



## Van Hool zkrachoval. Části firmy převezmou VDL a Schmitz Cargobull

08.04 2024 17:22, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Jak jsme informovali [v našem článku z 12. 3. 2024](#), dostal se belgický výrobce autobusů a trolejbusů Van Hool do obřích ekonomických problémů, které již nebyl s to vlastními silami řešit. Firma, jež nedávno do svého čela povolala krizového manažera Marca Zwaanevelde, se zoufala snažila v uplynulých týdnech nalézt strategického obchodního partnera, případně získat podporu státu. Vlámská vláda přitom již dříve ručila za nakumulované dluhy na sociálním zabezpečení (zhruba 34 mil. €, tj. 865 mil. Kč) a do dalšího finančního dobrodružství se bez participace soukromého sektoru pouštět nehodlala. Ráno 8. 4. 2024 společnost Van Hool oznámila, že sama na sebe podala návrh na konkurz. Dny navíc na vyjednávání, které dříve získala, se ukázaly být bezpředmětnými.

O Van Hool, jenž se zmítal ve vleklé krizi i kvůli rodinným sporům (společnost byla stále vlastněna rodinou Van Hoolů, v níž však probíhaly hádky o dědictví), se dle dříve publikovaných zpráv měla zajímat dvě sdružení. Jedno bylo tvořeno nizozemskou společností Vlastuin (zabývající se výrobou speciálních nástaveb trucků) a vlámským podnikatelem Guido Dumareyem, jenž je svými aktivitami rozkročen v řadě strojírenských oborů (mj. ve výrobě převodovek). Tuto duo ale zájem na akvizici Van Hoolu v minulém týdnu ztratilo a ve hře zůstal už jen nizozemský výrobce VDL Bus & Coach společně s německou firmou Schmitz Cargobull vyrábějící (stejně jako Van Hool) návěsy k tahačům. Nizozemsko-německý tandem ovšem neměl zájem na vstupu do Van Hoolu a jeho postupné restrukturalizaci s pozvolným propouštěním rozloženým do několika let, jak si původně vedení Van Hoolu samo pro sebe vytyčilo. Namísto toho hodlá převzít jen vybraná aktiva poté, co firma oficiálně vyhlásila svůj úpadek.



Od konce roku 2021, kdy začal Van Hool novou řadu „A“ svých městských vozů nabízet, získal Van Hool objednávky na více než 400 vozů. To je však pro rentabilitu výroby příliš málo. (foto: Van Hool)

Do budoucna by tak mělo zůstat v Belgii zaměstnáno jen 600–900 lidí (dnes jich bylo bezmála 2 500), přičemž VDL avizovalo, že z výrobního programu Van Hoolu má do budoucna zájem jen na jeho jedné složce – zájezdových autobusech (vyráběných převážně v Severní Makedonii), s nimiž byl výrobce dříve úspěšný prostřednictvím svého prodejce ABC Companies i na americkém trhu. Pod svá křídla by společnost VDL ráda přebrala cca 300–600 pracovníků, zatímco Schmitz Cargobull hodlá nadále vytěžit cca 350 lidí. Odbory jsou pochopitelně z chmurných vyhlídek zoufalé. *„Na tuto společnost se bude vzpomínat jako na společnost promarněných šancí. Politici a banky nesou zdrcující odpovědnost, ale především jde o nedostatek smyslu pro odpovědnost ze strany rodiny Van Hool,“* uvedli ve svém prohlášení odboroví předáci. Nutno říci, že funkcí státu ani bank není sanovat chyby podnikatelských subjektů, byť můžeme i z našich končít znát případy, kdy se tak v minulosti dělo. Stát v roli záchranáře je například velmi aktivní v Polsku, kde postupně jen v oblasti výroby vozidel pro hromadnou dopravu sanoval se střídavými (ne)úspěchy Jelcz, Autosan, Pesu či FPS Cegielski.

Výroba městských a linkových autobusů (a tím i trolejbusů) pod hlavičkou Van Hoolu s největší pravděpodobností skončí. Krizový manažer Marc Zwaaneveld, který byl postaven ke kormidlu až poté, co Van Hool už narazil do ledovce, potvrdil, že ohroženy jsou zřejmě i stávající kontrakty na městské vozy. Konkrétně se vyjádřil k otázce tzv. „tramvajových autobusů“, tedy [tříčlankových elektrobusů, které začaly být nedávno dodávány pro Paříž, resp. pařížskou aglomeraci](#): *„Myslím, že tramvajové autobusy jsou technicky krásné, jen jejich výroba stojí příliš mnoho. Stejně jako u ostatních městských autobusů si myslím, že na nich nevyděláváme dost, a tak je lepší výrobu zastavit. Je na nabyvateli, aby se rozhodl, zda tuto strategii přijme.“*

Je bezpochyby zajímavé, že část Van Hoolu hodlá převzít právě VDL, protože i tato nizozemská společnost má podle lokálních médií vykazovat ve svém autobusovém businessu velké ztráty (konkrétní čísla prozatím nejsou známá). Generální ředitel VDL Willem van der Leegte měl prohlásit,

že od získání vybraných aktiv Van Hoolu očekává dosažení úspor z rozsahu. Je však otázkou, zdali v tomto případě neplatí, že přání je otcem myšlenky. VDL se totiž příliš nedaří už ani na domácím trhu, kde výrazně ztrácí s čínskou konkurencí.

Url: [Van Hool zkrachoval. Části firmy převezmou VDL a Schmitz Cargobull](#)