sumách si loni pořídili od Belkommunmaše (přes dalšího prostředníka, tentokrát firmu SP Janyks) čtyři trolejbusy BKM 321. V Kyjevě probíhá dodávka 40 tramvají Pesa, většina z nich už je na místě a v provozu. Stejně tak se rozběhla dodávka sedmi Elektronů, a to na základě loňského tendru. Jako fiasko se ale zatím jeví dodávka 80 trolejbusů, z toho 20 článkových, jejichž příchod očividně vázne, protože zatím přišlo pouze jen několik sólo vozidel.

Ve městě Kamjanske byly na podzim zakončeny zkoušky nové tramvaje Tatra-Jugu, která se vrátila do svého místa narození, právě zmíněného Dněpropetrovsku. Zkoušky se oproti původnímu předpokladu o několik týdnů protáhly.

Ve Vynnicji se loni objevila již třetí tramvaj typu KT4UA zvaná „VinWay“, což je modernizovaná tramvaj tramvaj KT4SU s vloženým novým středním nízkopodlažním článkem. Po ev. č. 228 a 225 zhotovených v roce 2016 má tato tramvaj ev. č. 223. Kromě toho byla loni ve Vynnicji zhotovená i sólo verze T4UA „VinWay“ o délce 16 m vyrobená z vozů T4SU, jejíž rodina se ještě loňského roku rozrostla o další tři vozy. Na tramvajích „VinWay“ mají velký podíl české subjekty, především KVAZAR PLUS a Cegelec. Dodávky dalších modernizovaných tramvají, které výrazně zkvalitňují tamní tramvajovou dopravu, jsou ale nejisté, protože existuje reálná možnost bezplatného pořízení tramvají z Curychu, které by však mohly přijít reálně až k roku 2020.

V Doněcké oblasti stojí za zmínku Kramatorsk. Ten se sice zbavil loni tramvají, zato ale pořídil 7 vozů Dnipro T203 (tendr byl vypsán městem), 4 trolejbusy BKM 321 (tendr vypsala správa Doněcké oblasti, která má dnes faktické sídlo v Kramatorsku), a také došly zbývající dva ze tří vozů BKM 321 pořízených díky kontraktu z roku 2016.

Dva tendry na 6 a 1 vozidlo úspěšně završili v Mariupolu, ke konci roku 2017 tedy došlo sedm vozů, všechny typu Dnipro T103. Dodavatelem byl Torhovyj Dim „LITAN“. O alespoň jeden trolejbus se snažili ve Slavjansku, výběrové řízení, které vyhrál také Torhovyj Dim „LITAN“, ale nakonec zrušili. Jak jsme již psali v září 2017, v Rovně si objednali u firmy Torhovyj Dim „LITAN“ šest vozů s autonomním dieselovým pohonem, ale jejich dodávka byla částečně přesunuta na letošní rok.

Na Ukrajinu putovaly i nadále ojeté trolejbusy a tramvaje z ČR a Slovenska a stejný trend bude pokračovat i letos. Nejvíce českých/slovenských ojetin, typu T3SU či T3SUCS, získal loni Mariupol, který se během necelých dvou let dočká více než 40 tramvají z Prahy a Košic (většina z nich už je na místě, jedna už je ale po vážné nehodě). Některé vozy procházejí před příchodem do Mariupolu modernizací, která je prováděna v Dněpru na Južmašu (vozy jsou přerozchodovány, získávají wi-fi router, kamery pro monitoring nástupu/výstupu cestujících a salónu, upravený informační systém aj.). Mariupol se díky tramvajím československé produkce zbavuje starých sovětských vozů, které míří do šrotu. Kromě toho se i město přes nepříznivou finanční situaci snaží investovat do zastaralé tramvajové i trolejbusové infrastruktury. Nápomocnými subjekty mu jsou přitom EBRD a Světová banka.

Text: Vít Hinčica

Url: Vybrané trolejbusové a tramvajové investiční akce na Ukrajině (2)