



Čínské firmy investují do evropských výrobců autobusů

25.11 2024 21:09, Libor Hinčica, Autobusy

Dvojice skomírajících evropských výrobců autobusů – Ebusco a Menarinibus – se dočkala dlouho hledaných investorů, kteří svými vstupy fakticky pomáhají udržet obě značky nad hladinou. V obou případech přitom peníze do firem vložily čínské společnosti.

Případu Ebusca jsme se na našich stránkách opakovaně věnovali. Klinická smrt, do níž se nizozemský producent dostal ve druhé polovině října letošního roku, se podařila odvrátit na schůzi akcionářů konané dne 24. 10. 2024, v jejímž rámci byl schválen restrukturalizační plán. V jeho důsledku došlo mj. ke snížení celkového počtu kmenových akcií, což navýšilo cenu jedné akcie (z 0,01 € na 0,05 €; konsolidace se tedy uskutečnila v poměru 5 ku 1). Tím poskočila i hodnota akcií na burze, která se v té době plácala na historickém minimu (dosáhla až na pouhých 0,41 €). Klíčovou částí dohod akcionářů bylo rozhodnutí podpořit společnost upsáním dalších 36 mil. € (cca 912 mil. Kč) ze strany stávajících i nových investorů. Tento záměr se podařilo do 20. 11. 2024 podle oznámení Ebusca splnit.

Pomineme-li převod dosavadních akcionářských půjček do vlastního kapitálu firmy od klíčových vlastníků Ebusca, byl nejvýznamnějším novým kupujícím výrobcem baterií z Čínské lidové republiky v podobě společnosti Gotion (která od roku 2018 Ebuscu baterie dodávala). Ta za 5 mil. € získala nově 9,3% podíl spojený s místem v dozorčí radě i představenstvu firmy. Pakliže by Ebusco hodlalo vydat do konce března 2025 další emise akcií, může tak učinit pouze tehdy, pokud by kupujícím byl právě Gotion. Reálně se tak prohloubilo spojení Ebusca s čínskými partnery, neboť jím vyráběné elektrobusy dnes pocházejí tak jako tak z Číny a evropská značka funguje jen jako jejich prodejce (pokus s montáží elektrobusů přímo v Nizozemsku skončil neslavně).



Pohled na výrobu autobusů Ebusco (finální montáž) na propagačním snímku výrobce. Autobusy se však prakticky kompletní vozily z Číny. (foto: Ebusco)

Bude jistě zajímavé sledovat, na kolik se Ebuscu podaří pošramocené jméno napravit a zda s čínským kapitálem v zádech zvládne dosáhnout větších úspěchů. Výrobce se sice s oblibou chlubí údaji o uzavřených kontraktech, zahrnuje však do nich i opční kusy. Z 1 349 autobusů, o nichž společnost hovořila počátkem listopadu 2024, měla fixně zasmluvněno jen 445, nákup dalších 123 byl podmíněn vítězstvím partnerů ve vybraných tendrech na dopravní obslužnost, zbytek představovaly opční kusy. Velkým problémem pro firmu je nyní i nalezení zákazníků pro 61 elektrobusů, které byly odřeknuty ze strany původních odběratelů v důsledku velkého zpoždění dodávek. Tyto vozy mají být dle sdělení výrobce již dokončeny či být těsně před expedicí a významně zatěžují cash-flow firmy.

Doplňme, že po propadu hodnoty akcií Ebusca na burze v době největší krize se po stažení části akcií a revizi jejich hodnoty cena zase navýšila a od konce října stoupala, až se dostala na 2,08 € (11. 11. 2024). Poté ale zažily opět prudký propad a pondělí 25. 11. 2024 uzavíraly na pouhých 0,90 €.

Ještě větší podíl než Gotion získala v jiném evropském výrobci autobusů společnost Geely, která v domovské Číně patří mezi přední výrobce elektrobusů, soustředí se však na produkci vozidel s menší přepravní kapacitou (mezi cca šesti až osmi metry). S ohledem na velkou poptávku po těchto vozidlech v ČLR byla loni dokonce katapultována na první příčku prodeje elektrobusů. V automobilní branži je pak Evropanům známá především jako vlastníka automobilky Volvo, kterou Geely koupila v roce 2010.



Pohled na dokončené autobusy s pohonem na CNG v závodě Flumeri. Od spolupráce s čínským partnerem si Menarinibus slibuje mj. přenesení know-how na výrobu malých elektrobuses. Samotný Menarinibus přitom v nabídce vlastní autobus délky 8 m už má. (foto: Menarinibus)

Geely se rozhodla investovat své prostředky do italské společnosti Menarinibus. Ta ještě do října letošního roku figurovala pod názvem IIA (Industria Italiana Autobus), nový vlastník (skupina Seri Industrial), který v červnu 2024 získal firmu od italského státu a tureckého Karsanu (jenž držel menšinový podíl 28 %), se rozhodl IIA přejmenovat na historicky slavnější jméno Menarinibus, které se na autobusech samotných již stejně používalo.

Dlouhé přežívání Menarinibusu (potažmo IIA) se může leckomu jevit jako obrovská záhada, tajemství ale spočívalo v pumpování státních subvencí, které umožňovaly držet firmu sice na hraně bankrotu, ale přece jen před nutností jej vyhlásit. Rozhodnutí o prodeji, které se setkalo se značným odporem odborářů, bylo provázáno diskuzemi o další budoucnosti firmy, a to především ve vztahu k čínským investorům, kterých se mnozí obávali. Skloňován byl především gigant CCIG (který se v roce 2016 vydělil z ještě většího giganta CRRC), nakonec však noví vlastníci našli porozumění s Geely, která by měla na základě dohody podepsané 20. 11. 2024 získat čtvrtinový podíl v Menarinibusu. Hodnota transakce nebyla komentována, její součástí má být ale i předání výrobního know-how na produkci malých elektrobuses, u nichž je nabídka na trhu přece jen omezená a je dnes v rámci EU saturována především tureckými producenty.

Výroba autobusů Menarinibus by měla probíhat do budoucna nadále pouze v závodě ve městě Flumeri na jihu Itálie, přičemž podle prognóz Seri Industrial by měla roční produkce činit exaktně vyjádřených 468 vozidel. Výroba v Boloni by měla být sice zrušena, nadále zde má ale zůstat projekce a poprodejní servis (náhradní díly), takže nedojde (po nátlaku odborů) k úplné eliminaci boloňských prostor, o nichž se hovořilo v září 2024.

Url: [Čínské firmy investují do evropských výrobců autobusů](#)