

Místo Van Hoolu Yutong. Zákazníci hledají náhradní řešení

16.07 2024 20:45, Libor Hinčica, Autobusy Ostatní Trolejbusy

Krátce poté, co zkrachovalou společnost Van Hool přebrala nizozemská společnost VDL, se ukázalo, že nový vlastník v rámci převzetí padlého výrobce vyzobal jen vybraná aktiva, čímž vyšel vstříc především politickým zájmům na zachování alespoň nějakého počtu pracovních míst. Dřívější kontrakty, které Van Hool uzavřel napříč světem, zůstanou nenaplněny. Nový vlastník, jehož autobusová sekce sama bojuje s vleklými problémy, tak chce za každou cenu předejít tomu, aby v případě, že by některé z rozeběhlých kontraktů přece jen dokončil, nebylo následně možné vymáhat po něm jakákoli penále, případně vyžadovat další plnění (ať už ve formě servisu nebo využití opčních práv).

Firma VDL opakovaně zdůraznila, že nehodlá pokračovat ve výrobě městských vozů řady A, což udělalo vrásky na čele mj. německému Esslingenu, který měl již v letošním roce obdržet první nové trolejbusy. Přímo ohrožena je pak i budoucnost trolejbusů v italské Pescaře, byť tam již vozidla dodána byla. Táhlé spory týkající se zprovoznění léta dokončeného koridoru trolejbusové trati se sice zdály být již soudně vypořádány (ve prospěch města usilujícího o finální zprovoznění systému), jenomže vozidla dodal Van Hool, jehož servisní závazky nový vlastník taktéž nepřevzal.



Dokumentaci k řadě A ani k jiným modelům, které již nechce VDL vyrábět, nehodlá nový vlastník prodat, přestože zájemci existovat měli. (foto: Van Hool)

Ve vysokém stádiu rozpracovanosti zůstaly mj. tříčlánkové elektrobusy řazené do řady Exqui.City se spodním nabíjením pro Paříž (většina vozidel má být údajně zcela dokončena), na jejichž vývoji participoval Van Hool společně s Alstomem a Kiepe Electric. Do Francie se mělo podařit dostat jen pár z 30 objednaných vozů. Použitá technologie nabíjení je přitom unikátní, takže jen obtížně bude možné nalézt nového dodavatele.

Zakázka na 166 dvounápravových (112 ks) a třínápravových (54 ks) elektrobusů pro nizozemského dopravce Qbuzz skončila u čínského Yutongu, byť nebude možné splnit původně předpokládaný harmonogram nasazení vozidel do provozu od 15. 12. 2024 (za opožděné nasazení elektrobusů ovšem nebude Qbuzz s ohledem na situaci nikterak penalizován). Prvních 50 vozů má být dodáno počátkem roku 2025, další by měly být závazně objednány až poté, co se prokáže schopnost výrobce splnit požadavky spojené s první sérií. Nelze přitom očekávat, že by Yutong výrazně klopýtl. Jeho obří produkci nemůže žádný z evropských hráčů konkurovat (denní objem výroby elektrobusů/trolejbusů může dosahovat až okolo 375 ks), což Yutongu umožňuje krátké termíny dodávek, navíc má firma už bohaté zkušenosti s exportem na západní trhy (v loňském roce byla třetím největším dodavatelem elektrobusů na trhy EU27+).

Převzetím kontraktu pro Qbuzz vzniká poněkud paradoxní situace, protože VDL patří mezi nejhlasitější kritiky prakticky neomezené přítomnosti čínských producentů v Evropské unii. Nedávno zavedená (5. 7. 2024) mimořádná cla ve výši od 17,4 do 37,6 % na dovoz elektricky poháněných vozidel vyráběných v Číně se týkají jen a pouze segmentu osobních elektromobilů, těžší vozy – včetně elektrobusů – byly vyjmuty.



Patrový autobus TDX27 ASTROMEGA je zřejmě jediným typem, o který nový vlastník z původní produkce Van Hoolu stojí. (foto: Van Hool)

Na druhé straně šance, že by čínští producenti mohli významněji vyrůst díky destrukci Van Hoolu, je mizivá. Objednávkové knihy Van Hoolu totiž rozhodně nemohly svým rozsahem konkurovat Tolstého Vojně a míru, byť společnost realizovala řadu zajímavých kontraktů, které tak dostávaly velkou pozornost médií. V první dekádě našeho století vyrobil Van Hool průměrně okolo 720 vozidel, tento trend firma držela ještě v letech 2010 a 2011, pak nastal strmý pád, po němž se již firma nikdy nedostala přes hranici 600 prodaných autobusů. Léta po Covidu-19 už byla vyloženě zoufalá, posuďte sami: v roce 2020 bylo registrováno 287 nových autobusů Van Hool, v roce 2021 dosáhla produkce svého dna, když bylo dodáno jen 128 vozů, načež následovaly roky s mírnými zlepšeními – 289 ks v roce 2022 a 273 ks v roce 2023.

Kromě zákazníků, kteří se objednali vozidla pro městskou a příměstskou dopravu, mají smůlu i odběratelé zájezdových vozidel. Redukce výrobního programu se totiž týká nejen řad „A“ a Exqui.City, ale také většiny zájezdových modelů. Na evropském trhu nabízel Van Hool tři řady: EX, T a TDX, přičemž prostřední jmenovaná byla představena teprve koncem roku 2022. VDL má ale objednávky na vozy EX i T odmítat, protože by si tím vytvářela konkurenci k vlastním modelům. Zdá se, že nejvíce nového vlastníka zajímá jen jediný model – Astromega v patrovém provedení spadající do řady TDX, neboť samotné VDL údajně nemá mít doubledecker ve vlastní nabídce nové generace Futury, kterou plánuje uvést na trh v roce 2025. Primárně si hodlá VDL udržovat ta vozidla, která byla dobře etablovaná na trhu Severní Ameriky.

Společnost současně potvrdila, že nehodlá dokumentaci k žádnému z typů, jež již nehodlá vyrábět, prodávat některému z konkurentů. Minimálně o městskou řadu A měl na trhu zájem být, a to údajně dokonce z České republiky (se zamýšlenou výrobou v Turecku).

Url: Místo Van Hoolu Yutong. Zákazníci hledají náhradní řešení