

Lotyšsko má svůj první elektrobus domácí výroby

20.07 2022 19:34, Libor Hinčica, Matěj Stach, Autobusy

Na městské linky ve čtvrtém největším lotyšském městě Jelgavě vyjel na počátku července 2022 již pátý elektrobus. Současnou flotilu autobusů do zásuvky sestávající se ze čtveřice vozů Solaris Urbino 8,9 LE Electric doplnil domácí společností Eco Bus přestavěný VDL Ambassador 200. Není přitom bez zajímavosti, že se jedná o jeden ze strojů, jež svého času vznikaly v rámci poskytnuté licence přímo v jelgavském podniku AMO Plant.

Připomeňme, že VDL Ambassador (též označovaný jako Berkhof Ambassador, což vychází z faktu, že nizozemský výrobce VDL začlenil v roce 1998 do svého portfolia původně samostatného producenta Berkhof, jehož značku následně ve spojení „VDL Berkhof“ až do roku 2010 používal) je model nízkopodlažního městského autobusu, který byl na trh uvedený v roce 2001 a v takřka nezměněné podobě byl vyráběn do roku 2011, kdy jej nahradil model VDL Citea. V době, kdy byla zahájena licenční výrobu Ambassadorů v Lotyšsku, šlo tedy o výběhový typ.

Přestože dodavatelem vozů byla lotyšská společnost Ferrus, v podniku na výrobu autobusů, zmíněné společnosti AMO Plant, držela jen symbolický podíl 0,29 %. Větší podíl mělo ve společnosti dokonce i samotné město Jelgavā (2,73 %), klíčový byl ale ruský kapitál, který vlastnil skrze majetek moskevské vlády 92,55 % společnosti a dalších 4,42 % připadalo ruskému výrobci ZIL. Právě

nákladní automobily ZIL se měly v podniku AMO Plant podle původních úvah vyrábět. Firma totiž měla vzniknout na troskách továrny RAF, která vyráběla v éře SSSR nákladní automobily na platformě známé sovětské značky GAZ, avšak po vzniku samostatného lotyšského státu nezvládla transformaci na tržní hospodářství. Namísto nákladních automobilů ZIL však byla upřednostněna produkce městských autobusů, přičemž adaptace dříve existujících výrobních prostor byla nahrazena výstavbou nového areálu na 12hektarovém pozemku, který do společného podniku vložilo město (a tím získalo i svůj takřka tříprocentní podíl ve firmě). Stavba závodu byla slavnostně zahájena v roce 2004 a firma (de iure založená o rok později) si brousila zuby na státní zakázku na výrobu školních autobusů. Podmínky výběrového řízení na školní autobusy vypsané příslušným ministerstvem ovšem prakticky znemožňovaly užití autobusu, který chtěl podnik AMO Plant dodávat a soutěž vyhrál nakonec Mercedes-Benz. Neslavně skončil i projekt na dodání školních autobusů pro Moskvu, kde pro změnu uspěl jiný německý hráč – MAN.

První vyrobený autobus v podobě licenčního modelu Ambassador tak byl představen slavnostně dne 17. 9. 2010, a to za účasti nizozemského velvyslance. Novinářům se tehdy naskytl poněkud smutný obrázek reality nového závodu, jenž by mohl být bez okolků vložen do výkladového slovníku k heslu „Potěmkinova vesnička“. Jakmile se sjeli hosté a začala oficiální část prezentace, začala skupina dělníků simulovat práci – šroubovali již našroubované matice, lepili bez lepidla již přilepené díly atp. Tristní bylo i představení produkce traktorů firmy Ferrus, u nichž nedalo příliš práce odhalit, že pocházejí ze sousedního Běloruska a jejich přítomnost v lotyšské hale pravděpodobně slouží jen k tomu, aby na ně bylo možné přilepit štítek „Made in EU“ a snažit se je protlačit na evropský trh. Práci v továrně v první etapě našlo jen 22 dělníků, kteří měli podle vyhlášených plánů montovat jeden autobus denně. To znamená, že očekávaná kadence výroby byla okolo 200–300 autobusů ročně. Těmto číslům se však závod AMO Plant ani nepřiblížil.



