

Restrukturalizace společnosti ČSAD Liberec, a.s.

Silniční doprava v České republice byla jedním z prvních oborů postižených současnou ekonomickou krizí. Největší dopravní společnost v Libereckém kraji ČSAD Liberec, a.s. zatím dovedla žít z rezerv a nemusela se pouštět do zásadních a nutných strategických změn. Vzhledem k tomu, že podle signálů z bank i od ekonomických analytiků a politiků budou důsledky ekonomické krize v Česku přetrvávat i nejméně v průběhu příštího roku, projednalo a schválilo na svém pravidelném zasedání dne 9. října 2009 představenstvo a dozorčí rada společnosti ČSAD Liberec, a.s. projekt restrukturalizace společnosti, který spočívá v osamostatnění hlavních podnikatelských aktivit do samostatných podnikatelských subjektů se samostatnou infrastrukturou, které své potřeby si budou zajišťovat zcela samostatně. Vzhledem k současnému stavu ekonomiky a stavu podnikového řízení se jeví jako jediné možná varianta vyčlenění ze stávající akciové společnosti ČSAD Liberec, a.s. další tři samostatné podnikatelské subjekty (akciové společnosti), obsluhující jednotlivé segmenty dopravního trhu, a to :

- pro autobusovou dopravu (zůstává společnost ČSAD Liberec, a.s.),
- pro nákladní dopravu a logistiku (Severotrans Liberec, a.s.),
- pro autoopravárství a obchod (Autocentrum-Nord, a.s.)
- a pro správu nemovitého majetku společnost FinReal Liberec, a.s.

Vypracování tohoto projektu rozdělení společnosti odštěpením se založením nových nástupnických organizací bylo schváleno valnou hromadou akcionářů společnosti ČSAD Liberec, a.s. již dne 20. června 2008. Na zpracování projektu restrukturalizace, kterému předcházela pečlivá a pravdivá analýza aktuální situace společnosti, se podílely renovované poradenské firmy, například společnost FINANCE Zlín, a.s. a dozorovala jej auditorská společnost ZH Bohemia Audit s.r.o. Liberec. Tento projekt nabývá platnosti dnem jeho schválení valnou hromadou akcionářů rozdělované společnosti, která se bude konat v průběhu měsíce listopadu tohoto roku a právní účinky rozdělení nastanou pak dnem zápisu rozdělení do obchodního rejstříku.

Materiály k valné hromadě budou k dispozici akcionářům v sídle společnosti již 30 dní před konáním valné hromady.

Akcionáři rozdělované společnosti se budou na nástupnických společnostech podílet ve stejném poměru, v jakém se podílejí na rozdělované společnosti, a to podle jejich podílu účastí k základnímu kapitálu, čímž bude zajištěn rovnoměrný výměnný poměr. To znamená, že za každou akcii rozdělované společnosti obdrží akcionář jednu akcii každé nástupnické organizace. Akcionářům nástupnických společností budou náležet všechna dosavadní práva akcionářů včetně podílu na majetku nových společností.

Zpomalení ekonomiky, které letos naplno zasáhlo naše hospodářství, s sebou pro podnikání přináší velké změny – ale i příležitosti, jak se se změnami co nejlépe vypořádat a dlouhodobě na nich i vydělat. Restrukturalizace společnosti ČSAD Liberec, a.s. přináší:

- velmi dobrou kapitálovou pozici pro jednání s partnery a zákazníky v každém segmentu dopravního trhu,
- umožňuje silné transparentní řízení jednotlivých podnikatelských aktivit,
- vytváří dostatečný tlak na snižování nákladů i růst tržeb
- a současně vytváří i silný tlak na snižování režijních nákladů.

Na základě závěrů řádné valné hromady akcionářů ze dne 26. 6. 2009, která zhodnotila výsledky hospodaření společnosti za rok 2008, ve kterém bylo dosaženo kladného hospodářského výsledku před zdaněním, byla již řada opatření podniknuta: například v autobusové dopravě nákup nových autobusů na pohon zemním plynem (CNG) pro potřeby základní dopravní obslužnosti a zavedení nových dálkových autobusových linek z Liberce na Slovensko, do Jihlavy a dále jsou v konečné přípravě i autobusové linky z Liberce do Karlových Varů a z Liberce do Brna. V oblasti autoopravárenství se připravuje převzetí autorizovaného servisu užitkových vozidel tovární značky MAN a návěsové techniky tovární značky Kögel a výhledově pak i vozidel značky Iveco, a to při současném snižování režijních nákladů především snížením počtu zaměstnanců o 20 % v kategorii režijních anebo málo využitých pracovníků, dále snížením počtu osobních služebních vozidel o 30 %, zavedení krizového řízení v oblasti mezinárodní kamionové dopravy, která nejvíce pocítila úbytek zakázek apod.

V oblasti fondů EU nejsou nastaveny žádné programy, které by se daly ve prospěch silniční dopravy realizovat, a to přesto, že silniční doprava je na konci distribučního řetězce a dlouhodobě trpí neduhy celého hospodářství jako je vysoké daňové zatížení dopravních firem, neúměrně dlouhé doby splatnosti, rozdrobenost trhu, pokles zakázek, což má negativní dopad na hospodaření dopravních společností a pro mnohé z nich mohou být tyto faktory, pokud se nepustí do zásadních strategických změn, v současné ekonomické situaci i smrtící.

MB