

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

**Vliv celosvětové finanční krize na vybraný ekonomický
subjekt**

**The Influence of the Global Financial Crisis on Selected
Economic Entity**

Třísková Ivana

Plzeň 2013

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ivana TŘÍSKOVÁ**
Osobní číslo: **K10B0230P**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika a management**
Název tématu: **Vliv celosvětové finanční krize na vybraný ekonomický subjekt**
Zadávací katedra: **Katedra podnikové ekonomiky a managementu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Popište vznik celosvětové finanční a ekonomické krize a její vliv na ekonomiku České republiky.
2. Charakterizujte zvolený podnik.
3. Zhodnoťte finanční situaci podniku před a v průběhu finanční krize i jeho současný stav.
4. Popište příčiny krize v daném podniku a dopady využívaných opatření.
5. Navrhněte možné nástroje k překonání dopadů krize.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **40 - 60 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- **KRUGMAN, Paul.** *Návrat ekonomické krize.* 1. vyd. Praha: Vyšehrad, 2009. ISBN 978-80-7021-984-3.
- **ZUZÁK, Roman.** *Krizové řízení podniku.* 2. vyd. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-3156-8.
- **ROUBINI, Nouriel, MIHM, Stephen.** *Krizová ekonomie.* 1. vyd. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4102-4.
- **KOTLER, Philip, CASLIONE, John.** *Chaotika: řízení a marketing firmy v éře turbulencí.* 1. vyd. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-2599-1.
- **KALOUDA, František.** *Finanční řízení podniku.* Plzeň: Vydavatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 978-80-7380-315-5.

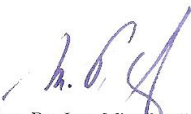
Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Mgr. Petra Skálová, Ph.D.

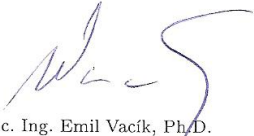
Katedra podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2012**

Termín odevzdání bakalářské práce: **3. května 2013**


Doc. Dr. Ing. Miroslav Plevný
děkan




Doc. Ing. Emil Vacík, Ph.D.
vedoucí katedry

V Plzni dne 31. října 2012

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Vliv celosvětové finanční krize na vybraný ekonomický subjekt“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni, dne 3.5. 2013

.....
podpis autora

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala Ing. Mgr. Petře Skálové, Ph.D. za její odborné a trpělivé vedení, cenné rady a připomínky při vypracování této bakalářské práce.

Dále bych chtěla poděkovat Ing. Tereze Solové ze společnosti Cargospol, spol. s r.o. za ochotnou spolupráci a poskytnutí všech potřebných materiálů a informací pro bakalářskou práci.

Obsah

Úvod.....	7
1 Vznik celosvětové finanční a ekonomické krize	9
1. 1 Vznik finanční krize v USA v roce 2007.....	9
1. 2 Rozšíření finanční krize zemí Evropy	11
2 Vliv celosvětové finanční krize na ekonomiku České republiky	13
2. 1 Situace v České republice v letech 2008 až 2009	13
2. 2 Situace v České republice od roku 2010.....	14
3 Finanční krize v oblasti autodopravy v České republice	15
3. 1 Vliv finanční krize v oblasti autodopravy.....	15
3. 3 Vývoj cen ropy.....	16
3. 3. 1 Význam ropy.....	16
3. 3. 2 Vliv dolaru na cenu ropy	16
3. 3. 3 Vývoj ceny ropy v letech finanční krize	16
3. 3. 4 Vývoj ceny pohonných hmot v České republice	17
4 Charakteristika vybraného podniku	18
4. 1 Základní údaje.....	18
4. 2 Historie společnosti.....	18
4. 3 Profil společnosti	19
4. 3. 1 Zásady normy ISO 9001: 2008 ve společnosti Cargospol.....	20
4. 4 Organizační struktura společnosti.....	20
5 Finanční analýza	23
5. 1 Význam finanční analýzy	23
5. 2 Zdroje informací finanční analýzy.....	23
5. 3 Obecný postup finanční analýzy.....	26

6	Metody finanční analýzy aplikované na společnost Cargospol, spol. s r. o.	27
6. 1	Analýza absolutních ukazatelů	27
6. 2	Analýza rozdílových ukazatelů.....	33
6. 3	Analýza poměrových ukazatelů.....	34
6. 3. 1	Ukazatele rentability	34
6. 3. 2	Ukazatele aktivity	39
6. 3. 3	Ukazatele likvidity	42
6. 3. 4	Ukazatele zadluženosti:	44
6. 4	Zhodnocení finanční analýzy.....	47
7	Příčiny a dopady finanční krize v CARGOSPOL spol. s r. o.	50
7. 1	Příčiny finanční krize z hlediska makrookolí společnosti	50
7. 2	Ostatní příčiny finanční krize	53
7. 3	Realizovaná řešení dopadů krize ve společnosti Cargospol	54
8	Navrhované nástroje k překonání dopadů krize ve společnosti Cargospol	57
8. 1	Navrhované nástroje pro vnitřní prostředí	58
8. 2	Navrhované nástroje pro vnější prostředí	59
9	Závěr	61
10	Seznam tabulek	63
11	Seznam obrázků	64
12	Seznam použité literatury	65
13	Seznam příloh	69

Úvod

Celosvětová finanční krize odstartovaná v závěru první dekády 21. století ovlivnila hospodářství mnoha zemí světa a způsobila poklesy až u malých, tak i velkých vyspělých ekonomik. Finanční krize působí na ekonomiku státu po mnoho let a odhalí všechny slabiny hospodářství země. Doposud se všechny státy snažily o tzv. léčení krize, které není opravdovým východiskem negativních dopadů finanční krize a nepřináší dlouhodobé řešení. Mnohdy dochází k prohlubování problémů v podobě propadu ekonomik, či prohlubování zadluženosti států (Řecko, Kypr, atd.) a již nyní se obáváme další možné krize, například v Evropské unii.

Nepříznivé ekonomické prostředí způsobilo problémy ve všech oblastech ekonomiky, zastihlo mnoho ekonomických subjektů neočekávaně a způsobilo krachy řady společností, či podnikatelů. Negativní dopady finanční krize pocítují ekonomické subjekty dodnes a i proto je problematika finanční krize jedním z nejdiskutovanějších témat současnosti.

Cílem této bakalářské práce je zanalyzovat vliv celosvětové finanční krize na českou společnost Cargospol, spol. s r.o. a pomocí finanční analýzy porovnat finanční situaci firmy rok před vypuknutím krize až do roku 2011.

Teoretická část bakalářské práce stručně přibližuje příčiny vzniku finanční krize v USA v roce 2008, které ji odstartovaly. Druhá kapitola pojednává o rozšíření krize do České republiky a do oblasti autodopravy a s tím souvisejícím růstem cen pohonných hmot, protože společnost Cargospol je firmou působící na trhu kamionové přepravy. Dále je zde popsána základní metodika finanční analýzy, kde je stručně popsán význam a postup finanční analýzy.

Praktická část bakalářské práce je zcela věnována zanalyzování vlivu finanční krize na hospodaření ekonomického subjektu, společnosti Cargospol, spol. s r. o. Nejprve je společnost představena a v následující kapitole je již aplikována finanční analýza, pomocí které je popsán vliv finanční krize na hospodaření firmy a zhodnocení finanční situace v období před krizí až do roku 2011. Pro zpracování finanční analýzy bylo vycházeno z údajů účetních výkazů v letech 2007 až 2011 a byla použita i interní data pro podrobnější rozbor jednotlivých hodnot finančních ukazatelů.

Odhalení příčin finanční krize ve společnosti Cargospol bylo provedeno analýzou makrookolí podniku pomocí PEST analýzy, která charakterizuje politické, ekonomické, sociální a technologické faktory makrookolí. Dále byly popsány dopady na firmu Cargospol v podobě pohybu výše pohledávek a možností realizovaných úsporných opatření.

Poslední kapitola je věnována návrhům pro efektivnější fungování společnosti. Nejprve je vytvořena SWOT analýza a na základě silných a slabých stránek společnosti jsou formulována doporučení do budoucích let. Hlavní doporučení se týká posílení obchodního oddělení a rozvoji propagačních činností. Kromě toho, jsou popsána rizika, kterým by společnost měla předcházet a jsou navrženy možnosti obrany těchto hrozeb. Vysokou hrozbou je neustálý pohyb kurzu eura. V neposlední řadě jsou popsány silné stránky, jež by společnost měla i nadále posilovat a příležitosti, které by společnost měla vyhledávat.

1 Vznik celosvětové finanční a ekonomické krize

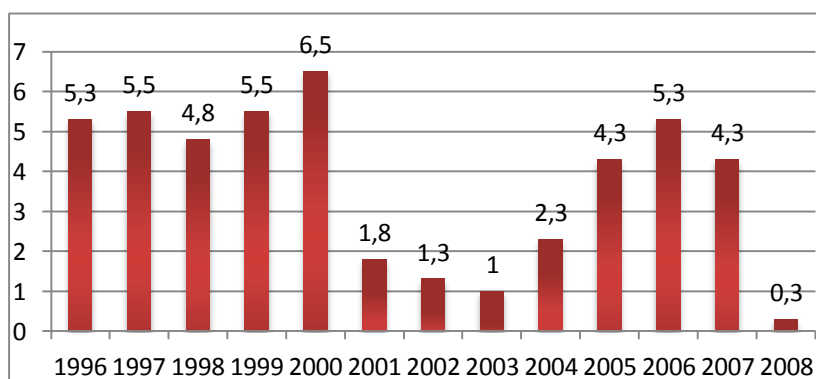
Začátek roku 2007 je považován za rok, kdy byla odstartována novodobá finanční krize ve Spojených státech, tzv. krize realit, známá také jako hypoteční krize. [12] „Stejně jako ve třicátých letech 20. století udeřila i tato recese jako blesk z čistého nebe, navíc v době, kdy většina analytiků předpovídala trvalou konjunkturu.“ [10, s. 9]

1. 1 Vznik finanční krize v USA v roce 2007

Za první příčinu hospodářské krize mohou být považovány spekulace na trhu technologických akcií, ke kterým docházelo od roku 1995. Výrazný pokles technologických akcií v roce 2000 si vyžádal krachy mnoha neuvážených investic. S tím je spojen nejen bankrot firem, ale i omezení spotřeby domácností. Kurz dolaru začal oslabovat a ekonomika USA se blížila k recesi. [34]

Kvůli obavám z recese zasáhla americká centrální banka (FED). Alan Greenspan¹ v průběhu jednoho roku snížil úrokovou sazbu z 6,50 na 1,75 a nízké sazby byly udržovány po dobu čtyř let (viz obr. č. 1). Jednalo se o jednu z nejnižších hodnot úrokové sazby ve Spojených státech a mnoho firem i domácností získalo finanční prostředky pomocí úvěrů. Následkem tohoto kroku k recesi zatím nedošlo. [34]

Obr. č. 1: Základní úroková sazba FEDu, centrální banky v USA (v %)



Zdroj: Euroekonom [online] [cit. 2013-02-04]

Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/grafy-data.php?type=usa-fedurok-rok>

¹ Alan Greenspan je americký ekonom, v roce 1987 byl prezidentem Reganem jmenován předsedou správní rady FED a v této funkci zůstal až do roku 2006. Pomohl ekonomice vyhnout se recesi a inflaci. [15]

