

Kousek tajemství moskevské dopravní reformy

09.03 2025 20:32, Egor Muleev, Metro Ostatní Tramvaje

Moskevská doprava zažila v uplynulých zhruba 15 letech nebývalou proměnu. Od roku 2015 postavila ruská metropole kilometry tunelů metra, železniční tratě, nové dálnice, vyhrazené pruhy pro autobusy, chodníky i cyklostezky, představila carsharing, taxi službu na bázi Uberu, sdílená kola, multimodální jednorázovou jízdenku, vytvořila placený parkovací systém se „smart“ softwarem sledujícím pohyb automobilů a lidí, upravila stovky kilometrů pěších koridorů a parků atp. Bezprecedentní modernizace srdce Ruska se dotkla i vozového parku veřejné dopravy, jenž byl omlazen obrovskými dodávkami nových tramvají a elektrobusů ruské provenience, přičemž tempo této obnovy nemá ve světě srovnání. Z cca 530 tramvají jsou i ty nejstarší jen 12 let staré a flotila elektrobusů dnes zahrnuje okolo 2 200 vozidel.

Výrazné zpomalení investic nepřinesly ani sankce dopadající na ruskou ekonomiku, a to ani ty první z roku 2014 (po okupaci Krymu), ani ty, kterými je ruské impérium obtěžkáváno po útoku na zbytek Ukrajiny v únoru 2022. Tempo investic se v posledním období zpomalila spíše z toho důvodu, že docházejí nápady, jak disponibilní prostředky v hranicích hlavního města, jenž je bezpochyby nejbohatším regionem Ruské federace, dále utrácet. Na následujících řádcích se pokusíme přiblížit, jak se veřejná doprava do centra pozornosti moskevských představitelů dostala.



Moskevská jednotka metra nazývaná „Moskva-2020“ (tvořená vozy 81.775, 81.776 a 81.777) v sousedství vlaku „Balties“ (tvořeného vozy 81.725, 81.726 a 81.727, z nichž na snímku vidíme jen čelo prvního jmenovaného) určeného pro Petrohrad na fotografii z výrobního závodu Metrovagonmaše. (zdroj: Wikipedia.org)

Moskevská veřejná doprava spadá pod správu místního odboru dopravy (*Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы*), přičemž spory o disponibilní finanční prostředky a nakládání s nimi vedly už v minulosti ke vzniku dvou sice městských, ale přece jen oddělených dopravců – Metro, o jehož zaměření se asi není zapotřebí blíže rozepisovat, a Mosgortrans, pod který spadá provoz tramvají a autobusů (elektrobusů). V případě metra došlo po roce 2010 k vyjmutí stavebních činností z rukou provozovatele pod magistrátní odbor výstavby, který obstarává i případné investice do rozvoje tramvají. Samotný odbor dopravy tak přerozděluje obrovský rozpočet, který je určen pouze na chod služby a investice do dopravních prostředků, nikoli do infrastruktury. V roce 2020 šlo například o částku 200 miliard rublů (cca 64 mld. Kč), což je suma, o které si mohou nechat ostatní ruská města a regiony jenom zdát. Pokud bychom si chtěli uvedené ilustrovat číselně, zjistíme, že v témže roce na oblast s 1 mil. obyvatel připadalo v rámci celé Ruské federace obvykle jen 82 mld. rublů (cca 26,2 mld. Kč) na veškeré potřebné výdeje, takže prostředky, s nimiž Moskva má a měla možnost disponovat, se naprosto vymykají standardu čehokoli, co leží za katastrálními hranicemi hlavního města.



Propagační fotografie tramvaje 71-931M přezdívané Vityaz M u jednoho z tzv. Stalinových mrakodrapů (celkem jich je v Moskvě sedm). Tento slouží konkrétně jako obytná budova a nachází se na Kotelničeském nábřeží. (zdroj: město Moskva)

Uvedených 200 mld. rublů přitom nemusí představovat uzavřený interval, protože v případě vagónů metra je financování vedeno po různých liniích, takže dopátrat se finální částky je v ruských podmínkách takřka nemožné. V roce 2020 byla uveřejněna statistika jednoho novináře, který se dopočítal k tomu, že výrobce vagónů Metrovagonmaš (*Метровагонмаш*) je druhým nejvýznamnějším dodavatelem pro město. Přeskočit jej dokázala pouze jedna stavební firma.

