

Kontrolu nad polskou Pesou by měl převzít stát

06.03 2018 17:06, Redakce, Nezařazené

Polská společnost PESA Bydgoszcz, která se potýká dlouhodobě s finančními problémy, sehnala investora. Je jím společnost Polski Fundusz Rozwoju – PFR (Polský rozvojový fond). Tato společnost založená v roce 2016 má sice formu akciové společnosti, je však 100% vlastněná státem. Jejím primárním účelem mělo být podporování rozvoje polských podniků, v praxi se však používá také k sanování polských firem, které se dostaly do finančních obtíží. Podobně jako Pesa byl například převzat jiný producent kolejových vozidel – firma FPS H. Cegielski. Další z polských výrobců – NEWAG – už dříve avizoval, že by rovněž rád s PFR jednal o možném převzetí části akcií. Fakticky pak kontrolu nad firmami, v nichž PFR převezme celý nebo většinový podíl, získává polský stát.

Pesa se dostala do problémů z několika důvodů. Jedním z nich bylo předčasné ukončení kontraktu na nové tramvaje pro Moskvu, byť zde se firma alespoň částečně zahojila díky dodávkám v podstatě identických vozů do ukrajinského Kyjeva (platby za již dodané moskevské vozy však doposud neměly být všechny uskutečněny). Dalším problémy způsobilo prodlužování schvalování dieselových jednotek v Německu, neobjednání nových vozů ze strany PKP Intercity a v neposlední řadě obchodní politika výrobce.

Není tajemstvím, že Pesa šla v řadě kontraktů do rizika a zejména tramvaje nabízela za nízkou cenu, anebo s takřka nereálnými dodacími termíny. Jelikož výběrová řízení v zemích východní Evropy jsou zpravidla orientována jen na cenu a dopravci se doposud nenaučili pracovat také s náklady v průběhu životnosti vozidla, nabízela Pesa často jednoduchá řešení, která se začala provozovatelům prodražovat v průběhu provozu na náhradních dílech. To by výrobce samo o sobě příliš neohrožovalo, kdyby však díly, z nichž byla vozidla sestavená, vykazovaly spolehlivost alespoň po dobu záruky. Velké množství problémů, které se musely řešit v záruce, vedly k tomu, že opravy (a nebylo jich vskutku málo) musel platit výrobce ze svého. Ceny, za které vozidla prodal, přitom s žádnými výraznějšími „polštáři“ pro financování záručních oprav, nepočítaly.

Situace došla tak daleko, že Pesa nebyla schopná dokládat i v rámci vyhraných kontraktů bankovní záruky, a tak nemohla podepsat smlouvy. Přišla tak například o velký kontrakt na tramvaje pro Krakov, v němž si předtím za pomocí soudu vymohla návrat mezi hodnocené nabídky (a nakonec i vyhrála). V listopadu získala půjčku ve výši 200 mil. zlotých (zhruba 1,2 mld. Kč) od společenství 6 bank, nicméně na přežití firmy to nestačilo. Snahou proto bylo sehnat investora, který firmu postaví na nohy. Spekulovalo se například o zájmu švýcarského Stadleru, španělského CAFu, nebo polského Newagu. Nakonec měli zůstat jen dva zájemci, z nichž ten jeden byl z našeho pohledu velice zajímavý, neboť nemělo jít o nikoho jiného než o českou Škodu Transportation. Tím druhým byla

zmíněná státní firma PFR.

Dne 2. 3. 2018 bylo oznámeno, že právě PFR převezme akcie společnosti Pesa. Po posouzení nabídek se mělo zdát, že je to lepší řešení. Není přitom jasné, jak velký vliv PFR ve firmě získá, Pesa se snažila získat investora, který by jí poskytl částku mezi 200 až 400 mil. zlotých (tedy s poněkud širokým rozptylem od 1,2 do 2,4 mld. Kč). Investor musel být nalezen do konce března. Pokud by k tomu nedošlo, firma by s největší pravděpodobností skončila v úpadku.

Libor Hinčica

Url: Kontrolu nad polskou Pesou by měl převzít stát