



SOR měl v roce 2024 rekordní ztrátu

17.01 2026 19:26, Libor Hinčica, Autobusy Ostatní Trolejbusy

Společnost SOR Libchavy vykázala za rok 2024 rekordní ztrátu po zdanění ve výši 265 mil. Kč. Vyplyvá to z výroční zprávy společnosti, kterou firma zveřejnila počátkem ledna. Firma naposledy vykázala zisk v roce 2021, kdy prodala 569 autobusů, za rok 2024 šlo o pouze 415 vozidel. Údaje za loňský rok – 2025 – ještě nejsou k dispozici, nicméně lze předpokládat, že se během něj podařilo východočeskému producentovi z mizérie vyškrábat. Společnost momentálně jede na plné obrátky, a to především díky zakázkám na autobusy pro společnosti zajišťující náhradní autobusovou dopravu během rozsáhlých výluk na železnici v Německu.

Pojďme si blíže projít data, která byla zveřejněna za rok 2024. Z 415 vyrobených vozidel (započítány jsou i karoserie pro montáž trolejbusů a trolejbusy samotné vyráběné ještě pod značkou SORu jako dobřeh přededešlého konkurenčního boje) bylo 330 dodáno zákazníkům do České republiky, 42 do Německa a po 11 kusech odebrali zákazníci v Rumunsku a Polsku. Obrovský výpadek v roce 2024 zaznamenal slovenský trh, na němž bylo prodáno jen 14 vozů, což mělo představovat jeden z nejhorších výsledků v historii firmy (v roce 2023 se přitom na slovenský trh podařilo prodat 176 kusů). Sešup zaznamenaly také prodeje na bulharském trhu, na němž byla značka dříve relativně úspěšná především se svými elektrobusy i trolejbusy, avšak v roce 2024 do Bulharska zamířily jen tři vozy (na druhé straně je férové říci, že úspěchy SORu v Bulharsku zde byly i v minulosti nahodilé a roky s nulou prodaných kusů se střídaly s léty, během nichž byly dodány nižší desítky vozidel). O jeden vůz lepší výsledek než Bulharsko vykázal maďarský trh, na který SOR krátce naskočil s dodávkou čtyř trolejbusů pro Szeged, aby jej následně zase vyklidil.



Elektrobus SOR EBN 9,5. V roce 2024 měl SOR výrobní řadu EBN inovovat použitím nových baterií s větším dojezdem. (foto: Vojtěch Povolný)

Z hlediska struktury tržeb v případě českého trhu platilo, že podíl prodaných vozidel se prakticky stejnou měrou podílel i na celkových výnosech firmy, to konkrétně znamená – vyjádřeno v procentech –, že 80 % tržeb připadalo na 79 % vyrobených autobusů dodaných do České republiky. V tomto kontextu je zajímavé, že v Německu je společnost očividně vystavena větším tlakům na její cenovou politiku, protože ačkoli dodávka k našemu západnímu sousedovi představovala více než 10 % celkové produkce, podíl na tržbách činil jen 7,5 %.

Za rok 2024 se firma mohla (pokud by měla funkční marketing) pochlubit takřka 50% podílem vyrobených vozidel na alternativní paliva. 6 % (27 ks) konkrétně připadalo na autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG), 13 % (52 ks) na elektrobusy a 30 % (123 ks) na trolejbusy a karoserie pro trolejbusy. Zbylých 51 % (213 ks) nadále představovaly dieselové autobusy.

Zajímavostí je, že s ohledem na rozpis významných zakázek a tržeb z nich lze orientačně zjistit, za kolik SOR prodává Škodě Electric kompletní karoserii jednoho 12m trolejbusu na bázi modelu SOR TNS 12, konkrétně by se mělo jednat o částku (včetně záruk, marže atp.) cca 6,26 mil. Kč bez DPH. Karoserie přitom představuje vůbec nejdražší položku (i parciálního) trolejbusu, takže při pohledu na aktuální prodejní ceny 12m trolejbusů u nás je zřejmé, jaké eldorádo se v důsledku simulovaných veřejných zakázek na dodávky trolejbusů s veřejnými prostředky odehrává.



V roce 2024 se na celkových prodejích podílely dieselové autobusy 51 %, zbytek připadal na trolejbusy, elektrobusy a vozy s pohonem na CNG. (foto: Vojtěch Povolný)

S celkovým počtem prodaných vozů na úrovni 415 kusů došlo oproti roku 2023 ke vskutku výraznému poklesu o takřka 100 vozů, konkrétně šlo o 89 jednotek (uskutečnila se přitom zjevně korekce v prodejích za rok 2023, protože SOR původně za rok 2023 vykazoval 502 prodaných kusů, avšak výroční zpráva za rok 2024 uvádí již 504 kusů).

Celkové tržby za prodeje autobusů dosáhly hodnoty 2 833 333 000 Kč, sumu 19,932 mil. Kč získala firma za prodej ostatních výrobků a 15,132 mil. Kč za poskytované služby. Celkem šlo o 3,133 mld. Kč. Navzdory významnému poklesu vyrobených vozidel nebyl tak drastický celkový objem tržeb, když za rok 2024 odpovídaly zhruba 95 % úrovně roku 2023. Na druhé straně provozní ztráta se propadla – zatímco v roce 2023 šlo o 131 mil. Kč, v roce 2024 už o 203 mil. Kč, což představuje pokles o dalších 72 mil. Kč. Rok 2024 se tak stal nejhorším v historii firmy a výsledek hospodaření po zdanění skončil ztrátou 265 mil. Kč (v roce 2023 šlo o 260 mil. Kč). Ziskovost společnosti měl snížit nárůst osobních nákladů (o 8 % oproti roku 2023), ale zjevně i nižší marže na dodávaných produktech (5% pokles tržeb z prodejů oproti roku 2023). Firmě v roce 2024 narostly také zásoby (+3,6 %) a pohledávky (+9,4 %), firma přitom navzdory některým vývojovým projektům obecně příliš neinvestuje do dlouhodobého hmotného majetku (i za rok 2024 byl vykázán další pokles, konkrétně o 3,6 % v porovnání s rokem 2023). Zásadní byl v součtu propad finančního majetku (-88,3 %), kdy firma ve výroční zprávě přiznává, že jí daná situace „působí problémy s krátkodobou platební schopností“.

Opět je ovšem nutné uvést, že údaje v článku se vztahují k roku 2024, nikoli k roku 2025. Tam se naopak očekává výrazné zlepšení a dobré vyhlídky by měla mít společnost i pro rok letošní. Z tříletého finančně slabšího období SORu tak ještě nelze odvozovat žádný dlouhodobý trend.

Url: [SOR měl v roce 2024 rekordní ztrátu](#)