



SOR zaznamenal nejhorší finanční výsledek v historii

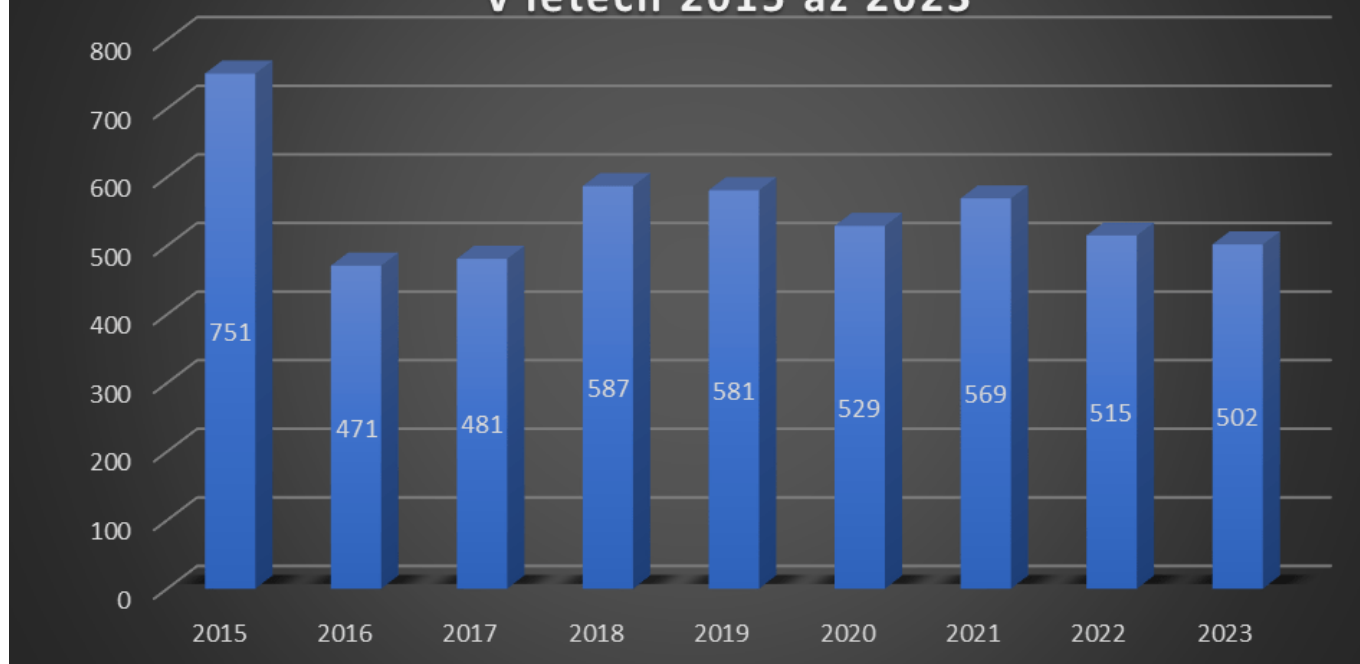
10.10 2024 19:01, Libor Hinčica, Autobusy Trolejbusy

Společnost SOR Libchavy s. r. o. i přes mírný nárůst tržeb v loňském roce výrazně prohloubila svou finanční ztrátu. Vyplývá to z účetní uzávěrky a výroční zprávy společnosti, která byla v uplynulém týdnu publikována.

SOR vykázal naposledy zisk v roce 2021, kdy prodal 569 vozů. O rok později šlo o 515 vozidel a v roce 2023 o 502 vozů, k čemuž je nutno započítat ještě odprodej dvou předváděcích autobusů. Pokles, jak je vidno, není příliš markantní, a to i při pohledu na dlouhodobější statistiku. Pomineme-li rekordní rok 2015 (se 751 prodanými vozidly), došlo již v letech 2016 a 2017 k propadu dokonce pod 500 prodaných vozidel (tedy pod úroveň roku 2023), přesto bylo v obou zmíněných letech dosaženo pozitivního provozního výsledku. Samotný počet prodaných vozů je tedy jen jedním z ukazatelů, klíčová je skladba těchto prodejů (podíl vozidel s vyšší přidanou hodnotou), a především reálná marže.