Vlastníkem Metrovagonmaše je průmyslová skupina Transmašholding (*Трансмашхолдинг*), která byla založena v 90. letech skupinou ruských oligarchů. Ti se dostali k finančním prostředkům díky těžbě a vývozu uhlí v době, kdy byla Ruská federace v ekonomickém rozkladu (ekonomická reforma v zemi, o kterou se marně pokoušelo ještě sovětské vedení, byla naprosto zpackaná a pro stát v mnoha aspektech krajně nevýhodná; řada lidí tak díky nejrůznějším machinacím, nedomyšleným zákonům i nelogickým opatřením v bankovním sektoru přišla k nepředstavitelným majetkům). Transmašholding začal skupovat společnosti nejen v samotném Rusku, ale také v dalších postsovětských a postkomunistických státech. Ne všude byl úspěšný, nicméně v zemi dvojhlavého orla si podnik vydobyl takřka monopolní postavení, z čehož dlouhá léta profitoval také francouzský Alstom, který v roce 2009 získal ve společnosti 20% podíl, který později zvládl dokonce navýšit (na 33 %), pak zase snížit (opět na 20 %), a nakonec mu nezbývalo, než jej prodat zpět do ruských rukou (akvizice byla dokončena až v březnu 2024).



Výroba vozu metra 81.775.2 (Moskva-2020) v Metrovagonmaši v roce 2024. (zdroj: Wikipedia.org)

Ze spojení s Alstomem měla vzejít také obnova vozového parku moskevských tramvají. V roce 2012 se zdálo, že se bez obtíží podaří dokráčet francouzskému gigantu k vítězství s tím, že by se pak v ruských závodech vyráběly pro Moskvu slavné Citadisy. Jeden takový vůz značený podle místních zvyklostí jako model 71-801 a přezdívaný TramRus (jinak šlo o typ Alstom Citadis 301 CIS) byl v roce 2014 i dokončen a v Moskvě testován (nyní je již dlouhodobě mimo provoz). V té době už ale bylo jasné, že Moskva se poruštěných Citadisů nedočká. Další ruští výrobci tramvají totiž začali již v roce 2012 poukazovat na očividně nekalé soutěžní podmínky a otevřeně se hovořilo o tom, že lokální odbor dopravy byl s Alstomem (a tím i s Transmašholdingem) předem dohodnut. Pod tlakem z podpisu smlouvy sešlo a v opakované soutěži uspěl Uralvagonzavod ve spojení s polskou Pesou. Ukázalo se, že ušít výběrové řízení na míru může být i v ruských (!) podmínkách problém, a tak bylo zapotřebí se do budoucna na nespokojenost jiných dodavatelů lépe připravit.

Ještě v roce 2012 byl do čela moskevského odboru dopravy jmenován nový šéf, který dříve zastával roli šéfa Aeroexpresu – pravidelného železničního spojení mezi centrem Moskvy a letištěm. Asi nepřekvapí, že Aeroexpres byl rovněž součástí Transmašholdingu a nový šéf moskevské dopravy v něm před svým nástupem držel 10% podíl, jehož se však musel podle zákona zbavit, což učinil. Po změně stráží se přišlo s novým konceptem výběrových řízení. Prosté dodávky kolejových vozidel byly změněny tak, aby byly posuzovány a hodnoceny především náklady životního cyklu (LCC). Dodavatel měl tedy nově zajišťovat i technickou údržbu vozidel, k čemuž však rozhodně ne každému uchazeči byly vytvořeny identické podmínky (ostatně zvýhodnění vybraného dodavatele prodejem či pronájmem technického zázemí údržby není cizí ani nám v České republice).