Testovací provoz elektrobusu od Eco Busu v Jelgavě. (zdroj: město Jelgavā)

Prvních pět vozů objednala Jelgavā na základě standardního výběrového řízení, u dalších vozů si pak pomohla smlouvou o dlouhodobém pronájmu (aby se tak obešla povinnost vypsání standardního výběrového řízení), přičemž postupně bylo pronajato dopravci 36 Ambassadorů, které se do majetku provozovatele dostaly v počtu 32 kusů až letos, kdy podnik za jeden vůz zaplatil okolo 670 000 Kč, což rozhodně není zanedbatelná suma za sedm až deset let staré vozy. Ostatně nákup byl v médiích široce kritizován a protest na soud (byť nemající odkladný účinek na podpis smlouvy) podal i druhý uchazeč řízení snažící se nabídnout dvaatřicet ojetých autobusů. Pozornost se dostala zejména skutečnosti, že v představenstvu firmy Ferrus, která autobusy městu s full servisem pronajímala, seděl syn starosty města. Ferrus sice své aktivity související s autobusy převedl v roce 2021 na nově založenou firmu Eco Bus, takže přímé personální provázání mezi osobami řídicími město a novým pronajímatelem již nebylo možné v rejstříku dohledat, stín podezření na netransparentnost řízení se ale vznášel nad připravovanou (a v březnu 2022 nakonec realizovanou) transakcí dál. Doplňme, že autobusy nebyly levné ani v roce 2010, kdy Evropou otřásala hospodářské krize. Jeden „lotyšský“ Ambassador vzešlý z dodávky z roku 2010 vycházel v přepočtu na přibližně 6,8 mil. Kč (!). Za pronájem poté platil dopravce (včetně servisu) okolo 900 000 Kč ročně za vůz, a to až do letošního roku.

Vraťme se ale o dekádu zpět do doby, kdy se výroba autobusů v Jelgavě rozjížděla. Zájem o licenčně produkované Ambassadory byl navzdory očekáváním minimální, navíc se od počátku výroby nad firmou vznášel Damoklův meč v podobě avizovaného odchodu moskevského kapitálu, který byl ale později dementován. Firmě se sice podařilo uzavřít v roce 2012 další strategickou dohodu na montáž školních autobusů MAN A21 v počtu 60 kusů pro Moskvu, navýšit počet pracovníků a avizována byla i licenční produkce nového modelu VDL Citea, žádný z těchto kroků ale nevedl ke snížení prohlubující se ztráty. Ambice přesto zůstávaly. V roce 2012 se očekávalo, že výroba v následujících třech letech povede k dosažení mety zhruba 500 autobusů a plánovaly se další investice do výroby, přičemž prostředky měly být získány mj. emisí nových akcií a vstupem nových investorů. Média hovořila o tom, že o vstup do podniku AMO Plant mají mít jak VDL, tak MAN. Firma v té době zaměstnávala 74 pracovníků, což byl nejvyšší počet v její krátké historii.

Na konci roku 2013 dosáhla ztráta společnosti již částky bezmála 3 mil. euro. V červnu roku 2014 sice firma tvrdila, že prochází restrukturalizací a věří, že projektované výrobní kapacity dosáhne od roku 2019, podobná prohlášení ale byla odtržená od reality. Už od dubna 2014 totiž firma přestala vyplácet mzdy některým pracovníkům a objevily se zprávy, že je vyvíjen tlak na zaměstnance, aby podali „dobrovolnou“ výpověď. V listopadu 2014 byl podán návrh na zahájení insolvenčního řízení, kterému soud ovšem nevyhověl. Vedení města Jelgavā přijalo toto rozhodnutí jako pozitivní, neboť v něm vidělo možnost zachránit výrobu autobusů. Nad firmou byla vyhlášena právní ochrana znemožňující podání dalšího insolvenčního návrhu. Poněkud naivně se následně hlavní aktéři upínali na očekávanou velkou objednávku z Moskvy, jenomže ta přes přísliby nepřišla. 8. 7. 2015 soud projednal návrh na zrušení právní ochrany a následně vyhlásil insolvenční řízení. Výroba se definitivně zastavila a již v říjnu 2015 se podařilo nejcennější části majetku firmy nabídnout k prodeji. Město Jelgavā se snažilo stůj co stůj výrobní závod a pracovní místa zachránit, přičemž spoléhalo na to, že by firmu koupil nizozemský producent VDL.

Ten měl svůj zájem sice avizovat, ale pouze pod podmínkou, že bude pro autobusy předem zajištěn odbyt. Reálné zakázky ovšem nedokázal nikdo na stůl předložit, a tak licenční výroba autobusů skončila 41 vyrobenými vozy pro Jelgavu (19 autobusů ve verzi 180 o délce 10,6 metru, zbylých 22 poté ve standardním 12metrovém provedení (typ 200)), šest Ambassadorů 200 poté postupně zamířilo také do města Jūrmala. Mimo uvedené autobusy měly vzniknout ještě neadresné 4 vozy standardní délky, z nichž byly postupně dva přestavěny na elektrobusy, ke kterým se vzápětí vrátíme, a také jeden kratší délky 10,6 metru (verze 180). Mezi lety 2010 a 2014 tak patrně vzniklo v továrně AMO Plant v součtu pouhých 52 autobusů Ambassador a 60 vozů MAN A21.