Největší příčinou vzniku finanční krize byly nízké úrokové sazby spojené s mohutným rozšířením hypotečních úvěrů, což vedlo k vysokým investicím do nemovitostí. [34] Hypotéky si sjednávaly i domácnosti, které by si při předešlé úrokové sazbě vlastní nemovitost nemohly dovolit. Kontrola schopnosti splácet úvěr se u klientů přestala tak důsledně prověřovat a od roku 2002 si nemovitosti na hypoteční úvěr pořizovali i lidé, u kterých hrozila neschopnost platit své závazky. Začala vznikat hypoteční bublina. [35]

Kromě nově postavených rodinných domů se prodávaly i již existující rodinné domy. Od roku 2004 začala vznikat další hrozba pro trh s nemovitostmi, „protože domy se prodávaly od jednoho člověka k druhému“. Lidé nakupující v letech 2001 až 2003 (tzn. v době, kdy byly ceny nemovitostí nízké) a následným prodejem v letech 2005 až 2007 zbohatli. Naopak ti, co nakupovali v letech 2005 až 2007 velmi prodělali, protože ceny nemovitostí už byly vysoké. Z toho tedy plyne, že v letech 2002 až 2005 rostla bublina z důvodu prodeje nových rodinných domů a v letech 2004 až 2007 se začala tvořit bublina obchodováním se stávajícími, již existujícími rodinnými domy. [35]

Od roku 2004 FED opět začal zvedat úrokovou sazbu (viz obr. č. 1). Klesl počet žadatelů o hypoteční úvěry a klesla i poptávka po rodinných domech. Na trhu začal vznikat přebytek rodinných domů a tím postupně klesala cena. Růst úrokové sazby zvyšoval měsíční splátky úvěrů a to se stalo velkým problémem pro mnoho spotřebitelů. Mnoho domácností přestalo splácet hypotéky a nemovitosti jim byly odebrány. Zabavili banku nemovitost, tak náklady spojené s nesplaceným hypotečním úvěrem nese banka a zabavená nemovitost jde opět na trh. [35]

Stejně jako tomu bylo v roce 1929 i nyní se doufalo, že hrozba není tak zničující a vše se urovná. Možná i proto, že nikdo z významných představitelů USA nevěnoval velkou pozornost blížícímu se riziku, nechtěl nikdo uvěřit, že krize opravdu propukla. [12]

Banka sice vlastní zabavené nemovitosti, ale trh je jimi přesycen, vzniká převis nabídky nad poptávkou nemovitostí a banka je nucena k prodeji pod cenou a začít využívat své rezervy. Pokud počet neplatičů hypotečních úvěrů překročí tři procenta, banka začne padat do čtvrtletní ztráty. Bankrot banky nastává, pokud množství neplatičů přesáhne pět procent. Konkrétně 18. března 2008 banka Bear Stearns převzala za 236 milionů dolarů instituce JP Morgan. Za zmínku určitě stojí pád velmi významné banky Lehman Brothers. [36]

Shrneme-li dopady finanční krize započaté v roce 2007 v USA, tak největší dopad měla finanční krize především na střední třídu obyvatelstva. Průměrné bohatství amerických rodin kleslo až o 40% a díky tomu narostl počet Američanů, kteří museli využívat potravinové lístky (slouží chudému obyvatelstvu k nákupu jídla). Ve spojených státech žije 313 miliónů lidí a potravinové lístky využívalo přes 46 milionů Američanů (tzn. 14,7 % obyvatel USA). [2, s. 44]

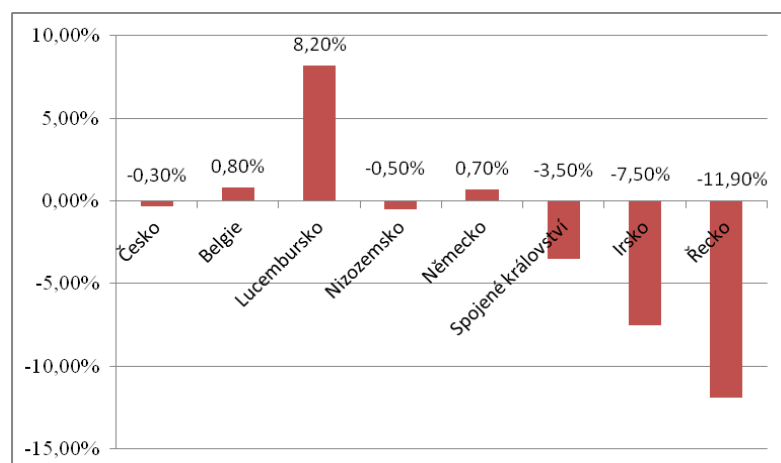
Podle FEDu klesla hodnota majetku rodin střední třídy k hodnotám majetku na počátku 90. let minulého století. Ze třech čtvrtin za propad bohatství rodin může právě pokles cen realit a následné prodělání na trhu s nemovitostmi. [2, s. 44]

1. 2 Rozšíření finanční krize zemí Evropy

Protože Spojené státy mají nejsilnější a největší ekonomiku na světě, tak se země, které jsou závislé na americké poptávce po surovinách a spotřebním zboží, ocitnou také v problémech. Během roku 2008 se začal hroutit bankovní systém v mnoha zemích Evropy. Irsko bylo nuceno vydat paušální záruku svým šesti největším věřitelům, Británie musela znárodnit velkou část svého bankovního systému a do října 2008 se mnoho evropských zemí zaručilo za vklady a dluhy bank. [12, s. 105]

Srovnání ekonomického růstu roku 2011 oproti 2008 jednotlivých zemí Evropy je znázorněno na obrázku č. 2.

Obr. č. 2: Ekonomický růst v zemích Evropy roku 2011 oproti roku 2008



Zdroj: KRAFT, Jiří, a kol. *Cesty zmírnění negativních efektů hospodářské krize v ČR*. Liberec: Technická univerzita, Ekonomická fakulta, katedra ekonomie, 2011. ISBN 978-80-7372-787-1 s. 96

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2012 prohloubila Eurozóna svou hospodářskou recesi a tím utrpěly i její dvě největší ekonomiky. Oproti předešlému čtvrtletí se hrubý domácí produkt propadl o 0,6%, nejvíce od roku 2009. V Evropské unii tak klesla ekonomika o 0,5%. [20]

Rok 2012 se stal pro měnovou unii prvním rokem od roku 1995, kdy hrubý domácí produkt nerostl v žádném ze čtyř čtvrtletí. Celkově za celý rok kleslo HDP (hrubý domácí produkt) Eurozóny o 0,5% a ekonomika zaznamenala pokles o 0,3%. [20]

Na konci roku nehlásily pokles jen slabé ekonomiky Eurozóny (např. Itálie, Kypr, Španělsko, Portugalsko, Řecko), ale i Francie hlásila pokles o 0,3% a Německo hlásilo pokles dokonce o 0,6%, což je nejhlubší pokles od krizového roku 2009. [20]

2 Vliv celosvětové finanční krize na ekonomiku České republiky

2.1 Situace v České republice v letech 2008 až 2009

Ekonomika České republiky se od roku 2003 až do roku 2007 nacházela ve fázi zrychlujícího se tempa růstu reálného hrubého domácího produktu. [9, s. 16]

V roce 2008 došlo k přílivu negativních dopadů ekonomické krize do české ekonomiky. Došlo ke snížení zahraniční poptávky, což zpomalilo hospodářský růst, který v roce 2008 dosáhl 2,3%. Struktura hrubého domácího produktu vykazovala zpomalenou dynamiku všech výdajových položek. Výdaje domácností na konečnou spotřebu vzrostly jen o 2,3%. Zpomalení výdajů domácností mělo výrazný vliv na rychlý růst spotřebitelských cen, jenž se meziročně zvedly o 6,4%. Dále také došlo k výraznému poklesu vývozu zboží a služeb na 5,7% a dovozu zboží a služeb na 4,3%. Růst průmyslové produkce vykázal zápornou hodnotu o 1,8 %. Propadla se zahraniční poptávka v automobilovém průmyslu, jenž byl v minulých letech hlavním nositelem vysokého růstu. Samozřejmě, podobně jako v USA, klesla poptávka po nemovitostech a stavební práce v roce 2008 byly téměř nulové. [9, s. 19] Dopad globální hospodářské krize na regionální ekonomický vývoj pocítily nejvíce od roku 2008 kraje, kde byl vykázán nejvyšší ekonomický vývoj. Jednalo se především o kraje Plzeňský, Liberecký, Moravskoslezský, Zlínský a Vysočinu. [9, s. 49]

V roce 2009 zasáhla českou ekonomiku hospodářská recese. Nastal razantní propad reálného hrubého domácího produktu o 4% a výrazně poklesla průmyslová produkce o 13,6%. [9, s. 20]. Dále rostla nezaměstnanost a výrazně poklesla volná pracovní místa. Nejvíce byli propouštěni zaměstnanci s nižší kvalifikací. [9, s. 20]

Během roku 2009 bylo každý měsíc vyhlášeno průměrně 106 bankrotů právnických osob a 17 fyzických osob. Za celý rok bylo vyhlášeno 3980 osobních i firemních bankrotů. V roce 2008 bylo vyhlášeno 1761 bankrotů. [22]

2. 2 Situace v České republice od roku 2010

Během roku 2010 zaznamenala ekonomika České republiky fázi oživení. Tempo růstu HDP se vrátilo do kladných hodnot a dosáhlo 2,2%. [9, s. 20] Růst výdajů domácností se i nadále pohyboval kolem nuly. Vzrostl podíl vývozu strojů, především vývoz automobilového průmyslu, kde 84% českého exportu směřovalo do zemí Evropské unie. [9, s. 20]

V roce 2011 stoupl HDP jen o 1,7 % oproti roku 2010. K růstu HDP přispěl zejména zahraniční obchod. Ostatní složky se snižovaly. Růst výdajů domácností ještě více klesl o 0,3. Oproti tomu je důležité zmínit, že státní rozpočet se zlepšil. Schodek státního rozpočtu byl snížen na 142,8 mld. korun, což bylo o 13,7mld. korun lepší než v roce 2010. [19]

3 Finanční krize v oblasti autodopravy v České republice

3.1 Vliv finanční krize v oblasti autodopravy

Problémy spojené s celosvětovou finanční krizí zasáhly i oblast autodopravy. Vysoký podíl přepravovaného zboží tvoří automobilové součástky a vzhledem k poklesu automobilové produkce v roce 2008 docházelo i v oblasti logistiky k problémům. V roce 2009 klesly přepravní výkony o 25 % a vznikla neobsazenost průmyslových a logistických areálů. [17]

V České republice je nejrozšířenější způsob dopravy kamionová doprava, a protože v roce 2009 klesl objem zakázek logistických firem, tak mezi největší problém byl řazen převis nabídky autodopravců nad poptávkou. S tímto problémem se pojilo snížení cen poskytovaných logistických služeb. [17] Mnoho autodopravců ve snaze zachránit svou firmu jezdilo pod skutečnými náklady. [16] Firmy musely zvýšit flexibilitu a efektivitu nabízených služeb a v neposlední řadě byly nuceny k maximálnímu snižování nákladů. [17]

Mnoho logistických společností zkrachovalo i z důvodu zhoršující se platební morálky zákazníků. Doba splatnosti faktur se prodloužila až na 120 dní a obdržet pohledávky od zkrachovalých zákazníků bylo zcela nemožné. [16]

Důsledkem krize byla omezena výstavba dopravní infrastruktury, což přineslo dopravcům nemalé ztráty. Na západě Čech se zejména jednalo o nedostavěnou silnici R6, kde chybělo propojení Karlových Varů a Prahy. To znamenalo pro dopravce užívání silnic nižších tříd, kde se auta rychleji opotřebovala a pro společnosti to navýšilo náklady na údržbu vozového parku. [16] Za účelem ušetření nákladů na údržbu začaly firmy využívat externí správy vozového parku, operativní leasing.

