

Další švédský pád. Scania zastavuje výrobu vlastních autobusů

30.05 2023 14:29, Libor Hinčica, Autobusy

Po Volvu zavírá svůj jediný evropský výrobní závod na produkci kompletních autobusů další tradiční švédská značka – Scania. Přestože ještě před šesti lety, kdy podnik v polském Słupsku slavil své pětadvacáté výročí, firma optimisticky tvrdila, že se montážní prostory budou rozšiřovat a počítá se s nárůstem produkce, realita byla opačná. Scania na trhu s vlastními autobusy v posledních letech pouze paběrkovala.

Blížící se strmý pád šel vytušit již v loňském roce, kdy prosákla informace, že Scania již neplánuje přijít na trh s článkovým elektrobusem. Vůz na elektřinu standardní délky přitom společnost představila již v roce 2019 a doplnit jej (alespoň) o kloubový model mělo být s ohledem na poptávky zákazníků následujícím logickým krokem. Jenomže trh elektrobusů se firmě s bájným gryfem ve znaku nepodařil vůbec zachytit. Její produkt v podobě elektrického Citywidu LF (BEV) patří na trhu k těm (nej)dražším, avšak z hlediska například nabízené konfigurace baterií a garantovaného dojezdu toho nemá oproti konkurenci mnoho co nabídnout, byť se vývojáři společnosti snažili průběžně o inovace.



Pohled do interiéru městského vozu Scania Citywide aktuálně vyráběné generace. (foto: Scania)

Z hlediska prodejů autobusů utrpěla firma největší rány ve svých tradičních odbytištích, tj. skandinávských zemích. Zde se musela jednak potýkat s agresivní konkurencí evropských výrobců – především Solarisu, Iveca či MANu –, ale také s čínskými firmami, které už leckde zvládly zdecimovat ambice svých evropských protihráčů, vždyť v oblasti prodejů elektrobusů držely za loňský rok čínské značky v rámci EU, Velké Británie, Norska, Švýcarska a Islandu přes 34% podíl (!). Scania se vedle Volva zařadila do skupinky těch, kteří na úspěchu komunistické země krváceli nejvíce, byť pochopitelně nelze propadající se prodeje házet jen na dodavatele za Velkou čínskou zdí, navíc v situaci, kdy s nimi značka sama koketovala (a koketuje). Dlouhodobě jsou v Číně vyráběny zájezdové autobusy Scania Touring ve spolupráci s místním producentem Higer a v roce 2021 se kooperace s téže výrobcem rozšířila i do segmentu městských vozů, z čehož vznikl model Scania Fencer, jenž tak začal tvořit vlastní (vnitřní) konkurenci vozidlům vyráběným v Polsku, tedy Citywidům. Fencer byl v loňském roce prezentován i v České republice, přičemž předváděcí zástupce tohoto typu je dnes pronajímán dopravci ČSAD MHD Kladno ze skupiny Arriva.



Z Finska byla do Polska převedena výroba modelu Interlink. Ani to však slupský závod nezachránilo. (foto: Scania)

Zda se však produkce Fenceru udrží, zůstává prozatím neznámou. Samotný výrobce se v tiskovém prohlášení k uzavření slupského závodu omezil jen na to, že hodlá dál vyrábět podvozky, které bude nabízet nástavbářům (karosářům). Půjde však už jen o řadu podvozků K, tedy dálkové a částečně nízkopodlažní. Řada C – nízkopodlažní podvozky – zcela končí. Navíc ani čínský Fencer se neukázal jako prodejní hit. Producenti ze země, o níž se někdy tvrdí, že jí vládne Medvídek Pú (což je však vzhledem k vysokému morálnímu kreditu pohádkové postavičky bohapustá lež), už pochopili, že je nutné alespoň část výroby realizovat v Evropě, neboť náklady na přepravu hotových autobusů do Evropy přímo z Číny jsou příliš vysoké. Lze předpokládat, že navýšení cen za přepravu a dlouhé dodací lhůty určitým způsobem dohnaly a limitují i Scanii s Fencerem.

V neposlední řadě nesmíme opomenout, že Scania je dnes součástí skupiny Traton SE ovládané Volkswagnem, přičemž vedle Scanie do ní spadá i MAN Truck & Bus, jenž je v prodejích o poznání

úspěšnější, na druhé straně mu ale Scania stejně konkurovala. Ačkoli jeden ze zvažovaných scénářů možné budoucnosti produkce Scanie bylo větší provázání s MANem, vedení Scanie (potažmo Tratonu SE) se nakonec rozhodlo uvadající příběh výroby vlastních autobusů co nejrychleji dopsat.



Autobus Scania Fencer je vyráběn v Číně, přičemž Scania si s ním vytvořila vlastní konkurenci k Citywidu, čímž pozici svého výrobku z Polska ještě více oslabila. Ani prodeje Fencerů ale prozatím nejsou nijak ohromující a je otázkou, zda bude výroba vozidel do budoucna pokračovat. (foto: Scania)

Závod ve Słupsku, který Scania založila v roce 1992 a od roku 1993 zde začala vyrábět autobusy, produkoval v posledních letech modely Citywide a Interlink – výroba druhého jmenovaného byla do Polska převedena teprve nedávno z Finska ve snaze o úsporu nákladů a racionalizaci výroby, čímž se finský závod Scanie proměnil jen na vývojové středisko. Ani Interlink ale nešlo považovat za tahouna trhu ve svém segmentu. Autobusovou divizi držel dlouhé roky nad vodou – a zde je opět analogie s Volvem – prodej podvozků. I ty se vyrábějí ve Słupsku, resp. v jeho blízkosti (v Kobylnici), přičemž tato část zůstane, jak již bylo řečeno, částečně zachována. Brzy bude navíc rozšířena o výrobu částečně nízkopodlažních podvozků určených pro elektrobusy. Původně měl na nich vyrůstat low entry elektrický Citywide, nyní jej dostanou k dispozici nástavbáři.

K uzavření polského závodu má dojít v prvním čtvrtletí roku 2024. Výrobce o tom informoval tiskovou zprávou, které nese eufemistický nadpis: *„Scania přetváří své podnikání v oblasti autobusů a autokarů“*. Pracovníci jednotlivých prodejních zastoupení společnosti byli o této události informováni již včera v rámci konference na Teamsech, v závodě ve Słupsku se uskutečnila krátká osobní schůzka se zaměstnanci, na níž byl oznámen i balíček sociální pomoci pro pracovníky, jež se dověděli o propouštění – celkem by mělo práci ztratit okolo 850 lidí, což je ve městě s celkem 91 000 obyvateli znatelné číslo (Scania je zde největším zaměstnavatelem). Tento balíček pomoci je ovšem prospěšný i pro Scanii – výrobce totiž potřebuje dokončit zakázky, které již kontrahoval a útěk zaměstnanců „za lepším“ (což je při vidině ztráty práce vlastně cokoli) předtím, než naplní Scania své závazky, by mohlo vést k navýšení škod.

Evropa každopádně ztrácí další ikonickou značku autobusů. V silné a stále sílící konkurenci zkrátka firma nezvládla uspět. Zatímco ještě před 30 lety, kdy se rozebíhala produkce prvních autobusů ve Słupsku, měl být evropský trh relativně stabilní a počet konkurentů omezený, v současné době by podle sdělení firmy pro zaměstnance mělo působit jen v EU 43 subjektů, které se snaží se svými vozidly na trhu zaujmout. To je jednoduše příliš moc.

Url: Další švédský pád. Scania zastavuje výrobu vlastních autobusů