Pohled do interiéru moskevské tramvaje 71 931M z produkce společnosti PK Transportnyje Systěmy. (zdroj: Wikipedia.org; foto Mos.ru)

První smlouva dle nového režimu na údržbu byla podepsána v roce 2013 v případě metra. Metrovagonmaš (jak už víme, jde o součást Transmašholdingu) se takto dostal k údržbě více než 200 vagónů metra na dobu 30 let. Postupně byly z moskevské veřejné dopravy vyváděny údržby také dalších vozidel a zařízení. Nepříjemnosti s protestující konkurencí pak pomohla do značné míry vyřešit anexe Krymu v roce 2014, kdy se část západních firem (kooperující s místními dodavateli) z Ruské federace raději stáhla. Absence konkurence pomohla pouto mezi Transmašholdingem a vedením odboru dopravy Moskvy upevnit a usnadnit proces řízeného přelévání veřejných zakázek ke „správnému dodavateli“.

V roce 2016 se obřího tendru na 300 tramvají pro Moskvu pojatého dle hodnocení nákladů životního cyklu účastnily pouze tři společnosti. Běloruská pobočka švýcarského Stadleru (dodnes existuje, byť se o ní Stadler s ohledem na mezinárodní situaci nerad zmiňuje), lokální Usť-Katavskij Vagonstrojitelnyj Zavod (*Усть-Катавский вагоностроительный завод*), který vlastní Roskosmos, a poté firma PK TS – Proizvodstvennaja Kompanija Transportnyje Systěmy (*Производственная компания Транспортные системы*). Poslední jmenovaná byla založena bývalými zaměstnanci UKVZ, nikdy žádnou tramvaj nevyrobila a nevlastnila žádná průmyslová zařízení.



Více než 450 tramvají 71-931M bylo do Moskvy dodáno během pouhých pěti let. Během této doby bylo několikrát změněnou lakování vozidel. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Mos.ru)

Rok po jejím založení, tj. v roce 2014, získal 60% podíl ve firmě Transmašholding s tím, že potřebné kapacity pro výrobu poskytl jeden z jeho podniků, konkrétně Tverskoj Vagonostrojitelnyj Zavod (*Тверской вагоностроительный завод;* TVZ), který sídlí, jak název prozrazuje, ve Tveru. V červnu 2016 tento benjamínek trhu představil svou vůbec první novou tramvaj a již v září téhož roku byl oznámen coby vítěz moskevského kontraktu. Tempo výroby a dodávek bylo poté tak vysoké, že Mosgortrans ani neměl dostatečnou kapacitu vozoven, a tak doslova rozdával své tramvaje (mnohé z nich nedávno opravené) do jiných měst po celém Rusku.

Jakmile si Transmašholding zajistil dodávky a údržbu tramvají a metra, stočil svou pozornost k železnici. V Moskvě byl v roce 2012 zahájen projekt obnovení železniční dopravy na okružní trati kolem města, jež byla postavena již na počátku 20. století. O zakázku usiloval již zmíněný tverský závod, avšak firma by nedokázala dodat vlaky včas. Vítězem se tak stal německý Siemens v kooperaci s ruskou společností Uralskije Lokomotivy (*Уральские локомотивы*), která je vlastněna dalším z ruských oligarchů Dmitrijem Pumpjanckim. Tento tandem pak dodal v roce 2016 známá Desira. Transmašholding se však nenechal odradit. V roce 2017 bylo požádáno o vytvoření nového spojení pro osobní železniční dopravu přímo skrze město na bázi existující infrastruktury (čímž měl vzniknout jakýsi S-Bahn), načež bylo vypsáno výběrové řízení na dodávku nových vozů, které už si našly správného dodavatele v podobě tverského závodu ze skupiny Transmašholding.