Leasingové společnosti poskytující operativní leasing nabízejí svým klientům veškerý servis týkající se automobilů. Servis zahrnuje výběr a pořízení automobilu, pojištění, servis, pneuservis, elektronické knihy jízd a následný prodej automobilu. Proto vzrostl podíl operativního leasingu v roce 2008 téměř o 20% oproti roku 2007. V roce 2009 tvořil již operativní leasing 27 %. [23]

Ačkoliv v letech 2008 a 2009 zaznamenalo 90% autodopravců propad tržeb, v roce 2010 již 80% společností tržby opět zvýšilo. [30]

Během roku 2011 se poptávka po autodopravních navyšovala, avšak v důsledku velkého propouštění v letech 2008 a 2009 firmy neměly dostatek řidičů, či nákladních vozidel k zajištění dopravy. Během krize v letech 2008 a 2009 ukončilo svou činnost až 25 % autodopravních. Díky této situaci vznikla možnost vrátit se k předkrizovým cenám a začít prosazovat tzv. naftové doložky, přenášející výkyvy v cenách nafty na zákazníka. Oživení trhu bylo patrné i ze zvýšeného výběru mýta a vyššího počtu zaregistrovaných nákladních automobilů. V roce 2010 jich bylo zaregistrováno jen 381, zato v roce 2011 jich bylo zaregistrováno již 1626. [31]

3. 3 Vývoj cen ropy

3. 3. 1 Význam ropy

Mezi nejdůležitější komodity na světě patří bezpochyby surová ropa. Je základní surovinou pro výrobu leteckého paliva, benzínu, plastů atd.

Poptávka po ropě je z dlouhodobého hlediska ovlivněna dle vývoje světového hospodářského růstu. Pokud poklesne hospodářský růst, poklesne i poptávka po ropě. Poptávka roste hlavně v zemích Číny, Indie, Brazílie a Ruska. [28]

3. 3. 2 Vliv dolaru na cenu ropy

Kurz dolaru se pro ropu stal velmi důležitým, protože hodnota ropy se vyjadřuje právě pomocí dolarů. Pokud se kurz dolaru oslabuje a klesá, ceny ropy a dalších komodit se zvyšují, protože ten, kdo nabízí, si chce udržet kupní sílu a musí zvýšit ceny. Reálná hodnota ropy může být stabilní, ale oslabující dolar způsobí, že nominální hodnota vyjádřená v dolarech poroste. [28]

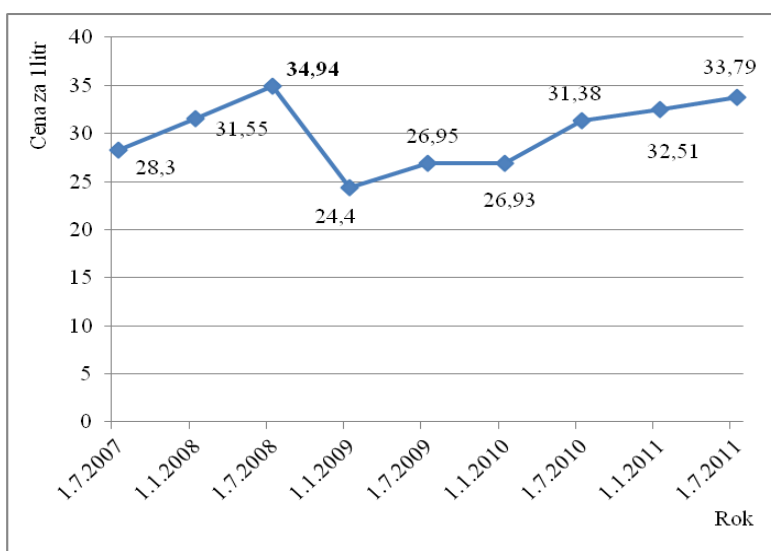
3. 3. 3 Vývoj ceny ropy v letech finanční krize

Rok 2008 byl pro vývoj ceny ropy velmi skokový. Začátkem roku se cena ropy vyšplhala přes 100 dolarů za barel a na konci roku klesla na 50 dolarů za barel. Nejvýše vystoupila cena ropy v červenci roku 2008, kdy dosáhla ceny 147 dolarů za barel. Ceny komodit a akcií rostly až do rozběhnutí krize a navíc ropa patří mezi hlavní aktiva a ovlivňuje tak cenu ostatních surovin. [32]

3. 3. 4 Vývoj ceny pohonných hmot v České republice

V České republice je konečná cena benzínu ovlivněna nejen tržními faktory, ale i faktory administrativními. Cena ropy v dolarech, kurz české koruny vůči dolaru, zisk rafinerií, náklady na rafinaci, náklady na distribuci a marketing a zisk rafinerií, přepravců či obchodníků, tvoří tržní faktory. Administrativní faktory jsou tvořeny spotřební daní, DPH (daň z přidané hodnoty), maximálním množstvím škodlivých látek, zvyšováním minimálního množství bio složek, cenou emisí CO₂ při zpracovávání ropy. Cena paliva je dále ovlivněna i sezonními vlivy v poptávce. U cen nafty je vliv sezonní poptávky nižší, neboť nafta je spotřebovávána především v nákladní a hromadné přepravě. Právě kvůli nákladové přepravě je cena nafty více ovlivňována růstem nebo poklesem hospodářského cyklu ekonomiky. [21]

Obr. č. 3: Vývoj ceny nafty v korunách za 1 litr



Zdroj: Finance.cz [online] [cit. 2013-03-30]

Dostupné z: <http://www.finance.cz/makrodata-eu/pohonne-hmoty>

Nejvyšší ceny nafty bylo ve sledovaném období dosaženo ve druhé polovině roku 2008 (viz obr. č. 3). V souvislosti s poklesem ceny ropy na trhu komodit na konci roku 2008, klesla i cena nafty v České republice přibližně o 10 Kč na litr. Následně byl zaznamenán pozvolný růst.

4 Charakteristika vybraného podniku



4.1 Základní údaje

Název: CARGOSPOL, spol. s r.o.

Sídlo: Alej Svobody 56, Plzeň

Vznik: 2. března 1995

IČO: 62621122

Základní kapitál: 200 000,-

Předmět podnikání:

- Prodej a koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje
- Pronájem dopravních prostředků
- Zprostředkování obchodu a služeb
- Celní deklarace
- Mezinárodní zasilatelství
- Vnitrostátní zasilatelství
- Provozování odstavných ploch pro motorová vozidla
- Reklamní činnost
- Provozování skladišť
- Silniční motorová doprava nákladní

4.2 Historie společnosti

Společnost vznikla zápisem do obchodního rejstříku 2. března 1995. Od roku 1998 začal vznikat vlastní vozový park, tzn. v tomto roce byly zakoupeny formou leasingu první tři klasické návěsové soupravy. V roce 2000 bylo přikoupeno dalších 6 souprav a počet zaměstnanců stoupl na 17. Největší rozvoj firmy nastal v letech 2001 až 2002, kdy společnost rozšířila vozový park o 16 souprav a počet zaměstnanců čítal 45 osob. V roce 2001 společnost obdržela certifikát Systému managementu jakosti dle normy

ISO 9001:2008 a od roku 2006 je držitelem certifikátu spolehlivosti Civil Penalty Accreditation Scheme – UK. Dále je důležité zmínit, že Cargospol je členem spedičních a dopravních databází RAALTRANS Editor, TimoCom TRUCK & CARGO, TELEROUTE Österreich. [27]

Společnost se v roce 2012 přestěhovala do nové provozovny v Nýřanech. Jedná se o strategické místo v blízkosti nájezdu na dálnici D5, to znamená přiblížení se dodavatelům. Další výhodou je větší, vlastní plocha pro parkování kamionů. Budova, v níž se provozovna nachází, je ale v pronájmu. Proto aktuálním cílem společnosti je na tomto pozemku v budoucnosti postavit vlastní provozovnu.

4. 3 Profil společnosti

Firma CARGOSPOL je českou společností, působící v oboru mezinárodní kamionové dopravy, poskytující své služby především ve státech Evropy. Nejčastější země, kam jsou realizovány přepravy, jsou Německo, Švýcarsko, Francie, Itálie, Anglie, Belgie, Nizozemí a Lucembursko. Cargospol nabízí jak celovozové přepravy, tak i přepravu kusového zboží. Dále realizuje i technologické přepravy, přepravy nadrozměrných předmětů, dopravu velkoobjemového zboží a přepravu kontejnerů.

Firma vlastní moderní vozový park, kde lze nalézt klasické návěsy s plachtou, ale i kontejnery, se kterými Cargospol uskutečňuje vývoz a dovoz zboží z Hamburku, kam nejčastěji připlouvá zboží z Číny. Pro přepravu sypkých materiálů využívá společnost návěsy se speciální úpravou walking floor. Dále Cargospol umožňuje i přepravu v rámci systému Just in Time a ADR (přeprava nebezpečných nákladů).

Nyní vlastní Cargospol celkem 53 kamionových souprav především značek DAF, SCANIA a VOLVO. Nejpočetněji zastoupený druh návěsů je tzv. lowdeck. Lowdeck je návěs vhodný pro přepravu v automobilovém průmyslu, pro paletové náklady či balíky. [33]

Mezi hlavní činnosti řadíme spolupráci s automobilovým průmyslem, přeprava komponent, konkrétně nejvíce se značkami BMW, OPEL. Největšími zákazníky společnosti Cargospol jsou společnosti DHL, Broekman Logistics a MOL Logistics.

Společnost využívá efektivního a účinného systému řízení jakosti ISO 9001:2008. [27] Což znamená, že všichni pracovníci pracují pro naplnění vyšší spokojenosti zákazníků,

politiky a cílů jakosti, legislativních požadavků společnosti, zlepšování se v oblasti poskytovaných služeb a rozvoje společnosti.

4. 3. 1 Zásady normy ISO 9001: 2008 ve společnosti Cargospol

Zákazníci při přepravě zboží očekávají spolehlivost, bezpečnost a nepoškození zboží. Zároveň požadují profesionální přístup ve všech činnostech spojených s přepravou. Kvalita všech prováděných procesů je soustavně kontrolována v průběhu celého procesu od přezkoumání požadavků zákazníka až k poradenským službám. Záměrem firmy Cargospol je trvalé zajišťování kvality poskytovaných služeb, schopnosti uspokojit v co největší kvalitě a rozsahu potřeby zákazníků. Ředitel obvykle stanoví na období jednoho až dvou let konkrétní cíle jakosti pro jednotlivé útvary, popřípadě pro jednotlivá oddělení. Všechny činnosti ve společnosti jsou plánovány, řízeny a prováděny tak, aby jejich výsledky maximálně uspokojily požadavky zákazníků při minimálních nákladech a maximální zisku.

