

Pouhých devět let provozu. Tramvaje PESA v Moskvě dojezdily

11.12 2023 19:49, Libor Hinčica, Tramvaje

Metropole Ruské federace odstavila z provozu poslední z celkem 70 tramvají obchodního jména PESA Fokstrot (v ruském typovém značení vedená jako typ 71-414), které místní dopravní podnik Mosgortrans pořídil v letech 2014 až 2016. Hlavním důvodem má být údajně absence náhradních dílů na vozidla v důsledku sankcí uvalených na zemi po útoku na sousední Ukrajinu.

Zakázka pro Moskvu byla obrovským exportním úspěchem Pesy, v oblasti dodávek tramvají dokonce dosud tím největším. Ke Kremlu měla na základě smlouvy uzavřené v létě 2013 dodat celkem 120 vozů, přičemž partnerem jí měl být místní výrobce *Uralvagonzavod* (UVZ). Ten měl plnit roli finálního výrobce a dodavatele tak, aby byly splněny podmínky ruské legislativy ve vztahu k ochraně vnitřního trhu. Zákony mířící na to, aby se peníze veřejného sektoru protáčely primárně na domácím trhu, byly v praxi mnohdy obcházeny designováním některého z lokálních producentů do role finalisty projektu, aniž by ve skutečnosti nějaké činnosti byly na dodávaných výrobcích realizovány (obdobně postupovaly či dodnes postupují ale i některé státy EU, připomeňme například Lotyšsko). To byl i případ Uralvagonzavodu v moskevské zakázce, takže tramvaje pro Moskvu byly kompletně vyráběny v Polsku. Pesa přitom v obchodním modelu vystřídala jiného evropského výrobce – Bombardier –, s nímž Uralvagonzavod oznámil kooperaci na projektu jen o pár měsíců dříve (v prosinci 2012).



V roce 2014 se PESA pochlubila tramvají Fokstrot i na veletrhu InnoTrans v Berlíně. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Hoff1980)

Tramvaje obdržely později obchodní jméno Fokstrot (dle přepisu z azbuky psáno skutečně s „ks“ namísto „x“; v rámci tradice Pesy šlo o další z pojmenování dle tanečního stylu). Koncepčně se jednalo o vozidla řazená do množiny vozů PESA Twist. Šlo o tříčlánkový vůz se 100 % podílem nízké podlahy, které v tomto případě byly tvořené třemi články, z nichž střední byl pouze zkrácený a nacházel se pod ním neotočný podvozek. Krajní podvozky byly otočné. Celková délka vozu činili 26 255 mm, oproti vozidlům pro polskou produkci byly tramvaje širší (2 500 mm) a využívaly podvozky o rozchodu 1 524 mm.

První vůz byl představen již v únoru 2014 a o měsíc později byl dodán do Moskvy. Záhy po něm následovaly další tři tramvaje. Do zkušebního provozu vyjely nejprve tři vozy pod ev. č. 0334 až 0336, na konci května 2014 ovšem byla tramvajím přiřazena nová číselná řada počínaje číslem 3500.

Původním předpokladem bylo, že celá zakázka bude realizována v letech 2014 až 2015 (v roce 2014 mělo být dodáno 70 vozů, o rok později 50), ve skutečně se ale projekt začal už na svém počátku přibrždovat, protože Rusko odhodilo v březnu 2014 pláštík mladého demokrata a rozhodlo se navázat na osvědčenou zastrašovací politiku sovětských dob, když si přivlastnilo poprvé území Ukrajiny. Ostatní státy se pokusily přivést Rusko k rozumu nastolením sankcí, což se projevilo na pádu hodnoty rublu. Výsledkem bylo, že do Moskvy bylo předáno do konce ledna 2015 jen 60 tramvají a Uralvagonzavod už na další neměl prostředky – podle vyjádření Pesy byly vliv sešupu kurzu rublu a dopadů sankcí tak rozsáhlé, že by musel Uralvagonzavod platit za vozidla dvojnásobek. Pro Pesu se ovšem jednalo o nanejvýš nepříjemnou situaci, neboť měla dokončeno dalších 20 tramvají a 30 bylo

v různém stádiu rozpracovanosti.