Dlouhodobě byl v TVZ vyvíjen typ EG2Tv/EGE2Tv přezdívány Ivolga, který od svého představení zvládl projít už několika inovacemi (včetně verze pro provoz na tratích s rychlostí 160 km/h). Jde přitom o příměstskou jednotku, u níž Rusové rádi zdůrazňují, že je výsledkem ruského vývoje a použity na ní mají být pouze ruské komponenty. Moderní designové křivky však vozidlu vtiskli Španělé. Příměstské jednotky jsou provozovány na tratích tzv. Moskevských centrálních diametrů (Московские центральные диаметры), které byly uvedeny do provozu až od 21. 11. 2019, přičemž využívají modernizované a upravené železniční tratě, z nichž nemalá část v minulosti sloužila pouze potřebám nákladní dopravy. Jedná se tedy o jakousi moskevskou variaci na S-Bahn. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Mos.ru)

Zákazníkem v rámci projektu městské železnice nebylo přímo město či státní železnice, ale společnost CPPK, která pro zahájení osobního provozu na radiálních tratích skrze město potřebovala souhlas vedení města, které se muselo obrátit se žádostí o toto povolení dokonce na ruského prezidenta Vladimira Vladimiroviče Putina. S udělením ale nebyly žádné zásadní komplikace. Pod zkratkou CPPK se ukrývá Centralnaja prigorodnaja passažirskaja kompanija *(Центральная пригородная пассажирская компания*), která je, jak už asi čtenář tuší, rovněž součástí Transmašholdingu. Od roku 2005 CPPK získala provoz osobní železniční dopravy na krátkých a středních trasách v celkem 11 regionech evropské části Ruska, včetně matičky Moskvy.

Transmašholding tak pokryl svými aktivitami metro, tramvaje i významnou část osobní železniční dopravy v Moskvě. Stále však existoval ještě liberální a prakticky neregulovaný trh autobusů. Moskva tak přišla v 2015 s dopravní reformou, v jejímž rámci byly všechny dosud provozované minibusové linky – známé maršrutky – označeny jako nelegální. Byl vytvořen nový regulační rámec počítající s uzavíráním pětiletých smluv, a to v režimu tzv. „brutto“, tedy že příjmy a náklady z tržeb jdou za objednavatelem a provozovatel nese jen riziko nákladů provozních (tj. například mezd, nákladů na údržbu, pohonných hmot, vozidel atp.). Pár měsíců předtím, než se uvedená reforma uskutečnila, koupila CPPK nejstarší soukromou autobusovou společnost v moskevské oblasti Avtolajn (*Автолайн*), načež byla podána nabídka na zajištění provozu autobusů v nově regulovaném režimu.

Výsledkem byl úspěch na 128 z 208 soutěžených tras. Jelikož s jídlem roste chuť, byla následně zahájena expanze v oblasti provozování veřejné dopravy také do dalších měst, takže dnes má Avtolajn koncesi na provoz MHD také v Jaroslavlu, Tule, Kostromu či Ivanovu.



Poblíž stanice metra Sokol byl zdokumentován jeden z minibusů (maršrutek) společnosti Avtolajn (konkrétně Ford Transit FBD), která krátce před provedením dopravní reformy, jež se uskutečnila v roce 2015, spadla rovněž pod jednu z dceřiných společností Transmašholdingu. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Solbovský)

Jak je z výše uvedeného zřejmé, obrovský rozvoj a modernizace veřejné dopravy v Moskvě, který se odehrál v uplynulých cca 10 letech, byl dán úzkým a nadstandardním provázáním soukromé a veřejné sféry. Moskva dnes zajišťuje jen pro Metrovagonmaš a PK Transportnyje Sistěmy zhruba polovinu jejich produkce, přičemž financování obřích projektů investic jde především z příjmů z daně fyzických osob. Modernizace MHD se stala politickým zájmem, přičemž z objektivně zvýšené kvality veřejné dopravy vedle cestujících profituje především Transmašholding a na něj navázané společnosti a osoby. Veřejná doprava se zkrátka ukázala jako jedno z důležitých odvětví, které nabízí dostatek prostoru pro korupci a redistribuci státních (veřejných) peněz. Nic, co bychom ostatně neznali ani z České republiky.

Url: Kousek tajemství moskevské dopravní reformy