Hlavní cíle společnosti pro rok 2012:

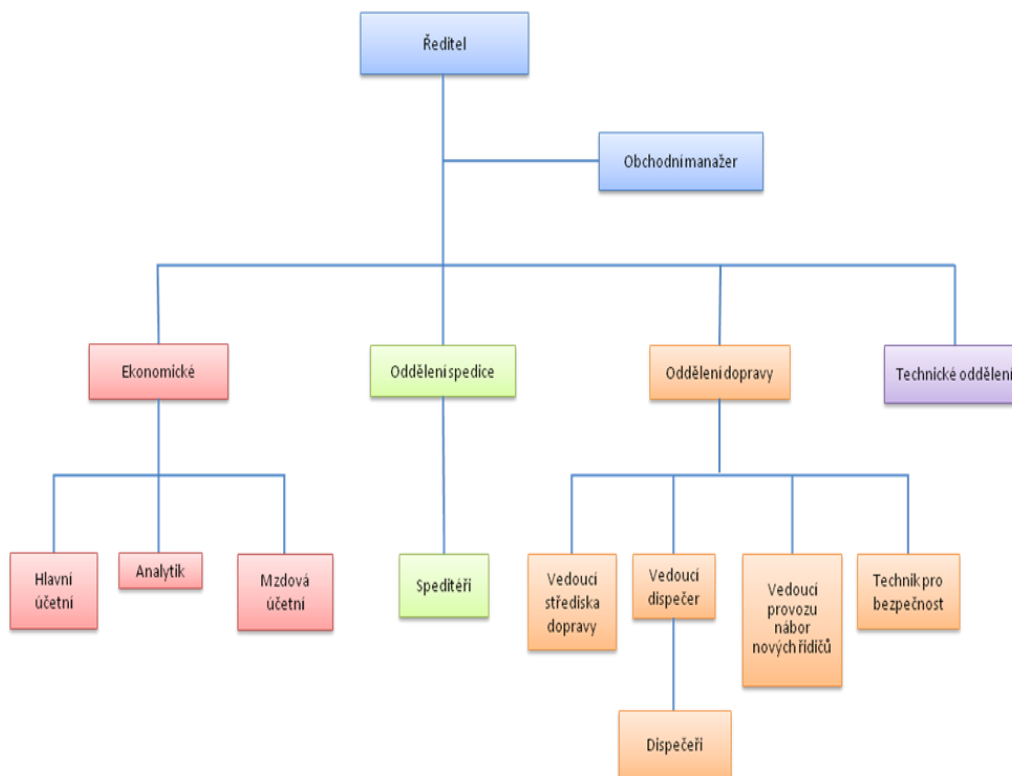
- Udržovat a zlepšovat ve společnosti systém managementu jakosti a ověřovat jeho funkčnost a spolehlivost nezávislými audity
- Dosáhnout provozní a hospodářský výsledek ve výši nejméně 1,5 mil Kč.
- Udržet poměr realizovaných přeprav ve prospěch renomovaných, ekonomicky silných a solventních zákazníků: DHL Expres, Rhenus Rreight Logistics, CALLEVA sped. s.r.o.

Cíle společnosti se dále člení na cíle vedení a cíle jednotlivých středisek. [5]

4. 4 Organizační struktura společnosti

Firma Cargospol má čtyři hlavní oddělení (viz obr. č. 4). Jsou to ekonomické oddělení, oddělení spedice, oddělení dopravy a technické oddělení. Celkem firma zaměstnává 71 zaměstnanců, z toho 55 řidičů a 16 administrativních pracovníků.

Obr. č. 4: Organizační struktura



Zdroj: vlastní zpracování za pomoci interních materiálů společnosti, 2012

Popisy nejdůležitějších pracovních funkcí ve společnosti Cargospol [5]

Ředitel společnosti Cargospol řídí chod společnosti, plánuje a zabezpečuje materiální, lidské a finanční zdroje potřebné pro chod společnosti. Uzavírá dlouhodobé a rozhodující smlouvy, rozhoduje o nákupu dopravní techniky.

Obchodní manažer koncepčně a metodicky řídí celkovou obchodní politiku společnosti. Provádí průběžnou analýzu trhu a sleduje vývoj konkurence. Dále zpracovává koncepční a rozvojové záměry v obchodní a technické oblasti, sestavuje a projednává dlouhodobé a rozhodující smlouvy s cílovými zákazníky. Obchodní manažer zastupuje společnost v oborovém sdružení Česmad Bohemia, zajišťuje nákup KARNET TIR a vstupních povolení.

Hlavní účetní odpovídá za ekonomiku a účetnictví společnosti, tzn. kontroluje vystavování odběratelských faktur, zúčtování přijatých faktur, zúčtování banky. Dále musí sledovat a aplikovat daňové zákony, kontrolovat a zúčtovat leasing a odpisy. Odpovídá za zpracování roční závěrky a za zpracování daňových přiznání.

Všeobecná (mzdová) účetní přijímá, kontroluje, zapisuje a zúčtovává došlé daňové a pokladní doklady. Zpracovává vyúčtování zahraničních cest řidičů a sestavuje podklady pro zúčtování mezd.

Analytik zajišťuje rozborů závazků a pohledávek, připravuje podklady pro vymáhání pohledávek. Zpracovává statistické výkazy za ekonomický útvar a sestavuje a kontroluje výkaz DPH.

Vedoucí provozu celkově vede provoz a provádí personální politiku jemu podřízenému útvaru. Zajišťuje školení a výcvik nových řidičů. Sestavuje katalog dodavatelů a jejich hodnocení.

Vedoucí střediska dopravy celkově řídí veškeré přepravní aktivity společnosti a spolupracuje na provádění obchodní politiky společnosti. Jeho dalším úkolem je kontaktovat zákazníky telefonicky i osobně, tzn. sjednává smlouvy o přepravách, sestavuje týdenní plán přeprav. Stará se také o řidiče, vybavuje je na cestu všemi potřebnými doklady.

Technické oddělení zajišťuje technickou způsobilost vozidel, sestavuje plán údržby a kontrol, kontroluje technický stav vozidel a zprostředkovává styk s odbornými firmami při provádění údržby a oprav vozidel včetně metrologických měření (STK, ME, tachografy-kalibrace). Zároveň musí vést evidenci jednotlivých vozidel a řidičů, kontrolovat jejich platby nejen v tuzemsku ale i v zahraničí, kontrolovat a zpracovávat platby mýtných systémů. Dále kontroluje a vyhodnocuje spotřebu pohonných hmot a olejů, včetně namátkového měření pohonných hmot v nádržích vozidel.

5 Finanční analýza

5.1 Význam finanční analýzy

Finanční analýza slouží nejen pro strategické a taktické rozhodování o financování a investicích, ale i pro reporting vlastníkům, věřitelům a dalším zájemcům. Finanční analýza je chápána jako soubor činností, jejichž cílem je zjistit a vyhodnotit komplexně finanční situaci podniku. Poskytuje detailní obraz o hospodaření firmy, o jeho silných a slabých stránkách, o nebezpečí, příležitostech a o finančním zdraví firmy. Nelze se totiž jednoznačně rozhodovat pouze na základě zůstatků nebo obrátů na jednotlivých účtech. [7]

Informace o finančním stavu podniku jsou předmětem zájmu nejen manažerů, ale i mnoha dalších subjektů. Uživatelé finanční analýzy se dělí na uživatele interní a uživatele externí. Interními uživateli jsou manažeři a zaměstnanci daného podniku. Manažeři využívají informace z finanční analýzy pro operativní a strategické řízení podniku a zaměstnanci mají přirozeně zájem na hospodářské a finanční stabilitě podniku. [7]

Externími uživateli jsou banky a věřitelé, investoři, stát a státní orgány, obchodní partneři (dodavatelé, zákazníci) a konkurence. Obchodní partneři, banky a věřitelé zaměřují svou pozornost hlavně na schopnost podniku hradit své závazky, sleduje se zejména solventnost, zadluženost a likvidita firmy. [7]

5.2 Zdroje informací finanční analýzy

Mezi základní zdroje informací finanční analýzy patří účetní závěrka a výroční zpráva. V České republice musí být při sestavování účetní závěrky dodržován zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví a dále od 1. ledna 2003 soubor opatření, pomocí něhož se stanovuje účetní osnova a postupy účtování. Účetní závěrka, výroční zpráva a závěry auditora musí být zveřejněny, dle tzv. zveřejňovací povinnosti, která je popsána v zákoně o účetnictví. [7]

Účetní výkazy tvořící účetní závěrku [7]

- Rozvaha
- Výkaz zisku a ztrát
- Výkaz cash flow
- Příloha k účetní závěrce

Rozvaha

Údaje zjištěné pomocí rozvahy charakterizují stav majetku a zdrojů podniku k určitému dni. Proto nazýváme hodnoty v rozvaze okamžikovými, neboli stavovými ukazateli. Základní složky rozvahy jsou aktiva podniku a pasiva podniku. Musí platit pravidlo, že firma nemůže mít více majetku, než má zdrojů, tj. musí platit princip bilanční rovnosti. [7]

Pro finanční analýzu společnosti Cargospol byly vybrány nejdůležitější složky aktiv a pasiv z rozvah v letech 2008 až 2011 (viz tab. č. 1)

Tab. č. 1: Výpis aktiv a pasiv z rozvahy v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	2007	2008	2009	2010	2011
Aktiva celkem	38557	35641	31580	31945	41849
Dlouhodobý majetek	5148	5116	5061	5268	5211
Oběžná aktiva	33228	30470	26519	26677	36593
Dlouhodobé pohledávky	84	73	15	193	120
Krátkodobé pohledávky	23131	23118	20990	17615	29011
Krátkodobý finanční majetek	10013	7279	5514	8869	7462
Pasiva celkem	38557	35641	31580	31945	41849
Vlastní kapitál	15982	5547	3267	12223	13510
Výsledek hosp.min.let	10695	14238	5275	2994	11950
Výsledek hosp.úč.období	5014	-8964	-2281	8956	1287
Cizí zdroje	22278	27509	26535	18975	26507
Rezervy	7904	15028	11169	0	0
Dlouhodobé závazky	0	0	0	0	0
Krátkodobé závazky	11874	9981	12866	16475	24007

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011 (viz příloha A), 2013

Výkaz zisků a ztrát

Výkaz zisků a ztrát informuje o úspěšnosti práce podniku a o výsledku hospodaření dosaženého podnikatelskou činností. Zachycuje vztahy mezi výnosy a náklady podniku v určitém období.[7]

Pro finanční analýzu společnosti Cargospol byly vybrány nejdůležitější složky z výkazů zisků a ztrát z let 2008 až 2011 (viz tab. č. 2)

Tab. č. 2: Stručný výpis položek z výkazu zisku a ztráty v letech 2007 až 2011

Rok	2007	2008	2009	2010	2011
Výkony	137332	127998	109908	119939	129202
Výkonová spotřeba	84761	88185	81788	86893	93792
Přidaná hodnota	52571	39813	28120	33046	35410
Osobní náklady	27732	28663	21810	21182	24175
Mzdové náklady	20168	20765	16055	15440	17717
Daně a poplatky	10141	10614	12448	11510	13936
Tržby z prodeje dl. majetku a materiálů	2013	464	2209	1384	5823
Provozní výsledek hospodaření	11259	-5169	1133	12821	3998
Finanční výsledek hospodaření	-4560	-3726	-3286	-3847	-2624
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	5018	-8895	-2153	8974	1288
Mimořádný výsledek hospodaření	-4	-69	-128	-18	-1
Výsledek hospodaření za účetní období	5014	-8964	-2281	8956	1287
Výsledek hospodaření před zdaněním	6695	-8964	-2281	8956	1373

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011 (viz příloha B), 2013

Pro analýzu společnosti Cargospol jsou využity především rozvahy a výkazy zisků a ztrát.

