

VDL dokončilo převzetí zkrachovalého Van Hoolu

13.06 2024 20:05, Libor Hinčica, Autobusy

Nizozemský výrobce autobusů VDL Bus & Coach dokončil proces převzetí zkrachovalého Van Hoolu. Tradiční výrobce ze sousední Belgie neustál rodinné pře (až do hořkého konce firmy šlo o rodinný podnik), problémy spojené s nízkým odbytem zájezdových autobusů po pandemii koronaviru a obchodní impotenci v prosazování na trzích. Jmenování krizového manažera na kapitánský můstek dlouho poté, co tento Titanic autobusového produkce už narazil do ledovce, nemohlo v pár měsících neblahý vývoj zvrátit. Navrhovaný restrukturalizační plán předlužené společnosti byl postaven na vstupu silného investora, kterého se ale nepodařilo nalézt. Společnost tak skončila na počátku dubna 2024 v úpadku.

Zájemcem o převzetí společnosti byla firma VDL Bus & Coach, resp. její mateřská VDL Groep. Na poslední chvíli se ještě pokusila zamíchat kartami významná belgická průmyslová skupina Punch Powerglide v kooperaci s americkou ABC Companies (jež byla Van Hoolem z osmatřiceti procent vlastněna a která se starala o odbyt jeho vozidel na trzích Severní Ameriky), věřitelé ale upřednostnili dne 10. 4. 2024 nabídku od VDL. Neúspěšný nabízející se ještě pokusil napadnout rozhodnutí u soudu a žádal znovuotevření nabídkového řízení, avšak se svým protestem neuspěl. V úterý dne 11. 6. 2024 VDL Groep oznámila, že akvizici dokončila, přičemž dosáhla i dohody s americkou ABC Companies stran pokračující kooperace na trzích USA a Kanady pro období minimálně nadcházejících 10 let.

Převzetí Van Hoolu ze strany VDL znamená záchranu 1 600 pracovních míst, většina z nich ale není v Belgii (zde se má jednat jen o 250 pracovníků), ale v Severní Makedonii, kde Van Hool v roce 2015 dokončil nový moderní závod na výrobu autobusů. Právě sem by se měla veškerá výroba Van Hoolu soustředit, přičemž prozatím zůstává zachována i původní značka, nedochází tedy ke splynutí obou společností v jednu. Výroba se má ale týkat výhradně ziskového segmentu prémiových zájezdových

autobusů. Řada městských modelů „A“, která zahrnovala vedle elektrobusů a vodíkových autobusů i trolejbusy, by se již vyrábět neměla, neboť v tomto segmentu hodlá VDL tlačit na trhu jen svou novou generaci vozů Citea (ta ale neexistuje v trolejbusové verzi).



A12 Batterij



A12 Fuel Cell



A12 Trolley



A13 Batterij



A13 Fuel Cell



A18 Batterij



A18 Fuel Cell



A18 Trolley



A24 Batterij

Nabídka vozidel řady A je sice ještě na webu Van Hoolu ke zhlédnutí, nicméně výroba probíhat již nemá. VDL má jednat o možnosti prodeje dokumentace k výrobě této řady s některými dalšími výrobci na trhu, pro ni samotnou nemá souběžný vývoj „Áčka“ a nového modelu VDL Citea žádný smysl. (zdroj: Van Hool)

V Belgii by měla zůstat soustředěna už jen výroba dílů, poprodejní servis, nákup, vývoj a finanční oddělení, tedy především administrativní činnosti. VDL při návrhu na převzetí potápějícího se konkurenta uváděla, že předpokládá zachovat 300 až 600 pracovních míst (z původních cca 2 500), finální výsledek je ale vzhledem k uvedené hodnotě 250 lidí ještě skromnější.

VDL Group, jejíž autobusů divize se sama potýká s finančními obtížemi, získala kompletní dokumentaci, práva na design, vybavení i – jak již bylo řečeno – značku rodinného příjmení Van Hool. Na druhé straně nový vlastník nemá žádné závazky plynoucí z dříve uzavřených dodacích smluv, není tedy vůbec jasné, jakým způsobem budou pokryty podepsané a rozpracované kontrakty na dodávky vozidel. Dohoda má VDL umožňovat zakázky nedokončit. Současně díky prodělanému bankrotu odpadla firmě povinnost splácet miliony eur dluhů za nejrůznější závazky z minulosti, z nichž nemalá

část byla i vůči belgickému státu. Věřitelé mají být primárně uspokojeni z prodeje pozemků a nemovitostí v Koningshooiktu (potažmo Lieru). Ve výsledku se tak dočkají jen části svých peněz, a to nejspíše až v horizontu několika let.

Url: VDL dokončilo převzetí zkrachovalého Van Hoolu