

Pád Volva. Výroba autobusů v Evropě končí

17.03 2023 17:55, Libor Hinčica, Autobusy

Mělo být průkopníkem městské elektromobility. Namísto toho z trhu ne neočekávaně zmizí. Švédské Volvo v sílící konkurenci nedokázalo obstát a již příští rok uzavře svůj výrobní závod ve Wrocławi, který produkoval veškeré modely autobusů pro evropský trh. Práci ztratí až 1 600 lidí, z toho 1 500 představují přímo pracovníci wrocławského závodu.

Volvo Buses vznikla jako nezávislá firma v roce 1968 a jejími tradičními zákazníky byli především provozovatelé autobusů ve Skandinávii, kteří nezřídka nakupovali autobusy na podvozcích Volva od místních nástavbářů. Volvo ovšem toužilo zvyšovat tržní podíl svých kompletních autobusů, a tak postupně během 80. a 90. let skoupilo několik dosud samostatných karosářů – konkrétně Säffle ve Švédsku (1981), Drögmöller v Německu (1994) a Carrus ve Finsku (1998). Ne všechny tyto akvizice se ovšem ukázaly jako úspěšné. Například německý závod ukončil výrobu pod hlavičkou Volva už po 11 letech (2005), v roce 2008 se Volvo zbavilo společnosti Carrus (ta nadále funguje jako samostatný subjekt) a v roce 2013 byla uzavřena i továrna v Säffle. Od té doby byla produkce kompletních autobusů výsadou už jen polské pobočky, jež byla otevřena jako zcela nová fabrika v roce 1996.



Výroba ve Wrocławi zahrnovala i linkové vozy Volvo 8900. (foto: Volvo Buses)

Už v roce 2014 se Volvo pochlubilo tím, že wrocławský podnik atakoval hranici 1 000 vyrobených autobusů, avšak toto oznámení bylo ve světle výše zmíněného uzavření výroby v Säffle jen reklamní vějičkou. Výrobu kolem jednoho tisíce autobusů se dařilo udržovat v Polsku i v letech následujících, šlo ale vzhledem k ambicím Volva o prodeje nedostatečné. *„Naše podnikání v Evropě bylo ztrátové po mnoho let,"* přiznala nyní Anna Westerbergová, prezidentka společnosti Volvo Buses, to, o čem se na trhu v zákulisí dlouhodobě hovořilo. Ona zhruba tisícovka na silnice vypuštěných autobusů pokrývala rozsáhlé spektrum od městských vozů, přes linkové až po zájezdové, které měly mezi sebou jen minimum dědičných prvků, což se muselo nutně projevovat na nákladové stránce. Volvo se přitom snažilo cílit na obrovské množství trhů a vynakládalo horentní sumy na prezentaci své značky i vozidel.

Už od roku 2014 navíc přestalo vyrábět ryze městské dieselové vozy a přešlo jen na produkci elektrobusů a hybridů. Firma věřila, že rychlým vstupem na trh ekologických vozidel si zajistí lepší pozici a náskok před konkurencí, ve skutečnosti ale dále ztrácela a sektor městských autobusů prakticky vyklidila.


ELECTRIC
ELECTRIC
ELECTRIC
ELECTRIC
ELECTRIC

Flotila elektrických vozů Volvo 7900 Electric v článkové verzi pro dopravce Transdev ve Švédsku. (foto: Emmy Jonsson; Volvo Buses)

Výrobci nás sice zahrnují informacemi o tom, kolik dalších elektrobusů stihli v nejrůznějších koutech Evropy kontrahovat, i španělsko-polský Solaris, jenž je považován za leadera trhu elektrobusů, se ovšem musel nadále loni opírat ne nevýznamným způsobem o tradiční diesel a CNG, kdy vozidla se spalovacími motory tvořily ještě stále 45 % jeho produkce. V tomto směru byla naivita Volva od počátku těžko pochopitelná, zvlášť když se nová produktová řada rodila ve velkých bolestech – například svého času široce propagovaný model Volvo 7900 Electric Hybrid, jenž měl spojovat výhody elektrobusu a klasického hybridního autobusu se ukázal jako propadák, který spojoval – jak už to u podobných počinů nechtěně bývá – spíše nevýhody obou druhů autobusů. Z nabídky proto po několika letech tiše vypadl.

Sílící konkurenci nedokázalo Volvo vůbec vzdorovat. Dlouhodobě ztrácelo především na domácí půdě ve Švédsku, kde si ze „zelené horečky“ udělal skvělý business zejména čínský výrobce BYD, úspěchy zde ale sklízí i Solaris či MAN.

Dnes Volvo Buses vyrábí ve Wrocławi městské autobusy Volvo 7900 Electric, Volvo 7900 S-Charge, linkový model Volvo 8900 a zájezdové vozy Volvo 9700 a 9900. Pro poslední jmenovaný model měl být určen i nový podvozek představený oficiálně poslední červnový den loňského roku. Nyní je jasné, že jej budou do budoucna užívat už jen nástavbáři. Právě s těmi hodlá Volvo na evropském trhu nadále kooperovat. Podvozky se budou vyrábět jako dosud ve Švédsku a Brazílii, kompletní autobusy Volvo budou opouštět výrobní linky už jen v Mexiku a Severní Americe (bez určení pro evropský trh).



Propagační fotografie zájezdového autobusu Volvo 9900. Na marketing svých produktů vynakládalo Volvo sice nemalé částky, na druhé straně se stále více řadilo mezi společnosti, jejíž tiskové zprávy kromě všech myslitelných synonym slova „úspěch“ příliš velký čtenářský zážitek neposkytovaly. (foto: Volvo Buses)

Ukončení výroby autobusů bylo i v rámci Volvo Buses velmi dobře utajeno a seznámeno s ním bylo jen nejužší vedení firmy. Klíčovým pracovníkům v jednotlivých zemích bylo oznámeno až 15. 3. 2023. O den později informovala skupina Volvo o události i média. Současně pronikla do éteru informace, že o závod ve Wrocławi má zájem švédská investiční skupina Vargas Holding, s níž mělo být podepsáno memorandum o společném záměru. Součástí této dohody má být i převzetí části zaměstnanců Volvo Buses ve Wrocławi, a to již v průběhu třetího čtvrtletí letošního roku. Jaké využití Vargas Holding plánuje závodu v případě, že by k dohodě o odkupu skutečně došlo, dát, prozrazeno nebylo.

Konec evropské produkce autobusů negativně ovlivní provozní výnosy v letošním roce, neboť na restrukturalizaci hodlá Volvo Group vynaložit okolo 1,3 mld. švédských korun (cca 2,8 mld. Kč). Hospodářský výsledek bude ovlivněn především v roce 2024, kdy se předpokládá odepsání přibližně 1 mld. SEK (přibližně 2,15 mld. Kč).

Ve světle událostí, jež se odehrály ve Volvu, bude nesmírně zajímavé sledovat, jak si v budoucnu povede další významná švédská značka, jejíž prodeje mohou v posledních letech budit otazníky o rentabilitě – Scania.

Url: Pád Volva. Výroba autobusů v Evropě končí