5. 3 Obecný postup finanční analýzy

Postup finanční analýzy lze rozdělit do čtyř základních etap: [6, s. 153]

- Charakteristika prostředí následována sběrem dat a ověřením použitelnosti dat.
- Výběr metody finanční analýzy a provedení základního zpracování ukazatelů.
- Pokročilé zpracování dat a následná analýza vztahu mezi jednotlivými ukazateli (odchylky, atd.).
- Návrh cest k dosažení žádoucího cílového stavu, poté odhady rizika jednotlivých návrhů a nakonec výběr doporučené varianty.

6 Metody finanční analýzy aplikované na společnost Cargospol, spol. s r. o.

6.1 Analýza absolutních ukazatelů

Základním zdrojem informací pro finanční analýzu jsou data v účetních výkazech. Jedná se o data v tzv. absolutním vyjádření, která měří rozměr určitých jevů, například kapitálu, majetku či peněžního toku. Podle toho, zda data vyjadřují určitý stav, nebo nás informují za určitý interval, hovoříme o stavových veličinách a tokových veličinách. [7]

Analýza pomocí absolutních ukazatelů tvoří základní východisko rozboru. Jedná se o vertikální a horizontální rozbor struktury účetních výkazů. [7]

Horizontální analýza je finančně-analytická technika, která zobrazuje vývoj finančních ukazatelů v závislosti na čase. [6] V rámci rozboru účetních výkazů pomocí horizontální struktury je odpovězeno na dvě základní otázky.

- O kolik jednotek se změnila příslušná položka v čase?
- O kolik procent se změnila příslušná jednotka v čase? [7]

Horizontální analýza měří pohyby jednotlivých veličin absolutně i relativně. Změnu jednotlivých dat počítáme pomocí bazických nebo řetězových indexů. [7]

Absolutní změna je vyjádřena vzorcem (1): [4, s. 122]

$$D_{t/t-1} = B_i(t) - B_i(t-1) \quad (1)$$

Kde: $D_{t/t-1}$... změna oproti minulému období,

t ... čas,

$B_i(t)$... hodnota bilanční položky i v čase t ,

$B_i(t-1)$... hodnota bilanční položky i v čase $t-1$. [4]

K provedení analýzy byly použity účetní výkazy z let 2007 až 2011, kde jsou použity jen nejdůležitější položky (viz tab. č. 1). Jednotlivé analýzy jsou zpracovány meziročně.

Tab. č. 3: Zkrácená horizontální analýza aktiv v tis. Kč

Změna v letech	2008 k 2007		2009 k 2008		2010 k 2009		2011 k 2010	
	Absolutní	v %	Absolutní	v %	Absolutní	v %	Absolutní	v %
Aktiva celkem	-2916	-7,6%	-4061	-11,4%	365	1,2%	9904	31,0%
Dlouhodobý majetek	-32	-0,6%	-55	-1,1%	207	4,1%	-57	-1,1%
Oběžná aktiva	-2758	-8,3%	-3951	-13,0%	158	0,6%	9916	37,2%
Dlouhodobé pohledávky	-11	-13,1%	-58	-79,5%	178	1186,7%	-73	-37,8%
Krátkodobé pohledávky	-13	-0,1%	-2128	-9,2%	-3375	-16,1%	11396	64,7%
Krátkodobý finanční majetek	-2734	-27,3%	-1765	-24,2%	3355	60,8%	-1407	-15,9%

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011, 2013

První příznaky finanční krize se ve společnosti Cargospol projevily v roce 2008, kdy poklesly hodnoty všech sledovaných položek (viz tab. č. 3). V prvním krizovém roce firma prováděla sjednané přepravy až po uhrazení zálohy. Důsledkem tohoto preventivního opatření se snížil objem pohledávek o 13,1%.

K dalšímu výraznému poklesu došlo u krátkodobého finančního majetku, který se snížil o 27,3% tj. úbytek o 2 734 tis. Kč na bankovních účtech. Nicméně zde se může jednat o zkreslující informaci, protože mohlo jít o velké splacení částky či inkasa během tohoto období. Dále má společnost Cargospol i bankovní účty v cizině, jež jsou vedeny v eurech. U těchto účtů může být zůstatek ovlivněn kurzovým přepočtem při inventarizaci k 31. 12. daného roku.

K největším změnám došlo ve srovnání roku 2009 k roku 2008. Celková aktiva klesla o 11,4%, což je nejvíce za celé vybrané období. Pokles dlouhodobého majetku nebyl tak hluboký v porovnání s poklesem celkových aktiv. Dlouhodobý majetek se snížil pouze o 1,1% pouze vlivem odpisu samostatných movitých věcí, kam řadíme tahače a návěsy. Veškeré tahače a návěsy jsou pořizovány na leasing a ty jsou pak odkupovány na konci jejich leasingu za zůstatkovou cenu, která je velice nízká. Ve sledovaném období se zůstatková cena pohybovala kolem 1000 Kč za návěs a 3000 Kč za tahač.

V meziročním srovnání roku 2009 k roku 2008 poklesla oběžná aktiva o 13 %. Největší podíl na snížení oběžných aktiv měl úbytek dlouhodobých pohledávek, protože došlo

k výrazné ztrátě zakázek. Dlouhodobé pohledávky poklesly o 79,5%. Současně došlo i k poklesu krátkodobých pohledávek o 9,2%. Krátkodobý finanční majetek byl na podobné hranici jako v předchozím roce.

Od roku 2010 docházelo k růstu všech položek. Vlivem opětovného nárůstu zakázek vzrostly i dlouhodobé pohledávky o 1 186,7%. V souvislosti se zvýšením objemu zakázek stoupl i finanční majetek společnosti o 3 355 tis. Kč.

Tab. č. 4: Zkrácená horizontální analýza pasiv v tis. Kč

Změna v letech	2008 k 2007		2009 k 2008		2010 k 2009		2011 k 2010	
	Absolutní	v %	Absolutní	v %	Absolutní	v %	Absolutní	v %
Pasiva celkem	-2916	-7,6%	-4061	-11,4%	365	1,2%	9904	31,0%
Vlastní kapitál	-10435	-65,3%	-2280	-41,1%	8956	274,1%	1287	10,5%
Výsledek hosp.min.let	3543	33,1%	-8963	-63,0%	-2281	-43,2%	8956	299,1%
Výsledek hosp.úč.období	-13978	-278,8%	6683	-74,6%	11237	492,6%	-7669	-85,6%
Cizí zdroje	5231	23,5%	-974	-3,5%	-7560	-28,5%	7532	39,7%
Rezervy	7124	90,1%	-3859	-25,7%	-11169	-100%	0	0
Dlouhodobé závazky	0	0	0	0	0	0	0	0
Krátkodobé závazky	-1893	-15,9%	2885	28,9%	3609	28,1%	7532	45,7%

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011, 2013

Dle bilančního principu musí odpovídat celkové hodnoty pasiv, celkovým hodnotám aktiv. Z tabulky č. 4 lze vyčíst velmi výrazné změny u položky vlastního kapitálu. Největší pokles je v roce 2008, v prvním krizovém roce, kdy se hodnota snížila o 10 435 tis. Kč (snížení o 65,3%). Výrazný propad byl ovlivněn zejména záporným výsledkem hospodaření účetního období, který se snížil o 278,8 %. V důsledku nepříznivé ekonomické situace v roce 2009 zvýšila společnost Cargospol své rezervy o 90,1%, což zapříčinilo nárůst cizích zdrojů o 23,5%. Krátkodobé závazky se podařilo snížit o 15,9%.

V hlavním krizovém roce 2009 hrozila společnosti Cargospol vysoká ztráta. Nepříznivé dopady finanční krize se společnosti podařilo zbrzdit pomocí vytvořené rezervy

v předchozím roce. Hospodářský výsledek účetního období poklesl už jen o 74,6% v souvislosti se snižováním rezerv o 25,7% (viz tab. č. 4).

V následujícím roce 2010 vykázala společnost Cargospol výrazně záporný výsledek hospodaření běžného účetního období, tzn. pokles o 492,6%. Extrémně vysoká ztráta byla způsobena znovu navýšením vlastního kapitálu o 274,1%. Rezervy vytvořené za účelem překonání nástrah finanční krize byly již úplně rozpuštěny.

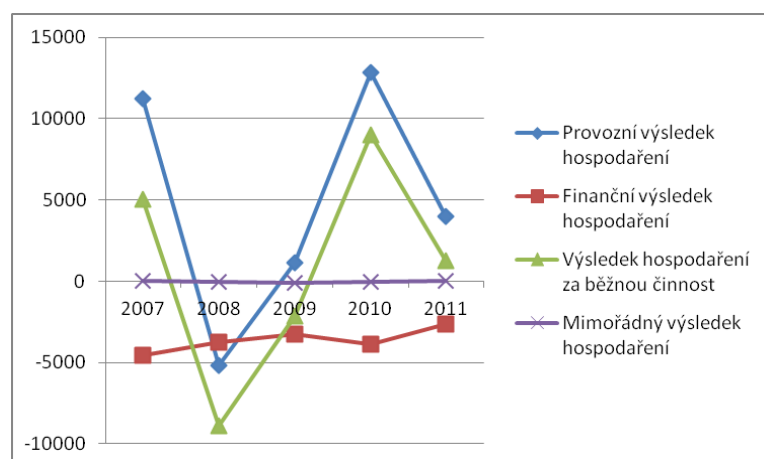
Tab. č. 5: Zkrácená horizontální analýza výkazu zisku a ztráty v tis. Kč

Změna v letech	2008 k 2007		2009 k 2008		2010 k 2009		2011 k 2010	
	Absolutní	v %	Absolutní	v %	Absolutní	v %	Absolutní	v %
Výkony	-9334	-6,8%	-18090	-14,1%	10031	9,1%	9263	7,7%
Výkonová spotřeba	3424	4,0%	-6397	-7,3%	5105	6,2%	6899	7,9%
Přidaná hodnota	-12758	-24,3%	-11693	-29,4%	4926	17,5%	2364	7,2%
Osobní náklady	931	3,4%	-6853	-23,9%	-628	-2,9%	2993	14,1%
Mzdové náklady	597	3,0%	-4710	-22,7%	-615	-3,8%	2277	14,7%
Daně a poplatky	473	4,7%	1834	17,3%	-938	-7,5%	2426	21,1%
Tržby z prodeje dl. majetku a materiálu	-1549	-76,9%	1745	376,1%	-825	-37,3%	4439	320,7%
Provozní výsledek hospodaření	-16428	-145,9%	6302	-121,9%	11688	1031,6%	-8823	-68,8%
Finanční výsledek hospodaření	834	-18,3%	440	-11,8%	-561	17,1%	1223	-31,8%
Výsledek hospodaření za běžnou činnost	-13913	-277,3%	6742	-75,8%	11127	-516,8%	-7686	-85,6%
Mimořádný výsledek hospodaření	-65	1625,0%	-59	85,5%	110	-85,9%	17	-94,4%
Výsledek hosp. za účetní období	-13978	-278,8%	6683	-74,6%	11237	-492,6%	-7669	-85,6%
Výsledek hosp. před zdaněním	-15659	-233,9%	6683	-74,6%	11237	-492,6%	-7583	-84,7%

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Z horizontální analýzy výkazu zisku a ztráty lze vyčíst pohyby všech položek (viz tab. č. 5). Položka výkonová spotřeba v sobě zahrnuje veškeré nákupy pohonných hmot, leasingové splátky automobilů, náklady na opravy, cestovné vyplácené řidičům, mobilní telefony atd. Jedná se o položku velmi vysokých hodnot. V roce 2008 byl zaznamenán růst o 4%. Z důvodu poklesu zakázek v roce 2009 se snížily náklady na přepravu a tím klesla i výkonová spotřeba o 7,3%.

