

Postupim si objednala elektrobusy Ebusco 3.0. Možná z Nizozemska

09.01 2024 19:53, Libor Hinčica, Autobusy

Papírově nizozemský výrobce Ebusco uspěl ve výběrovém řízení na dodání 23 elektrobusů pro postupimský DP (*Verkehrsbetrieb Potsdam*; *ViP*). Ty by měly nahradit zhruba třetinu současné flotily dieselových vozů (celkem disponuje Postupim 59 autobusy).

Ebusco vystupuje na trhu jako evropský výrobce, avšak všechny jím dříve vyráběné modely byly ve skutečnosti kompletně montovány v Číně v rámci společnosti *Golden Dragon*. Vlajková loď produkce – model Ebusco 3.0 využívající lehkou vozovou skříň vyrobenou z kompozitních materiálů – měl být již produktem ryze evropským, který bude sjíždět z výrobní linky nově dokončeného závodu v nizozemském Deurne. Jeho otevření se dne 28. 10. 2021 účastnil osobně nizozemský král Vilém Alexandr, přičemž pro rok 2022 byla slibována výroba až 500 vozidel. Realita byla o poznání skromnější, stejně jako v roce loňském.

Ebusco sice v říjnu 2023 uvedlo, že má smluvně zajištěny dodávky 694 vozů (z toho 573 v nové verzi Ebusco 3.0), přičemž k nim mělo dalších zhruba 1 1000 opčně zasmluvněných vozů, které si mohou (a nemusí) zákazníci ještě objednat, z výčtu ale nevyplývalo, o jakém časovém horizontu firma hovoří ani – a to je podstatné – kde by se měla předmětná vozidla vyrábět. Závod v Deurne, mimochodem svého času štědře dotovaný nizozemskou vládou, je totiž poněkud zahalen tajemstvím. Od jeho slavnostního otevření se mu v médiích nevěnovala v podstatě žádná pozornost – není zřejmé, kolik výrobních pracovníků má, ani kolik autobusů odtud z výrobní linky vlastně sjíždí (ve smyslu, že se zde skutečně vyrobí, přichycení nálepky MADE IN NETHERLANDS poté, co se závodem projede vůz předtím takřka kompletně vyrobený v Číně, nebereme v úvahu). Dřívější prohlášení o tom, že všechny autobusy Ebusco 3.0 budou vyrobeny v Evropě (resp. *„100% v Nizozemsku“*), každopádně vzaly v tichosti za své.

Firma v říjnu oznámila, že musí přijmout opatření, která povedou ke zlepšení jejích finančních výsledků pro rok 2024, což byl eufemismus pro snížení odhadovaných tržeb na nadcházející období, přičemž viníkem situace měly být problémy v dodavatelských řetězcích (těmi byla firma skutečně významně zasažena v covidovém a postcovidovém období) a nedostatek pracovních sil. Právě ten měl stát za tím, že společnost už na konci července oznámila navýšení svých výrobních kapacit hledáním dalších partnerů pro výrobu, a to údajně v kombinaci *„tří montážních partnerů v Evropě i v zahraničí“*. Pro závod Deurne se totiž měli obtížně shánět pracovníci do výroby.

V tomto kontextu je ovšem zajímavé podívat se na nabídku zaměstnání v Ebuscu. Společnost v současné době nabízí 22 pracovních pozic, z toho tři ve Francii a jednu ve Švédsku. Zbylých 18 je situováno v Deurne, avšak v devíti jde o vývojáře (inženýry) nejrůznějšího zaměření, v pěti případech se jedná o pracovníky poprodejního servisu, ve třech o nákupčí a v jednom o pracovníka finančního oddělení. Výrobní dělník jakéhokoli zaměření mezi nimi nefiguruje ani jediný. Pátrání po „montážních partnerech“ bylo později upřesněno na *„evropské a asijské“*, avšak na konci roku už společnost nepokrytě hovořila o *„prvních sériově vyrobených autobusech 3.0 úspěšně smontovaných u montážních partnerů v Číně, které budou k odeslání ještě do konce roku.“* Přestože zázraky do předvánočního času tak nějak patří, lze přece jen příběhu o usilovném hledání kooperačního partnera na konci července a dokončení prvních sériových vozů v Číně již na počátku prosince 2023 věřit poměrně obtížně. Je zřejmé, že čínská Ebusca 3.0 se musela rodit mnohem dříve.



V roce 2023 Ebusco představilo i článkový model 3.0, který přivezlo na Busworld do Belgie, zde je ještě na pouhé vizualizaci výrobce. (foto: Ebusco)

Lze si jen obtížně představit, že při dostupnosti svých kompozitních autobusů z Číny bude mít Ebusco nějakou zásadní motivaci opravdu vyrábět kompletní vozidla v Deurne (a je otázkou, zda tuto motivaci vůbec kdy mělo). Lze očekávat, že bude i do budoucna používán spíše model v naší redakci interně nazývaný *„Foggia“* (tj. de facto fiktivní výroba). Ebuscu ovšem tváří tvář jeho ekonomickým výsledkům nic moc jiného ani nezbývá.

Zmínili jsme, že v říjnu 2023 firma snížila svůj výhled na rok 2024, nešlo ale o jediné nepříjemné oznámení stran finančních ukazatelů, s nímž firma během loňského roku vyrukovala. Na srpen investoři očekávali vydání pololetních výsledků, přičemž firma samotná tváří tvář hrozící panice

na akciovém trhu vydala opatrně formulované prohlášení o problémech ve výrobě ještě před touto zprávou (zkrátka tak, aby překvapení nebylo následně tak velké, resp. aby facka tolik nebolela). Tato taktika se zdála zpočátku úspěšná. V době dovolených jako by zprávy o nízkých prodejích elektrobusů nechala investory klidnými. Ve skutečnosti však hodnoty akcií Ebusca setrvale klesaly celý rok a při ohlédnutí za posledních dvanáct měsíců zaznamenaly propad o těžko představitelných 69,28 %. Jednu akcii si je možné momentálně pořídit za 4,36 €, přičemž ještě v polovině listopadu šlo o více než 7 € (ostatně jen mezi 10. prosincem 2023 a 10. lednem 2024 se hodnota snížila o 23,31 %).

Ebusco se nicméně dál se svými čínskými (a možná i některými nizozemskými) elektrobusy účastní výběrových řízení po Evropě, přičemž poslední úspěch zaznamenalo v Postupimi. Ta si objednala deset 12m a třináct 18m vozů třetí generace, z nichž menší budou disponovat bateriemi o kapacitě elektrické energie 350 kWh a článkové vozy 500 kWh. K nabíjení se budou využívat pantografy na střeše vozidel, což bude pro Ebusco 3.0 novinka (na dřívější generaci se ale používal v poměrně hojné míře). Předpoklad dodávky je v roce 2025.

Url: Postupim si objednala elektrobusy Ebusco 3.0. Možná z Nizozemska