Lze se domnívat, že opuštění produkce modelů SOR řad CN/BN a NB a nástup nových generací NS a ICN znamenal pro SOR výrazné snížení výsledné marže. Nákladová cenovka nových modelů by měla být v porovnání se starší generací vyšší, což zřejmě neumožňuje udržet procenta z prodejů na levelu, kterého firma dosahovala v minulosti, pakliže chce zůstat konkurenceschopná vůči dalším značkám na trhu. Společnost ve výroční zprávě výslovně uvádí, že navzdory skokovým nárůstům cen základních energetických zdrojů a inflace v uplynulých letech nebyla ani jedním z jmenovaných negativních dopadů významně zasažena, „*neboť se jí daří dlouhodobě obdobná rizika předjímat a přijímat včasné a dostatečná opatření k jejich minimalizaci*“. Ztráta se tedy musela utvářet jinými kanály.

Vývoj počtu prodaných vozidel značky SOR v letech 2015 až 2023



Graf prodeje autobusů, trolejbusů a karoserií pro trolejbusy značky SOR. Čísla mohou být v řádech jednotek kusů zkreslena započítáním (resp. nezapočítáním) prodaných předváděcích vozů/prototypů. (zdroj: redakce na základě výročních zpráv společnosti SOR Libchavy)

I když se snižuje podíl prodeje vozidel do ČR, nelze říci, že by SOR prodával českým dopravcům v posledních letech výrazně nižší počty. V letech 2019 a 2020, kdy ještě dobíhal kontrakt na vozy řady NB pro pražský DP, bylo sice do ČR předáno přes 430 vozidel, poté už ale tuzemské prodeje spadly a pohybovaly se kolem 250 ks (konkrétně 240 ks v roce 2021, 255 ks v roce 2022 a 249 v roce 2023). Tradičně silný je SOR i na Slovensku, kam loni zamířilo 176 vozů, tedy zhruba třetina veškeré produkce. Někdejší Československo tak v součtu stále odebírá přibližně 82 % všech vyrobených vozidel, takže se na skladbě hlavních odběratelů mnoho nemění. Pouhých cca 18 % vyrobených vozů mířilo loni na export, v němž firma samostatně poněkud tápe, byť by čtenář při procházení výroční zprávy mohl nabýt jiného dojmu.

Ve vztahu k Rumunsku a Bulharsku hovoří SOR například o „úspěšných trzích“, ovšem do Rumunska zamířilo v roce 2023 jen 6 vozů (do Bulharska pak 30). V případě Německa poté společnost vyzdvihuje prodej 34 autobusů a uvádí, že je země našeho západního souseda trhem, „kde se značka SOR úspěšně etablovala“. Fakticky se ale SORu podařilo za dlouhá léta, co do Německa exportuje, uchytit pouze u jediného odběratele – skupiny Vetter, s jejíž (ne)zájmem přítomnost SORu na německém trhu stojí a padá. Mimo uvedené státy se podařilo SORu exportovat autobusy už jen do Polska (2 ks v roce 2023) a Estonska (7 ks).



SORu se díky místnímu prodejci daří dlouhodobě v Rumunsku v tendrech na elektrobusey. Na snímku vidíme model SOR NS 12 electric v rumunském Ploiești, které v roce 2022 zařadilo do provozu 9 těchto vozů. V roce 2023 bylo do Rumunska předáno jen šest vozů. (foto: Vojtěch Povolný)

Z 504 prodaných vozidel (včetně obou „předváděček“) měly pětinový podíl na celém výsledku trolejbusy, resp. karoserie pro výrobu trolejbusů. Celkem šlo o 103 ks. Elektrobuseů bylo vyrobeno pouze 23, plynových autobusů 66 a zbylých 312 ks připadalo na klasický dieselový pohon.