Obr. č. 5: Grafické znázornění výsledků hospodaření za období 2007-2011



Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztrát z let 2007 až 2011, 2013

Z obrázku č. 5 lze vyčíst výrazně záporný provozní výsledek hospodaření a výsledek hospodaření za běžnou činnost v roce 2008, který byl zapříčiněn nejen tvorbou rezerv, ale i značným poklesem přidané hodnoty o 24,3%.

V roce 2009 se podařilo společnosti Cargospol zmírnit hlubokou ztrátu především využitím operativního leasingu. Následkem tohoto kroku vzrostla položka tržeb z dlouhodobého hmotného majetku, protože kamionové soupravy byly odprodány. Dalším úsporným opatřením bylo snížení mzdových nákladů o 22,7%.

Od roku 2010 docházelo opět k růstu výkonové spotřeby, což je zapříčiněno nejen opětovnou poptávkou po dopravě, ale i neustálým růstem cen pohonných hmot.

Finanční výsledek hospodaření byl ovlivněn zejména kurzovými zisky, kurzovými ztrátami a bankovními poplatky. Jelikož má společnost Cargospol bankovní účty vedeny v zahraničí, kde nejsou tak vysoké bankovní poplatky, nezaznamenal finanční výsledek extrémní propad nebo extrémní růst (viz obr. č. 5).

Vertikální analýza, nebo-li také procentní rozbor či strukturální analýza, je založena na vyjádření jednotlivých položek účetních výkazů jako procentního podílu na určité hodnotě, ke které jsou položky vztaženy. [4, s. 122]

Vztah pro výpočet vertikální analýzy: [4, s. 122]

$$P_i = \frac{B_i}{\Sigma B_i} \quad (2)$$

Kde: B_i ... velikost položky bilance,

ΣB_i ... suma hodnot položek v rámci určitého celku. [4, s. 122]

Tab. č. 6: Zkrácená vertikální analýza aktiv v tis. Kč

Změna v letech	2007		2008		2009		2010		2011	
	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %
Aktiva celkem	38557	100%	35641	100%	31580	100%	31945	100%	41849	100%
Dlouhodobý majetek	5148	13,4%	5116	14,4%	5061	16%	5268	16,5%	5211	12,5%
Oběžná aktiva	33228	86,2%	30470	85,5%	26519	84%	26677	83,5%	36593	87,4%
Dlouhodobé pohledávky	84	0,2%	73	0,2%	15	0,05%	193	0,6%	120	0,3%
Krátkodobé pohledávky	23131	60%	23118	64,9%	20990	66,5%	17615	55,1%	29011	69,3%
Krátkodobý finanční majetek	10013	26%	7279	20,4%	5514	17,5%	8869	27,8%	7462	17,8%

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011, 2013

Pomocí vertikální analýzy můžeme analyzovat strukturu majetku a zdrojů společnosti. Z tabulky č. 6 vyplývá, že největší položku společnosti Cargospol tvořila oběžná aktiva. Průměrně se pohybují okolo 80%. Velký podíl na hodnotě oběžných aktiv měly krátkodobé pohledávky, jejichž hodnota byla průměrně okolo 60%. Krátkodobé pohledávky vznikaly v důsledku finanční krize, kdy docházelo k opoždění plateb ze strany odběratelů. Naproti tomu v roce 2010 vzrostly krátkodobé pohledávky vlivem vyšší poptávky odběratelů a následným růstem zakázek.

Hodnota dlouhodobého majetku dosahovala podobných hodnot po celé sledované období, protože společnost vlastní jen pozemek a několik samostatných movitých věcí.

Tab. č. 7: Zkrácená vertikální analýza pasiv v tis. Kč

Změna v letech	2007		2008		2009		2010		2011	
	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %	v Kč	v %
Pasiva celkem	38557	100%	35641	100%	31580	100%	31945	100%	41849	100%
Vlastní kapitál	15982	41,5%	5547	15,6%	3267	10,4%	12223	38,3%	13510	32,3%
Výsledek hosp.min.let	10695	27,7%	14238	39,9%	5275	16,7%	2994	9,4%	11950	28,6%
Výsledek hosp.úč.období	5014	13%	-8964	-25,2%	-2281	-7,2%	8956	28,0%	1287	3,1%
Cizí zdroje	22278	57,8%	27509	77,2%	26535	84%	18975	59,4%	26507	63,3%
Rezervy	7904	20,5%	15028	42,2%	11169	35,4%	0	0	0	0
Dlouhodobé závazky	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krátkodobé závazky	11874	30,8%	9981	28%	12866	40,7%	16475	51,6%	24007	57,4%

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011, 2013

Struktura pasiv ukazuje, že tvorba rezervy v roce 2008 se výrazně projevila růstem položky cizích zdrojů. V důsledku tohoto kroku poklesl vlastní kapitál na hodnotu 5 547 tis. Kč (viz tab. č. 7). Vznikl nevhodný poměr vlastního kapitálu a cizího kapitálu, kde vlastní kapitál byl pouze 15,6% a cizí kapitál činil 77,2%. Od roku 2010 začal vlastní kapitál opět stoupat a rezervy již byly plně rozpuštěny.

6. 2 Analýza rozdílových ukazatelů

Analýza rozdílových ukazatelů je tvořena rozdílem dvou absolutních ukazatelů, které jsou někdy označovány jako finanční fondy nebo fondy finančních prostředků. Mezi nejznámější ukazatele patří čistý pracovní kapitál.

Čistý pracovní kapitál (ČPK, anglicky Net Working Capital)

Čistý pracovní kapitál vypočteme jako rozdíl mezi oběžnými aktivy (bez dlouhodobých pohledávek) a krátkodobými závazky, respektive dluhy. [4, s. 123]

$$\text{ČPK} = \text{oběžná aktiva} - \text{krátkodobé závazky} \quad (3)$$

Ukazatel čistý pracovní kapitál je významným zdrojem informací z hlediska platební schopnosti podniku. Čím je pracovní kapitál vyšší, tím je při dostatečné likvidnosti vyšší schopnost podniku hradit své závazky. Základním pravidlem je, že ukazatel musí

nabývat kladných hodnot, což společnost Cargospol splnila. [4] Od roku 2009 docházelo ke snižování čistého pracovního kapitálu v důsledku nárůstu krátkodobých závazků (viz tab. č. 8) především závazků z obchodních vztahů. V roce 2011 se i přes dále se rostoucí krátkodobé závazky podařilo zvýšit čistý pracovní kapitál vlivem růstu položky oběžných aktiv, zejména růstem krátkodobých pohledávek (viz výše kapitola 6.1).

Tab. č. 8: Čistý pracovní kapitál v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	Oběžná aktiva	Krátkodobé závazky	ČPK
2007	33228	11874	21354
2008	30470	9981	20489
2009	26519	12866	13653
2010	26667	16475	10192
2011	36593	24007	12586

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011, 2013

6. 3 Analýza poměrových ukazatelů

Analýza pomocí poměrových ukazatelů je základní nástroj při provádění finanční analýzy. Dává do vzájemných poměrů jednotlivé položky či skupiny položek uvedené ve výkazech, které spolu určitým způsobem souvisejí. [4, s. 124]

Mezi nejčastější typy ukazatelů patří:

- Ukazatele rentability
- Ukazatele aktivity
- Ukazatele likvidity
- Ukazatele zadluženosti [4, s. 124]

6. 3. 1 Ukazatele rentability

Ukazatele rentability, nebo také nazývané ukazatele výnosnosti či ziskovosti, vyjadřují poměr konečného výstupu dosaženého podnikem k srovnávací základně, nebo-li vstupu. Vstupy mohou být jak na straně aktiv, tak na straně pasiv. [7] Jinak řečeno ukazatele rentability měří úspěšnost při dosahování podnikových cílů tak, že se srovnává zisk s jinými veličinami. [4]

Rentabilita vloženého kapitálu (ROI, anglicky Return on Investemnt)

Ukazatel ROI slouží jako měřítko míry zisku. Dále vyjadřuje schopnost podniku vytvářet nové zdroje, respektive dosahovat zisku použitím investovaného kapitálu. Do čitatele můžeme dosazovat různé druhy zisku, tzn. zisk před zdaněním, zisk po zdanění, zisk před úroky a zdaněním, zisk před odpisy, úroky a zdaněním. Rentabilitu vloženého kapitálu lze spočítat pomocí následujícího vzorce: [4]

$$ROI = zisk / vložený\ kapitál\ (respektive\ celková\ aktiva.) \quad (4)$$

Vlivem výše popsané ztráty (viz kapitola 6.1) dosahuje ukazatel v letech 2008 a 2009 nežádoucích záporných hodnot (viz tab. č. 9).

Tab. č. 9: Rentabilita vloženého kapitálu v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	Zisk před zdaněním	Vložený kapitál	ROI v %
2007	6695	38557	17,4%
2008	-8964	35641	-25,2%
2009	-2281	31580	-7,2%
2010	8956	31945	28,0%
2011	1373	41849	3,3%

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Rentabilita aktiv (ROA, anglicky Return on Assets)

Rentabilita aktiv je klíčovým ukazatelem, který vyjadřuje finanční výkonnost a celkovou efektivitu podniku. Jedná se o poměr, kdy v čitateli se nachází zisk a ve jmenovateli celková investovaná aktiva bez ohledu na to, z jakých zdrojů jsou financována. Rentabilitu aktiv vyjádříme pomocí následujícího vzorce: [4]

$$ROA = zisk / celková\ aktiva \quad (5)$$

Pokud pracujeme v čitateli se ziskem před úroky a zdaněním a úroky placenými z cizího kapitálu, nebo-li s tzv. ziskem EBIT, pak pomocí ukazatele spočítáme, jaká by byla rentabilita bez existence daně ze zisku. S použitím tohoto ukazatele lze srovnávat podniky s odlišnými daňovými podmínkami a s různým podílem dluhů. [4]

Tab. č. 10: Rentabilita aktiv v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	Zisk před úroky a zdaněním (EBIT)	Celková aktiva	ROA v %
2007	6787	38557	17,6%
2008	-8815	35641	-24,7%
2009	-2091	31580	-6,6%
2010	9158	31945	28,7%
2011	1600	41849	3,8%

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

V období před finanční krizí dosahoval ukazatel ROA kladných a vysokých hodnot, hlavně proto, že společnost Cargospol vykázala v roce 2007 zisk. V následujících dvou letech byla hodnota EBIT ztrátová a následně byla i hodnota ukazatelů ROA záporná. V roce 2008 poklesla hodnota rentability aktiv o 24,7 % a v roce 2009 o 6,6% (viz tab. č. 10). Nejvyšší kladné hodnoty ukazatele ROA během sledovaného období bylo dosaženo v roce 2010, jelikož společnost dosáhla zisku ve výši 9 158 tis. Kč.

