

Italského výrobce autobusů Menaribus opustí stát

23.05 2024 19:12, Libor Hinčica, Autobusy

Italského autobusového výrobce *Industria Italiana Autobus (IIA)*, jenž vyrábí autobusy pod tradiční značkou Menarinibus, čeká významná změna vlastnické struktury. Ze společnosti hodlá zcela vystoupit italský stát, který dosud držel prostřednictvím dvojice subjektů většinu akcií.

Italská vláda se rozhodla vstoupit do autobusového podnikání s cílem uchránit pracovní místa a výrobu ve dvojici závodů v Boloni a Flumeri v době, kdy se Menarinibus potýkal s propadem zakázek a hrozil jeho zánik. Většinu akcií – 42,76 % – na sebe v roce 2018 převzala vládní agentura (fungující jako akciová společnost) *Invitalia*, jež je zcela ovládaná ministerstvem hospodářství a financí. Dalších 28,65 % přebrala firma *Leonardo SpA*, která je jedním z nejvýznamnějších strategických podniků Itálie. Stát v ní sice formálně drží jen 30 %, druhý největší akcionář (již z privátní sféry) má však pouze 2,6 %, takže vliv italské vlády, resp. (opět) ministerstva hospodářství a financí je i zde rozhodující. Leonardo SpA se přitom soustředí na obranný průmysl (jde dokonce o největší zbrojařskou skupinu v Evropské unii), nikoli na civilní sektor, do nějž spadá i výroba autobusů. Posledním vlastníkem IAA je poté turecká společnost Karsan (28,59 %), která kooperovala s firmou dlouhodobě a po přechodnou dobu v minulosti zajišťovala i výrobu autobusů přímo v Turecku (pod značkou Menarinibus, resp. původně BredaMenarinibus).

Ani vstup italské vlády a napumpování miliónů eur do ztrátové společnosti ale nevedly k výraznému zlepšení kondice firmy. Odbory společnosti sdružující většinu z cca 600 zaměstnanců z toho obviňují především laxnost státních úředníků. Podle nich není problém v tom, že by firma neměla dostatek nových zakázek (údajně má mít objednávky na cca 1 000 vozidel), ale skutečnost, že je

podfinancovaná a stát se zdráhá uvolnit další prostředky, které by firmě pomohly s vytvořením polštáře volné hotovosti. Klasický model výběrových řízení na dodávky prostředků hromadné dopravy totiž jen vzácně pracuje s předplatbami.

Zákazníci obvykle uhradí 100 % ceny až poté, co dostanou objednané zboží. Pro výrobce to znamená, že musejí do doby předání vozidel celou výrobu profinancovat, přičemž dodavatelé komponentů požadují platby ve standardních lhůtách, takže zde vzniká diference, která musí být krytá cash-flow společnosti. Právě cash-flow se ale IIA nedostává, takže se výroba významně zpožďovala a nadále zpožďuje. To ve svém důsledku finanční ukazatele společnosti dále zatěžuje, protože za pozdně dodaná vozidla si odběratelé diktují penále, které se ukusuje z marže, takže volnou hotovost pro další výrobu není z čeho tvořit (a kruh se uzavírá).

Na druhou stranu je nutno říci, že stát opakovaně peníze na rozběh výroby poslal, během pěti let nalil do chodu společnosti už 200 mil. € a je vcelku pochopitelné, že se příliš nehrne do další záchranářských misí, když ani částka odpovídající více než pěti miliardám korun pro záchranu skomírající firmy zjevně nestačila.



V letech 2019 až 2021 bylo do Říma dodáno více než 650 autobusů Citymood z produkce IIA. Na finanční vzpružení společnosti to ale nestačilo. Na snímku vidíme projíždět jeden z početné flotily autobusů pod slavným pomníkem krále Viktora Emanuela II. (prvního krále sjednocené Itálie). Impozantní stavba byla budována v letech 1885 až 1935 v těsné blízkosti nejstarších římských památek, jejichž pozůstatky (Forum Romanum) jsou vidět nalevo od autobusu. (foto: Libor Hinčica)

Když do IIA vstoupil stát se svou společností Invitalia, mělo se jednat jen o přechodnou záchranu pro stabilizaci firmy, přičemž doba působení ryze státní společností byla omezena na pět let, což má vycházet z legislativy. Jelikož oficiálně došlo k přepisům až od roku 2019, uplyne ona lhůta v letošním roce. Zákon sice umožňuje vyjednat výjimku a časové období prodloužit, delší dobu je

ovšem patrné, že se stát hodlá svého vcelku nedávno nabytého aktiva zbavit. Vedle Invitalie má přitom společnost opustit i druhý (polo)státní akcionář. Společnost Leonardo SpA oznámila již v listopadu 2023, že se hodlá svého podílu rovněž vzdát. Karsan v pozici jediného soukromého investora ve firmě prozatím zůstává, na druhé straně nejevil žádný zájem o to, aby se mohl stát nabyvatelem uvolněných akcií on sám. Ostatně pro Karsan rozhodně spoluvlastnictví italské firmy nepředstavuje finanční trhák, protože firma končí opakovaně ve ztrátě. Zatímco rok 2022 byl uzavřen minusem 47 mil. €, v loňském roce šlo už o 63 mil. €. Tváří tvář těmto částkám je zjevné, že ani (údajně) smluvené kontrakty, o nichž hovořili odboroví předáci, by nedokázaly firmu z červených čísel v krátkodobém horizontu vytáhnout.

O IIA se mělo zajímat 23 blíže nespecifikovaných subjektů, závaznou nabídku dal ale pouze jediný – společnost *Seri Industrial SpA* zabývající se mj. výrobou lithiových baterií. Proti této akvizici opakovaně protestovaly odbory, neboť společnost Seri Industrial SpA nemá v oboru resuscitace umírajících firem příliš dobou pověst. Podle tvrzení odborů měly všechny společnosti, jež byly ze strany Seri Industrial SpA v minulosti s příslibem oživení výroby převzaty, skončit nakonec tak jako tak na smetišti dějin.

Podle italských médií se měl stát, resp. jím (spolu)vlastněné společnosti, s novým investorem již domluvit. Za předání 71,41 % akcií by společnost Seri Industrial SpA neměla formálně současným vlastníkům nic platit, naopak se Invitalia a Leonardo SpA musely ještě zavázat k tomu, že IIA poskytnou dalších 90 mil. € (2,3 mld. Kč!), které poslouží k anulaci nashromážděného dluhu. Seri Industrial SpA vloží na téže umoření do společnosti 50 mil. € (cca 1,3 mld. Kč), čímž by měla IIA konečně stát na černé nule. Stále ale budou chybět prostředky pro zahájení standardní výroby.

Url: Italského výrobce autobusů Menaribus opustí stát