

Petrohrad pořizuje 142 trolejbusů

26.11 2019 00:15, Redakce, Nezařazené

Ve středu 20. listopadu 2019 petrohradský Gorelektrotrans vyhlásil tři tendry na pořízení celkem 142 nových trolejbusů pro Petrohrad prostřednictvím finančního leasingu, přičemž jeden z těchto tendrů možno označit za překvapení.

Petrohrad je momentálně největším ruským trolejbusovým provozem a po Minsku také druhým největším trolejbusovým provozem na světě. Jeho park čítá 690 trolejbusů, z nichž je momentálně 660 v provozu. Více než 80 % parku je mladších 12 let, nejstarší vozy pocházejí z druhé poloviny 80. let 20. století, avšak jejich počet se omezuje stejně jako v případě vozů z 90. let na jednotky.

První ze tří tendrů je vypsán na 87 sólo vozidel s kapacitou alespoň 90 míst (při 5 osobách/m2), z toho musí být alespoň 26 k sezení. Cena této zakázky je 1 941 314 614,76 rublů, tj. cca 691 mil. Kč, neboli odhadovaná cena jednoho trolejbusu je 7,93 mil. Kč. Prvních 10 vozů má být dodáno v březnu 2020, dalších 25 v dubnu 2020, dalších 30 v květnu 2020 a zbývajících 22 do 20. června 2020. Druhý tendr je vypsán na 35 parciálních trolejbusů s obsaditelností alespoň 85 osob, z toho musí být alespoň 26 míst k sezení. Hodnota zakázky je 1 093 001 651,03 rublů, tj. cca 390 mil. Kč, neboli 11,14 mil. Kč za vůz. Prvních 20 vozů má být dodáno v květnu 2020, zbývajících 10 mezi 1. a 20. červnem 2020. Třetí tendr je svým způsobem překvapením, jelikož je poptáváno 20 článkových vozů o kapacitě 140 osob, z toho musí být alespoň 36 míst k sezení. Očekávaná hodnota zakázky je 699 293 181,76 rublů, tj. 253,17 mil. Kč, neboli 12,6 mil. Kč za vozidlo. Prvních deset vozů má být dodáno v květnu 2020, dalších 10 mezi 1. a 20. červnem 2020.

Článkové vozy jsou v Petrohradu momentálně raritou, jelikož nyní je v provozu pouze 6 ks typu ZiU-683BM1, který byl do Petrohradu dodáván od počátku 90. let do první dekády tohoto století, a dále 6 ks typu BMZ-62151 «Prem'er"» z roku 2012 a dva vozy Trolza-6206.01 «Megapolis». Ve vzdálenější minulosti bylo k vidění v ulicích města několik desítek vozů ZiU-683BM1, případně příbuzného typu ZiU-6205 či jiných odvozenin a typů, avšak Petrohrad nikdy nešlo označit za Mekku článkových vozidel. Již delší dobu navíc v Rusku článkové trolejbusy nikdo nevyrábí, volba tak možná padne na Belkommunmaš.

Trolza končí

Pokud jde o engelskou Trolzu, ta se nadále nachází v hluboké krizi a svůj boj velmi pravděpodobně prohraje. Vyhrála sice v tomto měsíci zakázku na 7 trolejbusů pro Saratov, nicméně se jedná o vozy, jejichž výroba už byla započata v minulosti pro Krasnojarsk, a dodávka těchto už skoro hotových vozů proběhne do 20. prosince 2019. Z finančního hlediska však tento kontrakt vůbec nic neřeší.

Trolza naopak prohrála v poslední době jeden významný obchodní spor s ruskou bankou BM-Bank a měla by jí spolu se společností Arno, za kterou se kdysi zaručila, splácet v přepočtu necelých 400 mil. Kč.

Další peníze dluží Trolza na základě rozhodnutí arbitrážního soudu Petrohradu a Leningradské oblasti, kde dne 19. listopadu 2019 uspěla banka Rossija ve sporu o 190 mil. rublů (cca 69 mil. Kč) a některé části majetku. Tatáž banka chce arbitráží dne 27. listopadu 2019 docílit toho, aby byl podnik prohlášen za zkrachovalý. O další peníze se chce soudit i ruské ministerstvo průmyslu a obchodu, které podalo k arbitrážnímu soudu Saratovské oblasti v tomto měsíci případ, ve kterém žádá o 478 mil. rublů (ca 173 mil. Kč) za subvenci, kterou poskytlo Trolze na podporu výroby – tu ale engelský podnik na počátku roku 2019 přerušil a to se ministerstvu nelíbí. To všechno de facto pro Trolzu znamená smrt, protože zhasla i naděje, že by v zakázce pro Petrohrad mohla uspět s pomocí Státní dopravní leasingové společnosti, za kterou stojí ruské ministerstvo dopravy a která si před dvěma lety odebrala od Trolzy vozy pro Krym. Tato společnost totiž u Trolzy také požaduje peníze, a sice více než 600 mil. rublů (přes 217 mil. Kč).

Samozřejmě se vyskytují různé dohady a otázky na téma, proč Trolza dopadla tak, jak dopadla. Jednalo se jen o dílo nešťastné náhody, důsledek špatné práce managementu, o snahu vytunelovat peníze poskytnuté cizími subjekty, nebo snad měla být Trolza na trhu cíleně zlikvidována a nahrazena jiným podnikem? Je těžké se dobírat pravdy a zjistit, co vše se okolo Trolzy v posledních letech dělo, každopádně nelze popřít, že v poslední dekádě byla Trolza v produkci trolejbusů poměrně úspěšná, byť její tradiční hlavní zákazník, Moskva, před několika lety odpadl. Ať už to ale dopadne jakkoli, v Engelsu truchlit zřejmě muset nebudou, v jejích halách se totiž již pomalu etabluje úspěšná společnost PK «Transportnyje Sistěmy», která tam již začala vyrábět první trolejbusy, a to pod hlavičkou nově zřízeného podniku Engel’sskij zavod električeskogo transporta (*Энгельсский завод электрического транспорта*). A právě ten si zřejmě něco ze zakázek pro Petrohrad ukrojí…

Text: Vít Hinčica

Url: Petrohrad pořizuje 142 trolejbusů