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE, anglicky Return on Equity)

Na ukazatel rentability vlastního kapitálu soustřeďují pozornost především společníci, akcionáři a další investoři. „Měří, kolik čistého zisku připadá na jednu korunu investovaného kapitálu akcionářem.“ [7, s. 99] Vypočítáme jej pomocí vzorce: [7, s. 99]

$$ROE = \text{čistý zisk} / \text{vlastní kapitál} \quad (6)$$

Vlastní kapitál charakterizuje nejen základní kapitál, ale i mnoho dalších složek, např. emisní ážio, zákonné a další fondy vytvářené ze zisku a zisk běžného období. [7]

Pomocí ukazatele ROE je investorům umožněno posoudit, jestli jejich kapitál přináší dostatečný výnos odpovídající riziku dané investice. Hodnota ukazatele by měla být vyšší než je výnosnost alternativní stejně rizikové investice. [4, s. 126] V letech 2008 a 2009, kdy se společnost Cargospol dostala do ztráty a snížila vlastní kapitál, dostaly se hodnoty rentability vlastního kapitálu do velmi záporných hodnot (viz tab. č. 11). Vlivem ztráty 8 815 tis. Kč (viz kap. 6.1) se hodnota ukazatele v roce 2008 dostala až na -158,9%. Od roku 2010 se hodnoty ROE pohybovaly opět v kladných číslech.

Tab. č. 11: Rentabilita vlastního kapitálu v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	Čistý zisk	Vlastní kapitál	ROE v %
2007	5106	15982	31,9%
2008	-8815	5547	-158,9%
2009	-2091	3267	-64,0%
2010	9158	12223	74,9%
2011	1600	13510	11,8%

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Rentabilita tržeb (ROS, anglicky Return on Sales)

Ukazatel rentability tržeb bývá také označován pojmem zisková marže nebo ziskové rozpětí. Vyjadřuje, kolik korun zisku dokáže podnik vyprodukovat na jednu korunu tržeb. Pro výpočet ukazatele ROS využíváme vzorce: [4, s. 126]

$$ROS = \text{zisk po zdanění} / \text{tržby} \quad (7)$$

Jestliže pro výpočet použijeme zisk po zdanění, spočítáme tzv. čistou ziskovou marži. Tržby jsou finančním vyjádřením ohodnocení výkonů firmy za určité časové období. [4] Rok před finanční krizí, dosahoval ukazatel kladné hodnoty 3,7%. To znamená, že na 1Kč tržeb připadá 3,7% zisku. Opět během krizových let se důsledkem ztráty dostala hodnota ukazatele do záporných hodnot. Nejnižší hodnota -7% byla v době, kdy byla evidována i nejvyšší ztráta, v roce 2008. I přes největší propad tržeb na 109 908 tis. Kč se situace v roce 2009 zlepšila na -2,1%. Stejně jako u předchozích ukazatelů rentability se již dále ukazatel ROS pohyboval v kladných hodnotách (viz tab. č. 12).

Tab. č. 12: Rentabilita tržeb v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	Zisk po zdanění	Tržby	ROS v %
2007	5014	137332	3,7%
2008	-8964	127998	-7,0%
2009	-2281	109908	-2,1%
2010	8956	119939	7,5%
2011	1287	129202	1,0%

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Ukazatel nákladovosti

Ukazatel nákladovosti je používán za účelem vyjádření relativní úrovně nákladů. Jedná se o doplňkový ukazatel k ukazateli rentability tržeb (ROS). Vystihuje vztah celkových nákladů a tržeb. [4, s. 126]

$$\text{Nákladovost} = \text{náklady} / \text{tržby} = 1 - \text{ROS} \quad (8)$$

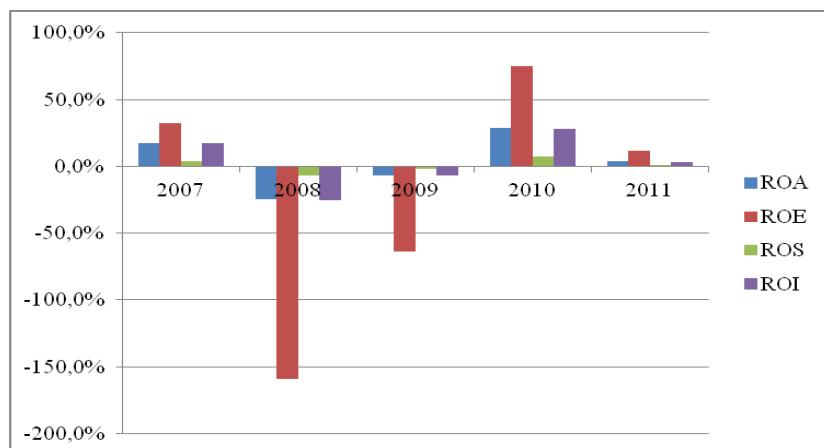
Platí, že společnost by se měla snažit udržovat tento ukazatel v co nejnižších hodnotách. Během finanční krize se společnost Cargospol potýkala s vyššími náklady, což je vidět i na ukazateli nákladovosti, který v letech 2008 až 2009 překročil hodnotu jedna (viz tab. č. 13). Během let 2010 a 2011 se ukazatel nákladovosti dostal pod hodnotu jedna a osciloval kolem přibližně stejné hodnoty.

Tab. č. 13: Ukazatel nákladovosti v letech 2007 až 2011

Rok	ROS	Ukazatel nákladovosti
2007	0,037	0,963
2008	-0,07	1,07
2009	-0,021	1,021
2010	0,075	0,925
2011	0,01	0,99

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Obr. č. 6: Jednotlivé ukazatele rentability v letech 2007-2011



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Porovnáním jednotlivých ukazatelů rentability (viz obr. č. 6) je patrný extrémní pokles rentability vlastního kapitálu, vlivem snížení hodnoty vlastního kapitálu a současně vykázané ztráty v roce 2008 (viz. kap. 6.1).

Během následujícího roku se podařilo hluboké propady eliminovat a v roce 2010 se všechny ukazatele dostaly opět do kladných čísel.

V posledním sledovaném roce, všechny ukazatele rentability dosáhly nízkých hodnot. Nejedná se zde o neefektivnost hospodaření, ale pouze o to, že docházelo k opětovnému navyšování vlastního kapitálu na úkor nižšího výsledku hospodaření.

6. 3. 2 Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity jsou užívány hlavně pro řízení aktiv podniku. Do vzájemných vztahů jsou dávány jednotlivé položky účetních výkazů rozvaha a výkaz zisků a ztrát. Z rozvahy potřebujeme údaje o majetku firmy a z výkazu zisků a ztrát potřebujeme údaje o tržbách firmy. [7] Ukazatele aktivity hodnotí, jak efektivně podnik hospodaří se svými aktivy. „Má-li podnik více aktiv než je účelné, vznikají mu zbytečné náklady a tím nízký zisk, má-li naopak málo aktiv, přichází o možné tržby.“ [7, s. 127]

Protože společnost Cargospol neeviduje žádné zásoby, tak ukazatele pracující s položkou zásob, nejsou vyjádřeny.

Obrat celkových aktiv (anglicky Total Assets Turnover)

Tento ukazatel je také nazýván jako vázanost celkového vloženého kapitálu. Jedná se o komplexní ukazatel, který měří efektivnost využívání celkových aktiv firmy. Lze jej vyjádřit následujícím vzorcem: [4, s. 127]

$$\text{Obrat celkových aktiv} = \text{tržby} / \text{celková aktiva} \quad (9)$$

„Udává, kolikrát se celková aktiva obrátí v tržby za rok. Průměrné hodnoty ukazatele se pohybují od 1,6 do 2,9. Pokud je počet obrátek nižší, znamená to, že společnost má příliš vysoký stav majetku a měla by ho buď prodat anebo zvýšit tržby.“ [4, s. 127]

Z analýzy obratu celkových aktiv společnosti Cargospol vyplývá, že obrat celkových aktiv převyšoval doporučenou hodnotu. Výše obratu celkových aktiv se ve sledovaných letech neustále pohybovala nad hodnotou 3 (viz tab. č. 14). Znamená to, že podnik Cargospol neměl tak vysoký stav majetku, protože vozidla jsou od roku 2008

pořizována prostřednictvím operativního leasingu. Nejnižší hodnota 3,09 byla v roce 2011, neboť velikost celkových aktiv byla ovlivněna růstem krátkodobých pohledávek (viz kap. 6.1).

Tab. č. 14: Obrat celkových aktiv v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	Tržby	Celková aktiva	Obrat celkových aktiv
2007	137332	38557	3,56
2008	127998	35641	3,59
2009	109908	31580	3,48
2010	119939	31945	3,75
2011	129202	41849	3,09

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvah a výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Rychlost obratu pohledávek

Rychlost obratu pohledávek se vyjadřuje jako poměr, kde v čitateli je hodnota tržeb a ve jmenovateli je průměrný stav pohledávek. Tímto ukazatelem, lze změřit počet obrátek pohledávek během určitého období. Vyjadřuje rychlost přeměny pohledávek v peněžní prostředky. Lze jej vyjádřit vzorcem: [4, s. 128]

$$\text{Rychlost obratu pohledávek} = \text{tržby} / \text{pohledávky} \quad (10)$$

„Platí, že čím rychlejší je obrat pohledávek, větší hodnota ukazatele, tím rychleji podnik zinkasuje své pohledávky.“ [4, s. 128]

Doba obratu pohledávek

Ukazatel doba obratu pohledávek se vypočítá jako poměr mezi průměrným stavem pohledávek a průměrným stavem denních tržeb. Pomocí ukazatele zjišťujeme, jak dlouho je majetek firmy vázán v podobě pohledávek, tj. za jak dlouho jsou pohledávky průměrně splaceny. Lze vyčíslit pomocí následujícího vzorce: [4, s. 128]

$$\text{Doba obratu pohledávek} = \text{pohledávky} / (\text{tržby} / 365) \text{ nebo } 365 / \text{obrat pohledávek} \quad (11)$$

Doba obratu pohledávek je významná především v podmínkách obchodního úvěru. Z výsledku doby obratu pohledávek je možné zjistit, jestli se podniku daří dodržovat vymezenou obchodní politiku. Hodnota ukazatele by měla vycházet podobná, jako je průměrná doba splácení faktur. [4]

Vzhledem ke špatným zkušenostem s neplátcími odběrateli v letech 2008 až 2009 se v následujícím roce zvýšila rychlost obratu pohledávek na 6,74 (viz tab. č. 15) vlivem nápravných opatření (například důkladnější kontrola solventnosti odběratelů). Nízkou hodnotu ukazatele 4,44 v roce 2011 ovlivnil vysoký nárůst krátkodobých pohledávek.