Rozpracované skelety pro tramvaje Fokstrot pro Moskvu v polské Bydhošti. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Muri)

Když na konci roku 2016 rubl posílil, bylo dohodnuto, že do Moskvy ještě připutuje deset z těchto dříve vyrobených vozů, které byly do provozu zařazeny v listopadu 2016. S ohledem na nestabilitu ruské ekonomiky byl tento kontrakt již zajištěn specializovanou exportní pojišťovnou a Pesa stále vyjadřovala naději, že bude v plnění zakázky pokračovat: *„Rusové nám stále platí. S problémy, ale platí. Zaplatili nám i za těch posledních deseti tramvají,“* uvedl ještě v březnu 2017 do médií tehdejší šéf Pesy Robert Świechowicz. Jenomže Mosgortrans z kontraktu vycouval.

Pesa mezitím hledala pro tramvaje jiného zákazníka, přičemž se nabízel soupeř Ruska na mezinárodní šachovnici – Ukrajina. V říjnu 2015 byla jedna z dokončených tramvají pro Moskvu odeslána na Kyjeva na tříměsíční testování. Dle memoranda podepsaného v červnu 2015 mezi primátorem Kyjeva a Pesou měla Pesa dodávat tramvaje do Kyjeva, přičemž by mohla otevřít výrobní závod přímo v ukrajinské metropoli. V dubnu roku 2016 pak byla Pesa nepřekvapivě vybrána jako dodavatel desítky vozů za částku pouhých 11,5 mil. € (tehdy cca 30 mil. Kč za vůz). Prodejní cena do Moskvy přitom měla být svého času výrazně vyšší a činit přibližně 140 mil. rublů za vůz, tedy zhruba 49,5 mil. Kč. Je ovšem otázkou, kolik z této částky doteklo skutečně do Polska a kolik se zaseklo v Uralvagonzavodě, resp. v peněženkách místní novodobé šlechty.

Zakázkou pro Kyjev se každopádně se výrobce z Bydhoště zbavil všech vozů, jež byly už na přelomu let 2014/2015 kompletně dokončeny a čekaly na svého kupce. Následně se podařilo uzavřít v Kyjevě další zakázky, na jejichž základě bylo postupně nakoupeno 47 vozů (do konce roku 2021), čímž bylo mj. možné dokončit i všechny tramvaje, jež se nacházely od roku 2014 v rozpracovaném stavu.



Pohled zezadu na tramvaj PESA Fokstrot v Moskvě. (zdroj: Wikipedia.org; foto: Krassotkin)

V Moskvě sice provoz tramvají znamenal svého času revoluci ve veřejné dopravě – šlo o první skutečně znatelnou obnovu vozového parku moderními vozidly –, jenomže radost dlouho netrvala. Už od ledna 2017 začaly být některé z tramvají odstavovány a sloužily jako zdroj náhradních dílů. Postupná kanibalizace vybraných kusů byla s ohledem na nedostatek prostředků na nákup komponentů jediným způsobem, jak flotilu udržovat v provozu. Denní výprava počítala s nasazením 60 ze 70 tramvají typu 71-414 (25 ks na lince 6, 10 ks na lince 15, 16 ks na 30 a 9 ks na lince 31), toho však nebylo možné už v březnu 2019 dosahovat. Dvanáct tramvají mělo už svůj osud zpečetěno a postupně z nich ubývalo vše, co šlo dále upotřebit, dalších zhruba 15–20 kusů bylo pro závady odstaveno.

V té době existující protiruské sankce přiom nijak nebránily tomu, aby si Mosgortrans potřebné díly obstaral, jenomže ten o to vůbec nestál a množící se zápisy v závadových knihách jednoduše ignoroval, čímž se stav vozů pochopitelně zhoršoval. Dopravce zkrátka na jakoukoli údržbu úplně rezignoval (včetně například doplňování písku do pískovačů).

Tramvaje Pesa Fokstrot tak z provozu jedna za druhou odpadaly. Na konci letošního roku bylo vykazováno jako provozní už jen 23 kusů (ty se objevovaly na linkách č. 10, 15 a 21). Od 4. 12. 2023 se vozidla stala v provozu minulostí s tím, že Mosgortrans je oficiálně vede pouze jako odstavená, nikoli vyřazená. Všeobecně se pak hovoří o dopadu protiruských sankcí zavedených po únoru 2022, nicméně z výše uvedeného odstavce vyplývá, že problémy měly širší základnu a komplikované obstarávání komponentů od „zlého Západu“ je spíše zástupným argumentem pro vlastní neschopnost a nemohoucnost.

Url: [Pouhých devět let provozu. Tramvaje PESA v Moskvě dojezdily]