

Pouze Škoda a Hyundai mají zájem o dodávky tramvají do Varšavy

22.07 2025 18:29, Libor Hinčica, Tramvaje

Po sedmi měsících od vypsání obří zakázky na dodání až 160 tramvají pro polskou metropoli jsou známa jména uchazečů. Jeden z aktuálně největších evropských tendrů na dodání vozidel přilákal pouhou dvojici výrobců – Škodu Transportation a Hyundai Rotem.

Provozovatel varšavských tramvají (*Tramwaje Warszawskie*) vypsal již v loňském roce tržní konzultace, v jejichž rámci se snažil zjistit aktuální situaci na trhu kolejových vozidel, čemuž měl – podle svých slov – přizpůsobit i podmínky zadávacího řízení, kdy například specifikoval, že tramvaje mohou mít jako otočné řešené pouze krajní podvozky, na druhé straně ale nenařizoval konkrétní uspořádání podvozků či počet článků vozidel, takže podmínky se zdály být na první pohled relativně otevřené (s tím ovšem nesouhlasil především Stadler, který proti podmínkám protestoval, když upozorňoval na příliš úzkou specifikaci stran počtu a uspořádání dveří) . Přesto se nakonec v soutěži objevily pouze dvě nabídky (přesně ty, které Stadler dříve označil za jediné, jež jsou kombinaci kritérií s to vyhovět), a to podle všeho prakticky s identickým konceptem technického řešení vozů kombinujících otočné a neotočné podvozky.

Jihokorejská firma Hyundai Rotem se pokouší navázat s typem, jenž dodávala do Varšavy v uplynulých letech, Škoda se má údajně účastnit s derivátem vozu Škoda 52T, který momentálně prochází homologačními testy v Praze a který svým řešením představuje objektivně špičku soudobé techniky v řešení podvozků. Stadler po neúspěšném protestu stran omezujících podmínek do soutěže nabídku nepodal, stejně tak absentovala nabídka Modertransu (který přitom obdobné řešení vozů dodal do Lodže) a Pesy, která v loňském roce prezentovala svou novou platformu tramvají, přičemž se očekávalo, že si účast v hlavním městě nenechá producent z Bydgoszcze ujít.

Varšava pojala zadávací řízení coby fakticky vícekolové. Rámcovou smlouvu si vymínila uzavřít až

s pěti dodavateli, kteří by splnili předepsaná kritéria. Ta sice byla hodnocena (resp. ještě budou), nemají ale příliš velkou váhu na to, aby mohla fakticky zahýbat s pořadím účastníků. Fakticky zde byla jen pro snížení počtu potenciálních dodavatelů, což vzhledem k hubené účasti nepřichází v úvahu a očekává se, že oba zájemci veškeré podmínky splnili, tj. že s oběma dojde k podpisu rámcové smlouvy. Ta pak platí čtyři roky, během nichž může zadavatel vyhlašovat jednotlivá kola nákupu vozidel.

Celkově je možné nakoupit až 64 jednosměrných a 96 obousměrných vozů o délce do 33 m. Garantovaný je minimální odběr 20 jednosměrných vozů v první objednávce. Škoda nabídla cenu 21,152 mil. zlotých (cca 121,83 Kč) za jeden jednosměrný vůz (bez DPH) a 22,282 mil. zlotých (zhruba 129 mil. Kč) za vůz obousměrný. Hyundai nabídl jednosměrnou tramvaj v rámci základní objednávky dráž – konkrétně za 21,960 mil. zlotých (přibližně 127,14 mil. Kč) –, avšak v případě využití opce nabídl částku sníženou – 20 423 260 zlotých (cirka 118,25 mil. Kč). Cena obousměrného vozu pak byla stanovena na 21 036 965 zlotých (okolo 121,8 mil. Kč).

Ačkoli uvedené ceny lákají k úvahám, od kolika kusů se již vyplatí pořídit si tramvaje od Hyundaie oproti plzeňské nabídce, je nutné zdůraznit, že všechny uvedené částky nemají vůbec žádnou vypovídající hodnotu. Polské pojetí rámcové smlouvy uzavřené s více uchazeči totiž umožňuje, aby dodavatelé, s nimiž byla rámcová smlouva podepsána, dále mezi sebou bojovali v rámci jednotlivých kol. Jinými slovy se očekává, že jakmile bude chtít Varšava nové tramvaje skutečně zakoupit, požádá oba dodavatele o aktualizaci jejich cenových nabídek, takže výsledná cena může být výrazně odlišná od té, kterou se nyní Češi i Korejci prezentují.

Dodavatel bude mít na dodání prvních dvou tramvají 24 měsíců, zbylých 18 kusů musí být předáno v krátkém sledu do 28 měsíců.

Url: Pouze Škoda a Hyundai mají zájem o dodávky tramvají do Varšavy