

Konec vodíkového snění. Polský Arthur Bus zamířil do insolvence

27.11 2025 19:23, Libor Hinčica, Autobusy

V dubnu 2022 se na berlínském výstavišti v rámci akce Bus2Bus představila nečekaně novinka v podobě vodíkového autobusu nového výrobce Arthur Bus. Oficiálně se firma prezentovala jako německá, ostatně mateřská společnost Arthur Bus GmbH sídlila původně v Planeggu u Mnichova a dnes má sídlo přímo v bavorské metropoli, hlavní roli ale hrála její dceřiná společnost Arthur Bus Sp. z o.o. v polském Lublinu, kde firma převzala původní závod dříve zkrachovalého Ursus Busu.

Nešlo přitom o jediné provázání Arthur Busu na zbankrotovaného výrobce. Ředitelem polské společnosti byl Rafał Słomka, někdejší člen představenstva Ursus Busu, původní webové stránky výrobce zcela nepokrytě prezentovaly dříve dodávaná vozidla mezi referenčními projekty (třebaže Arthur Bus žádná aktiva Ursus Busu nekoupil), a přes snahu o modernizaci designu se nedařilo zcela zakrýt ani původní křivky vozů Ursus City Smile. Firma hodlala na trhu zaujmout nejprve se svým vodíkovým autobusem, v nabídce ale měla zpočátku – byť je na papíře (resp. na internetu) – i trolejbusy a elektrobusy. Žádný trolejbus ani elektrobus se značkou Arthur Bus ale nevznikl a tříletý pokus o proniknutí na trh vodíkových autobusů nebyl příliš úspěšný.



Arthur Bus na svých webových stránkách stále prezentuje své „úspěšné příběhy“… (zdroj: Arthur Bus)

Prototypový vůz obrážel veletrhy a postupně byl v letech 2022 až 2025 testován v několika polských provozech, jmenovitě v domácím Lublině, Żywieci, Chełmu, Cieszyně (2022), Krakově (2023), Katowicích, Płocku, Wrocławi, Rybniku a opět v Krakově (2024) a letos ve Włocławku, (podruhé) v Katowicích a v Gdyni. V zahraničí se ukázal autobus u dopravců pouze dvakrát – v roce 2023 ve Vídni a v roce 2024 v německém Wuppertalu. Další předváděcí vůz zkompletovaný v roce 2024 byl předán německé centrále za účelem prezentace na tamějším trhu, přičemž v médiích byl autobus prezentovaný jako německý produkt. Kromě těchto dvou prezentačních kusů se podařilo firmě uspět jen ve dvojici veřejných zakázek, z nichž se však realizace dočkala pouze jediná.

Dne 4. 11. 2023 byla podepsána smlouva s městem Świdnik na dodání tří vozů, v níž Arthur Bus uspěl v konkurenci čtyř subjektů (o zakázku se zajímali ještě výrobci Solaris Bus & Coach, Autosan a PAK-PCE prodávající vodíkové autobusy pod značkou Nesobus) s cenou 9,855 mil. zlotých včetně DPH (jeden vůz tak v přepočtu na koruny a u nás běžně používanou sumu bez DPH vycházel na zhruba 15,24 mil. Kč). Vozidla byla předána slavnostně do provozu dne 7. 11. 2024, tj. dodávka proběhla v termínu, přičemž provozovatelem vozidel je MPK Lublin, který pro Świdnik službu veřejné dopravy zajišťuje. Vodíkové elektrobusy byly následně nasazeny na linky, které Lublin a Świdnik propojují (č. 5, 35, 55).



Vodíkový elektrobus Arthur H2 Zero 12 během zkoušek v Gdyni v září letošního roku. (foto: Vojtěch Povolný)

Druhá zakázka, v níž byl Arthur Bus úspěšný, již byla přímo z Lublinu a podepsána byla v letošním roce, konkrétně 29. 4. 2025. Jejím předmětem bylo tentokrát již 20 vodíkových vozů, jež měly být dodány do konce března 2026. O zakázku usiloval stejný soubor výrobců jako v případě předchozího tendru, s výjimkou Autosanu, který výrobu autobusů v mezičase de facto opustil (byť oficiálně nebyla jejich produkce ještě odpískána). Arthur Bus nabídl jeden vodíkový autobus za částku 2,6 mil. zlotých bez DPH, tj. cca 14,845 mil. Kč (nejdražší nabídka Solarisu byla oproti tomu o tři miliony vyšší) a podle původní dohody měl dodat první vůz již v prosinci letošního roku a zbytek v průběhu ledna, února a března 2026.

Společnost ovšem za rok 2024 vykázala ztrátu 19 mil. zlotých (108,49 mil. Kč) a její celkové zadlužení vystoupalo už na 53,25 mil. zlotých (304 mil. Kč), což odpovídalo takřka 300 % hodnoty aktiv. Jediný kontrakt nedával šanci, že by se tato částka měla smrsknout. Už počátkem listopadu se v médiích objevily zprávy, že vozidla možná nebudou dodána včas, dne 24. 11. 2025 pak firma podala sama na sebe insolvenční návrh, o němž prozatím nebylo rozhodnuto.

Jak se následně ukázalo, z dvacítky autobusů pro Lublin existuje pouze neúplný skelet jednoho vozu, na dalších se vůbec nezačalo pracovat. Firma zjevně kvůli absenci finančních prostředků nebyla schopna zajistit subdodávky klíčových dílů. Sami zaměstnanci v rozhovorech pro média uvedli, že se do práce chodí už dívat pouze na Netflix, protože není na čem pracovat. Část z nich nehodlala potápění firmy přihlížet a již v říjnu dala sama výpověď.

S ohledem na neúnosnou situaci Arthur Busu lze předpokládat, že soud návrhu na insolvenci vyhoví a stanoví správce konkurzu.

Url: Konec vodíkového snění. Polský Arthur Bus zamířil do insolvence