

Tramvaje pro Olsztyn chtějí dodat dva „neznámí“ výrobci

16.08 2024 21:21, Libor Hinčica, Tramvaje

Překvapivé účastníky má výběrové řízení na dodávku až 14 tramvají pro nejmladší polský tramvajový systém v Olzstyně. Do tendru se sice přihlásily hned dvě společnosti, žádná ovšem nemá dosud vlastní reference ve výrobě nových tramvají.

V oblasti nákupu vozového parku sáhl Olsztyn v minulosti nejprve po tramvajích od Solarisu, později od tureckého Durmazlaru. Opci na další vozy z Anatolie ale město již nevyužilo, neboť výrobce s ohledem na dění na trhu po Covidu-19 požadoval za dodávku tramvají vyšší částku, než bylo smluvní ujednání. Namísto toho tak vypsal soutěž novou počítající fixně s dodávkou šesti tramvají a s opcí na dalších až osm kusů. Tendr měl od počátku zajímavý průběh, neboť zadavatel nastavil podmínky pro účast velmi benevolentně, když se spokojil v oblasti referencí i s pouhými opravami a údržbou starších tramvají (min. 20 ks) a nepožadoval striktně doložení dodávek nových vozidel (byť i ty byly pochopitelně připuštěny, přičemž stačilo v posledních 10 letech dodat jen jediný vůz). Cílem bylo co nejvíce rozšířit počet potenciálních uchazečů s ohledem na šibeniční termíny dodávek (ovlivněné deadlinem pro čerpání dotací) a fakt, že malé počty tramvají v poměrně atypické konfiguraci (na polské podmínky) zpravidla nelákají velké počty zájemců o účast, což si ostatně Olsztyn ověřil v poslední soutěži, jíž se Durmazlar účastnil sám.

Otevřenost podmínek se mnohým výrobcům nelíbila, přičemž nejdál dotáhl svůj protest Modertrans, který se proti nastaveným referenčním požadavkům odvolal, čímž hrozilo, že celý projekt nákupu nových tramvají skončí v koši. Po pár dnech ovšem poznaňský výrobce svou námitku sám stáhl a výběrové řízení doběhlo až do fáze podání nabídek.

Ty podaly pouze společnosti Saatz a CSI Invest. První nacenila základní objednávku (včetně DPH) na 110,69 mil. zlotých (cca 653 mil. Kč, tj. 108,84 mil. Kč/vůz) a opční na 138 mil. zlotých (zhruba

815 mil. Kč/101,94 mil. Kč za vůz), přičemž součástí ceny je i záruční servis vozidel, specializované vybavení vozoven a soubor náhradních dílů. Firma CSI Invest oproti tomu nabídla tramvaje za 149,5 mil. zlotých (přibližně 883,55 mil. Kč/147,25 mil. Kč za vůz), resp. v případě opce 180 mil. zlotých (cirka 1,063 mld. Kč/132,98 mil. Kč za vůz), čímž výrazně překročila odhadovanou hodnotu zakázky činící 110,7 mil. zlotých.

Obě firmy, které se do soutěže přihlásily, nemají s výrobou nových tramvají žádné zkušenosti a dosud se soustředily jen na modernizace a opravy starších vozů. Společnost Saatz může být blízká i českým čtenářům díky realizaci modernizací tramvají Škoda 16T pro polskou Wrocław, při nichž došlo mj. k dosazení klimatizačních jednotek cestujících a k úpravě designu čel. Za krátkou dobu své existence (založena byla teprve v roce 2018) ovšem firma zvládla mnohem více zajímavých projektů, například opravy tramvají Siemens Combino pro Poznaň či tramvají Pesa Swing pro Gdaňsk.

Rovněž firma CSI Invest není firmou s dlouholetou tradicí a stejně jako Saatz byla založena až v roce 2018. V jejím portfoliu byly dosud především opravy železničních vozidel, z prostředků hromadné dopravy firma zajišťovala například opravu vozů berlínského metra.

Url: Tramvaje pro Olsztyn chtějí dodat dva „neznámí“ výrobci