

# Bělehradská soutěž na trolejbusy ztroskotala

31.07 2026 19:43, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dne 22. 7. 2026 došlo k otevření nabídek v soutěži na dodávku 60 nových parciálních trolejbusů délky 12 m, u které měly nabízející subjekty povinnost zajistit také financování prostřednictvím leasingu.

Výběrové řízení bylo vypsáno v březnu letošního roku a od počátku vyvolávalo otázky stran reálnosti navrženého systému financování vozidel. Nabídky se podávaly do poloviny dubna 2026, město pak ale opakovaně odložilo termín jejich otevření. Nyní je jasné, že navzdory dřívějším spekulacím o širším počtu účastníků byla nabídka podána pouze jediná. I ta však musela být odmítnuta, a to právě kvůli financování.

Bělehrad neustále lavíruje, jak s trolejbusy do budoucna naložit. Po neúspěšné soutěži z roku 2022, v níž přišla jediná nabídka od Škody Electric, která byla výrazně vyšší než disponibilní rozpočet, se začalo hovořit o možnosti náhrady trolejbusů elektrobusy. To vyvolalo – i vzhledem k nedávno provedeným investicím do infrastruktury – vlnu nevole. Jelikož zkorumpovaným Srbskem zmítaly v té době již nepokoje občanů proti prezidentovi Vučićovi a jeho spolupartajníkům u vládního vesla, bylo téma trolejbusů „přihozeno“ do balíku témat, která byla veřejností akcentována coby ukázka diletantství vládních kruhů.

Jak už jsme uvedli v našem nedávném článku, jenž se tématu trolejbusů v srdci Srbska věnoval, ani vypsání soutěže na dodávku 60 trolejbusů neznamenalo, že se město rozhodlo trolejbusy udržet, a to jednak kvůli zvolenému způsobu financování (o finanční kondici Bělehradu a městského dopravce GSP bude ještě řeč) a jednak kvůli opakovaným snahám o převedení části linek MHD pod soukromou společnost Strela, která slibovala zavést na trolejbusových linkách elektrobusy. Projekt nákupu nových trolejbusů se přitom s jednáními s firmou Strela časově prolínal.




V Bělehradě je v současné době provozních zhruba 80 trolejbusů z let 2004 až 2010. Některým trolejbusům byly v rámci oprav nahrazeny původní světlomety kulatými svítilnami, což vozidla poněkud zestárlo. (foto: Libor Hinčica)

Jistý optimismus – jak se nyní ukázalo bezpředmětný – vlévala zastáncům trolejbusové dopravy informace o tom, že navzdory podmínce zprostředkování leasingu měly být do tendru podány tři nabídky, přičemž se skloňovala jména účastníků Škoda Electric, Bozankaya a Higer (či Yutong). Šlo však o novinářskou kachnu. Dne 22. 7. 2026 už bylo jasné, že nabídka přišla pouze jediná, a to od firmy SDT Group. Ta na trhu vystupuje jako lokální zástupce Solarisu, nicméně v srbských kulisách to vůbec nemusí znamenat, že byl jmenovanou firmou skutečně nabízen produkt ze země našich severních sousedů. Ve výsledku je to tak jako tak jedno.

Společnost nabídla šedesátku vozidel za 53,92 mil. € bez DPH, takže jeden 12m vůz měl vycházet v přepočtu na „lidových“ 21,8 mil. Kč. Cena by mohla být snad odůvodnitelná v případě, že by zahrnovala náklady onoho finančního leasingu, tj. operovala by s úročením (ostatně odhadovaná hodnota nabídky byla stanovena na 23,6 mil. €). Problémem bylo, že SDT Group finanční leasing nezajistila, takže nabídka nesplňovala kritéria, a musela být tudíž odmítnuta. Tendr byl prozatím formálně pozastaven, předpokládá se však jeho zrušení.

Absence leasingu přitom nebyla chybou v nabídce firmy SDT Group. Nabízející jen nebyl schopen krytí zajistit, protože žádná leasingová společnost nebyla ochotná poskytnout financování kvůli neúměrnému zadlužení GSP. Do písmene se tak vyplnil černý scénář, který předpovídaly odbory *Sindikat Centar GSP* už v březnu při vypsání soutěže.

Na začátku července 2026 měly závazky GSP činit 27,7 miliard dinárů, tj. zhruba 235 mil. € (resp. 5,7 mld. Kč). Nemalá část této sumy připadala na dodavatele podniku, přičemž podle tvrzení předsedy odborů Ivana Bankoviće měli už tři nejvýznamnější dodavatelé a servisní firmy autobusů

přerušit spolupráci s GSP kvůli obrovským dlužným částkám a aktuálně hrozí dopravnímu podniku žalobami a nuceným vymáháním. Zhruba 70 % veřejných zakázek dopravce pak aktuálně končí neúspěšně, protože platební podmínky jsou nastaveny vždy až po dodání, přičemž platební morálka se průběžně zhoršuje. Někteří dodavatelé pak čekají dle odborů na zaplacení dílů i déle než rok. Nedostatek náhradních dílů má už nyní ovlivňovat i provoz MHD…

Url: Bělehradská soutěž na trolejbusy ztroskotala