

Už nejen vodík. Polský NesoBus vyhrál první tendr na elektrobusy

24.08 2026 19:25, Libor Hinčica, Autobusy

Dne 21. 8. 2026 byla podepsána smlouva mezi GZM (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia; metropolitní sdružení v regionu okolo Katowic) a polskou společností PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy, která prodává na polském trhu svá vozidla pod obchodním jménem NesoBus.

Jak už název společnosti napovídá, přišla firma v době svého vzniku (premiéra prvního vozidla se odehrála v květnu 2022) s ambiciózním plánem nabízet zákazníkům vodíkové autobusy a celou svou strategii stavěla na propagaci tohoto druhu pohonu. Vzhledem k tržní realitě ovšem musel NesoBus (potažmo *PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy*; dále v článku však budeme pro zjednodušení uvádět pouze zkrácené jméno NesoBus) svůj dosavadní postoj přehodnotit a v letošním roce se začal poněkud překvapivě hlásit také do soutěží na dodávky standardních elektrobusů. Dvakrát byl neúspěšný, ve druhé polovině srpna se však přece jen dočkal, když byla podepsána smlouva na dodání devíti vozů, které v rámci systému GZM zamíří do PKM Świerklaniec.

NesoBus se zakázky na devět vozů (a související plnění) účastnil jako jediný, když nabídl cenovku 23 283 824,06 zlotých bez DPH (cca 133,42 mil. Kč), což zjednodušeně přepočteno odpovídá poměrně vysoké jednotkové ceně zhruba 14,8 mil. Kč. Kromě samotných vozidel jsou sice předmětem zakázky také nabíječky (celkem čtyři, každá s dvěma výstupy) a jejich instalace, školení, technická podpora atp., přesto jde o sumu na první pohled poměrně vysokou. Na druhé straně NesoBus nabídl také dlouhé záruky, které byly v rámci zadávacího řízení vysoce bodovány. Na celé vozidlo konkrétně poskytl 5 let (60 měsíců) bez omezení počtu najetých kilometrů, na klimatizační jednotky 10 let (120 měsíců) a na trakční baterie dokonce 15 let (180 měsíců). V případě trakční výzbroje omezil záruku dojezdem, konkrétně na 510 000 km, což by měl být ekvivalent přibližně osmi let.

Celkem posbíral NesoBus za záruky 21 bodů z 25 možných, v případě technických kritérií šlo jen o 9,25 bodů z 15. Za cenu – s ohledem na to, že byl jediným účastníkem – si odnesl nejvyšší počet bodů (60). Přestože se tendru účastnil výrobce jako jediný, oproti odhadované hodnotě zakázky byl 19,7 % pod rozpočtem.



V GZM jezdí již osm vodíkových vozů NesoBus, příští rok k nim přibude devět elektrobusů. (foto: PKM Tychy)

NesoBus do tendru nabídl model označený jako EV12, k němuž však prozatím mnoho informací neprozradil. Známo je, že elektrobus by měl poskytnout obsaditelnost 72 osob, být vybaven centrálním motorem o výkonu min. 180 kW, disponovat dvěma zásuvkami CCS2 (po jedné na každé straně vozu) a cestujícím by měl nabídnout posuvná boční okna, polstrovaná sedadla, LED informační panely a LCD monitory v interiéru, klimatizaci a USB nabíječky. Vozidla by mělo být možné sledovat přes vzdálenou diagnostiku. Výrobce deklaruje splnění minimálního dojezdu 350 km, jak požadovaly zadávací podmínky, současně ale neposbíral více bodů za větší kapacitu elektrické energie v trakčních bateriích (hodnocena byla kapacita 480 kWh a více).

Osamocená účast NesoBusu byla poměrně překvapivá, protože do polských soutěží na elektrobusy se hlásí obvykle větší počet dodavatelů. I bodovací kritéria v technické části přitom nahrávala řešením, jež jsou nabízena jinými producenty. Důvodem pro nízkou účast mohly být patrně velmi krátce nastavené dodací lhůty, protože NesoBus má nyní za úkol dodat vozidla už do 19. 3. 2027, tedy do pouhých sedmi měsíců. To je lhůta, kterou obvykle zvládají pouze velcí čínští dodavatelé.

Pro NesoBus se však stal vstup do segmentu elektrobusů nutností, protože trh vodíkových autobusů

se ukázal výrazně menší, než bylo před pár lety predikováno. I tam, kde se podařilo firmě uspět, byly navíc některé projekty revidovány, což byl ostatně i případ GZM. Pro katowickou aglomeraci sice byly vodíkové NesoBusy pořízeny a letos na jaře zařazeny do provozu, šlo ale nakonec jen o osm vozů (pět pro Tychy a tři pro Katowice), nikoli o dříve avizovanou dvacítku. Významnější zakázky pro Kraków, Rzeszów i Rybnik byly už vyexpedovány a současnou výrobní naplněnost by měla tvořit jen osmikusová zakázka pro Konin. Přežívat jen na vodíkových tendrech se zkrátka ukázalo nemožné, zvlášť když se na trhu pohybuje silná konkurence.

Proto už od počátku roku 2026 participuje NesoBus tam, kde mu to zadávací podmínky umožňují, i v tendrech na klasické 12m elektrobusy. V březnu 2026 se takto pokusil uspět v soutěži na čtyři elektrobusy pro MZK Konin, v níž sice nabídl nejlepší cenu, ale v celkovém hodnoticím skóre prohrál s tureckým Karsanem (pro ten mimochodem půjde o první dodávku jeho modelů řady e-ATA do Polska). Pro město Jarosław nabídl producent v červenci jeden 12m elektrobus, avšak zadavatel soutěž zrušil pro překročení rozpočtu. Podpisu smlouvy tak dosáhl až 21. 8. 2026 s GZM.

Url: Už nejen vodík. Polský NesoBus vyhrál první tendr na elektrobusy