Celkové tržby přes zhruba 2,5% pokles prodeje stouply o 1,1 %. Firma tak dosáhla tržeb 3,025 mld. Kč (včetně započtení příjmů z prodejů náhradních dílů, služeb atd.), provozní zisk však meziročně klesl o 94 mil. Kč. Již podruhé tak výsledky SORu dosáhly červených čísel. Zatímco rok 2021 uzavíral výrobce ještě s provozním ziskem 149 mil. Kč, v roce 2022 už byla generována ztráta 37 mil. Kč, která tak v součtu s loňským výsledkem dosáhla už 131 mil. Kč. Výsledek hospodaření po zdanění pak činil minus 260 mil. Kč. Sám SOR ve výroční zprávě uvádí: *„Rok 2023 tak zaznamenal jednoznačně nejhorší provozní výsledek v historii.“*



SORu se prozatím nedaří navázat na ziskovost z doby, kdy realizoval velké dodávky pro DP hl. m. Prahy v podobě autobusů řady NB. Poslední „en béčka“ byla předána do Prahy v roce 2021. (foto: Vojtěch Povolný)

Z uvedených čísel ani výroční zprávy nevyplývá, jak se SOR vypořádal s problematikou smluvních penále v případě opožděných dodávek trolejbusů. V případě vozů SOR TNS 18 pro Prahu mělo smluvní penále dosáhnout počátkem května letošního roku částky 61 421 021 Kč, přičemž suma nebyla v té době ještě uhrazena. Obdobně nefigurují nikde ani čtyři trolejbusy SOR TNS 12 určené původně pro Dopravní společnost Zlín-Otrokovice či zmínka o soudním sporu s touto společností (SOR ve výroční zprávě přiznává pouze soudní spory ve věci sporných reklamací dílčích komponentů).

Počet zaměstnanců poklesl meziročně ze 713 na 689 pracovníků, z nichž zhruba čtvrtinu představují tzv. TH pracovníci. Mzdové náklady však vzrostly o 2,5 % na 288 mil. Kč. S ohledem na prohlubující se ztrátu poklesla výrazně i rentabilita pracovní síly, jež se vypočítává právě na základě zisku. Stejně tak se pak logicky propadla i produktivita práce. Při přepočtení na jednoho pracovníka šlo měsíčně o sumu 39 781 Kč, což bylo o 11 % méně než v roce 2022 a o 38,5 % méně než v roce 2021.



Určitý propad prodejů v ČR se daří SORu vykrývat zvyšujícím se podílem dodávek na Slovensku. Na snímku vidíme jedno z „í cé enek“ u Arrivy v Trnavě. (foto: Jiří Mejstřík)

Ačkoli byl rok 2023 uzavřen negativním hospodářským výsledkem, společnost ujišťuje, že úroveň vlastního kapitálu zůstává v dostatečné výši, a to mj. z důvodu nevyplacené dividendy v roce 2023, když meziročně mělo dojít k poklesu jen o 8 % na 657 mil. Kč (ze 711 mil. Kč). Ve skutečnosti však nevyplacení dividendy mělo spíše marginální roli a klíčové pro udržení vysokých čísel se zdá být vložení částky 200 mil. Kč za strany jediného společníka firmy (tj. společnosti BAULIGA a. s., jejímž dalším jediným akcionářem je EP Industries nejbohatšího Čecha Daniela Křetínského) formou tzv. *dobrovolného příplatku mimo základní kapitál*. Ten představuje nejjednodušší formu, jak lze vložit do nějaké společnosti chybějící finanční prostředky ze strany společníka či společníků v době chybějící volné hotovosti (*cash flow*), aniž by se muselo přikročit k dalšímu zadlužování společnosti, do níž se prostředky vkládají, ale také aniž by bylo nutné fakticky zvyšovat základní kapitál této firmy (v tomto případě SORu).

I přes účetní a daňovou ztrátu SOR uvádí, že je stále stabilní a ekonomicky silný. Dosažené prodejní výsledky mají být vzhledem k situaci na trhu ČR a SR uspokojivé a obchodně zajímavá má být aktivita na trzích Bulharska, Rumunska a Německa, o nichž jsme hovořili výše. Pro následující roky očekává společnost vylepšení své obchodní pozice i ekonomických výsledků. Pomáhat mu k tomu bude bezpochyby i kooperace se Škodou Electric v oblasti výroby trolejbusů, která SORu otevírá dveře na další trhy (aktuálně například do Litvy). Současně se opětovně v kuloárech hovoří o údajných probíhajících jednáních o možném prodeji SORu Škodovce, což je však v našem prostředí už dlouhodobý folklór.

Url: [SOR zaznamenal nejhorší finanční výsledek v historii](#)