Přestože by se mohlo zdát, že tím příběh licenčně vyráběných autobusů Ambassador končí, díky aktivitám někdejšího nejmenšího akcionáře, společnosti Ferrus, potažmo z ní oddělené firmy Eco Bus, pokračuje jejich příběh dál díky netradiční přestavbě dvou z dříve vyrobených vozů na elektrobusy.



První elektrický autobus z dílny Ferrusu spatřil světlo světa před třemi lety, do linkového provozu ale podle všeho nikdy nezasáhl. (zdroj: Eco Bus)

Ferrus s prvním přestavěným elektrobusem přišel již v roce 2019, čerstvě představený vůz by poté dle výrobce Eco Bus měl být prvním sériově modernizovaným vozem. V této fázi přitom nešlo ani v jednom případě o přestavbu ojetého autobusu, nýbrž o modernizaci jednoho z nikdy nedodaných Ambassadorů s ročníkem výroby 2014. Druhý vůz úspěšně prošel homologací u CSDD (Ředitelství bezpečnosti silničního provozu), a to jako první elektrobus svého druhu v Lotyšsku (což si přiznejme, že vzhledem k neexistenci odpovídajícího trhu nebylo těžké). Vývojové náklady uhradila prostřednictvím státní Ústřední finanční a kontraktační agentury (CFCA) Evropská unie, a to v rámci projektu vzletně nazvaného „Vývoj ekonomicky výhodné a k životnímu prostředí šetrné technologie elektrobusu na bázi tradičního dieselového autobusu“.

Přestavěný elektrobus dle člena představenstva Jelgavas autobusu parks Ginta Burkse ujede na jedno dobití pouze 70–80 kilometrů, na linky je nasazován především v období ranní špičky. Nabíjení trvá 6–7 hodin, což značně limituje jeho využití.

Výrobce Eco Bus vůz prezentuje jako „prakticky nový elektrobus s životností minimálně 15 let“ a v modernizačním programu vidí způsob, jak při elektrifikaci vozových parků dopravců ušetřit finanční prostředky. Jako další krok na svém webu uvádí rozjezd sériové výroby. O tu se přitom pokoušel (ještě jako součást Ferrusu) už v minulosti s blíže nespecifikovaným typem zcela nového autobusu. V úvodu článku jsme zmínili, že v Jelgavě jezdí od roku 2021 čtyři elektrobusy Urbino 8,9

LE Electric z produkce Solarisu. Ten ale dodal vozidla jen proto, že Ferrus, který původně výběrové řízení vyhrál, nebyl schopen svým závazkům dostát a z kontraktu vycouval. Na Solaris se tak město obrátilo až následně, aby nedošlo k propadnutí dotací na nákup vozidel. Pozornost Ferrusu, potažmo Eco Busu, se upřela jen na diskutabilní přestavbu starších dieselových vozů na elektrobusy, kde sice Eco Bus uvádí, že hodlá autobusy přestavovat sériově, současně ale nejsou známé žádné ekonomické ukazatele a není zřejmé, co by měla dopravci přinést přestavba na elektrobus, který je schopný odjet 80 kilometrů denně, byť podle slov ředitele městského provozu v Jelgavě má jít o skvělou volbu pro školní spoje.

Celý projekt tak působí více než rozpačitě. Výrobce na svých webových stránkách uvádí, že spolupracuje s řadou partnerů, mj. českou skupinou Škoda Group, nicméně k samotné vzorové přestavbě neuvádí zhola nic. Není tak zřejmé, jaká technologie baterií je používána, kdo je dodavatelem elektrické části, případně jakým způsobem se reálně do projektu zapojily univerzity, jež měly být do projektu zahrnuty. Bublina nafouknutá kolem prezentace přestavěného vozu, jenž od 1. 7. 2022 vyjel v Jelgavě poprvé na linky, připomíná obraz ze zahájení sériové výroby AMO Plant v roce 2010. Peníze daňových poplatníků EU byly utraceny, vzletné fráze o nesmírném potenciálu projektu proneseny, národní hrdost nad produkcí prvního lotyšského elektrobusu pohlazena. Nezbývá než vymyslet, jak pro nesmyslný plán přestavby dieselových autobusů na elektrobusy získat další prostředky. Pokud to nevyjde, je možné veškeré aktivity přece vždy s klidem poslat na smetiště dějin.

Url: Lotyšsko má svůj první elektrobus domácí výroby