Doba obratu pohledávek má být přibližně shodná jako je doba splatnosti faktur. Standardní doba splatnosti faktur u společnosti Cargospol je 60 dní a v době krize byla z důvodu udržení si zákazníků doba splatnosti prodloužena na 90 dní. Z toho je zřejmé, že se hodnota tohoto ukazatele pohybuje v optimálních hodnotách. Vlivem nápravného opatření vůči odběratelům v roce 2010 poklesla doba obratu pohledávek na 54,19 dní (viz tab. č. 15). Vysoká doba obratu pohledávek v roce 2011 byla zapříčiněna výše zmíněným nárůstem krátkodobých pohledávek v roce 2011.

Tab. č. 15: Rychlost obratu pohledávek a doba obratu pohledávek (v tis. Kč)

Rok	Tržby	Tržby/365	Pohledávky	Rychlost obratu pohledávek	Doba obratu pohledávek
2007	137332	376,252	23215	5,92	61,70
2008	127998	350,679	23191	5,52	66,13
2009	109908	301,118	21005	5,23	69,76
2010	119939	328,600	17808	6,74	54,19
2011	129202	353,978	29131	4,44	82,30

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvah a výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Doba splatnosti krátkodobých závazků

Jedná se o ukazatel, kdy ve jmenovateli jsou zobrazeny denní tržby a v čitateli krátkodobé závazky. Pomocí doby splatnosti krátkodobých závazků lze zjistit, dobu ve dnech, kdy zůstávají krátkodobé závazky neuhrazeny a podnik využívá bezplatný obchodní úvěr. Doba splatnosti krátkodobých závazků se počítá dle následujícího vzorce: [7, s. 109]

$$Doba\ splatnosti\ krátkodobých\ závazků = \frac{Krátkodobé\ závazky}{(Tržby / 365)} \quad (12)$$

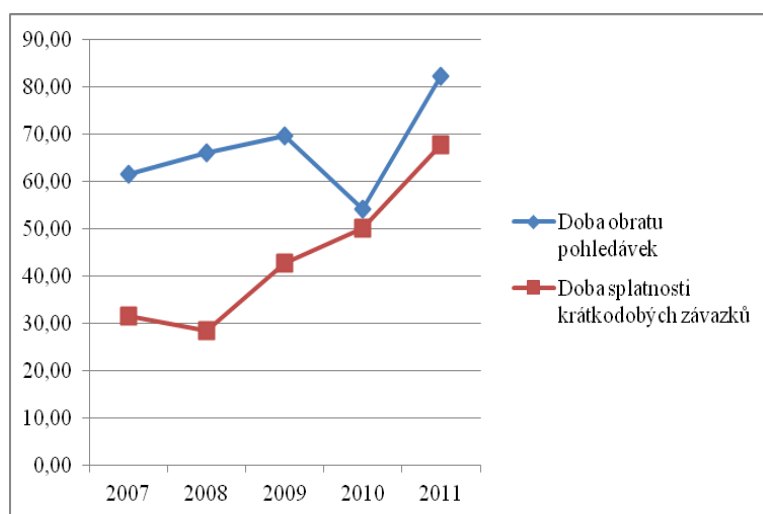
Pro společnost je výhodnější delší doba hrazení závazků než pohledávek. I přesto, že ve sledovaném období převyšovala každý rok doba obratu pohledávek dobu splatnosti krátkodobých závazků, tak se společnost nedostala do značných finančních potíží. K nárůstu doby splatnosti krátkodobých závazků docházelo od roku 2009 (viz tab. č. 16), kdy v roce 2010 se hodnota nejvíce blížila době obratu pohledávek (viz obr. č. 7)

Tab. č. 16: Doba splatnosti krátkodobých závazků (v tis. Kč)

Rok	Krátkodobé závazky	Tržby/365	Doba splatnosti krátkodobých závazků
2007	11874	376,252	31,56
2008	9981	350,679	28,46
2009	12866	301,118	42,73
2010	16475	328,600	50,14
2011	24007	353,978	67,82

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvah a výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Obr. č. 7: Doba obratu pohledávek a doba obratu závazků



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

6. 3. 3 Ukazatele likvidity

Platební schopnost podniku je jednou ze základních podmínek úspěšnosti firmy. Platí, že podnik je platebně schopný, pokud vlastní ke dni splatnosti závazků více pohotových peněžních prostředků, nežli splatných závazků. Ukazatele likvidity nás informují o platební schopnosti firmy za pomoci poměru mezi krátkodobými oběžnými aktivy a krátkodobými dluhy. Pod krátkodobými oběžnými aktivy jsou myšleny zásoby, krátkodobé pohledávky a krátkodobý finanční majetek. Pod krátkodobými dluhy si lze představit součet krátkodobých závazků, krátkodobých bankovních úvěrů a finančních výpomocí. Rozeznáváme tři základní stupně likvidity a to likviditu běžnou, likviditu peněžní a likviditu pohotovou. [4] Společnost Cargospol neeviduje zásoby, proto byla počítána jen likvida běžná a peněžní.

Běžná likvidita

Hodnota ukazatele interpretuje, kolikrát mají být oběžná aktiva větší než krátkodobé závazky tak, aby krátkodobá pasiva nemusela být hrazena například prodejem stálých aktiv. Vzorec pro výpočet běžné likvidity zní: [6, s. 156]

$$\text{Oběžná (krátkodobá) aktiva} / \text{krátkodobé závazky} \quad (13)$$

Peněžní likvidita

Ukazatel peněžní likvidity vymezuje nejvyšší uvažovanou likviditu. Peněžní likviditu lze znázornit tímto vzorcem: [6, s. 156]

$$\text{Finanční majetek (krátkodobý)} / \text{krátkodobé závazky} \quad (14)$$

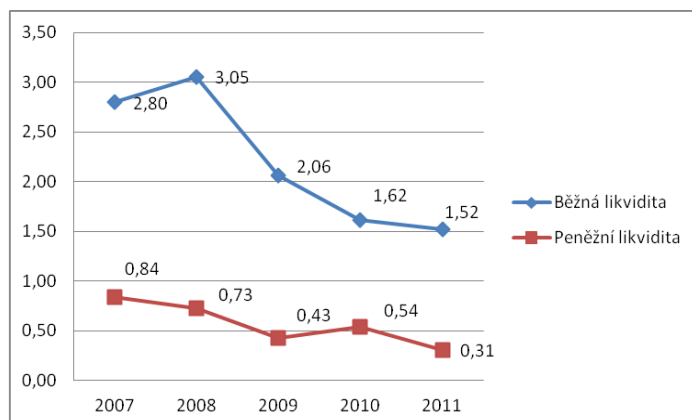
Běžná likvidita by se měla pohybovat v rozmezí 1,6-2,5. [7] Obecně platí, že čím vyšší je vypočtená hodnota ukazatele likvidity, tím je vyšší úroveň platební schopnosti podniku. [4] Během sledovaného období se běžná likvidita pohybovala v rozmezí doporučených hodnot. Vlivem nárůstu krátkodobých závazků (přijaté zálohy od odběratelů) a poklesem krátkodobého finančního majetku v roce 2011 poklesla běžná likvidita na hodnotu 1,52 (viz tab. č. 17). Společnost Cargospol byla po celé sledované období schopna uspokojit své věřitele.

Tab. č. 17: Běžná a peněžní likvidita v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)

Rok	Oběžná aktiva	Krátkodobé závazky	Krátkodobý finanční majetek	Běžná likvidita	Peněžní likvidita
2007	33228	11874	10013	2,80	0,84
2008	30470	9981	7279	3,05	0,73
2009	26519	12866	5514	2,06	0,43
2010	26667	16475	8869	1,62	0,54
2011	36593	24007	7462	1,52	0,31

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011, 2013

Obr. č. 8: Běžná a peněžní likvidita



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Optimální hodnota stanovená pro peněžní likviditu je vyšší než 0,2. [4] Během sledovaných let se společnost Cargospol nedostala pod doporučenou hodnotu. Od roku 2007 do roku 2010 má hodnota peněžní likvidity klesající trend, protože docházelo ke snižování krátkodobého finančního majetku. Ačkoli v roce 2010 krátkodobý finanční majetek stoupl, v roce 2011 opět klesl a ovlivnil tak hodnotu ukazatele pro rok 2011.

Protože se všechny ukazatele likvidity pohybují v doporučených mezích, dá se říci, že společnost je likvidní a solventní.

6. 3. 4 Ukazatele zadluženosti:

Ukazatele zadluženosti vyjadřují skutečnost, že podnik používá ke svému financování i cizích zdrojů. V dnešní době je u velkých podniků prakticky nepředstavitelné, aby si všechna svá aktiva financoval podnik sám. „Použití vlastního kapitálu by totiž znamenalo snížení celkové výnosnosti vloženého kapitálu.“ [7, s. 110] Hlavní důvod pro financování svých činností za pomoci cizích zdrojů je relativně nižší cena ve srovnání s vlastními zdroji. [7]

Celková zadluženost (ukazatel věřitelského rizika, anglicky Debt Ratio)

„Obecně platí, že čím je vyšší hodnota tohoto ukazatele, tím vyšší je zadluženost podniku a tím vyšší je riziko věřitelů.“ [4, s. 129] Tento ukazatel je počítán za účelem zjistit celkovou výnosnost z celkového vloženého kapitálu. Ukazatel zadluženosti se doporučuje zachovávat pod úrovní 0,5 respektive 50%. Celkovou zadluženost je možné počítat za pomoci vzorce: [4, s. 129]

$$\text{Celková zadluženost} = \text{cizí kapitál (dluhy)} / \text{celková aktiva} \quad (15)$$

Koeficient samofinancování (ukazatel vlastnického rizika, anglicky Equity Ratio)

Jedná se o doplňkový ukazatel k ukazateli celkové zadluženosti, jejich součet se rovná 1, respektive 100%. Koeficient samofinancování znázorňuje proporcii, v níž jsou aktiva firmy financována penězi akcionářů. Počítá se dle následujícího vzorce: [4, s. 130]

$$\text{Koeficient samofinancování} = \text{vlastní kapitál} / \text{celková aktiva} \quad (16)$$

Ukazatel zadluženosti vlastního kapitálu (ukazatel celkového rizika, anglicky Debt/Equity Ratio)

Jedná se o kombinaci ukazatelů: ukazatele celkové zadluženosti a ukazatele samofinancování. Hodnota ukazatele zadluženosti se zvyšuje s růstem podílu závazků ve finanční struktuře. Výše ukazatele zadluženosti vlastního kapitálu by měla být vyšší než 0. Lze jej vyjádřit vzorcem: [4, s. 130]

$$\text{Ukazatel zadluženosti vlastního kapitálu} = \text{cizí kapitál} / \text{vlastní kapitál} \quad (17)$$

Vzhledem k tomu, že cizí kapitál tvoří ve společnosti Cargospol až dvě třetiny finančních zdrojů, neklesl nikdy ukazatel celkové zadluženosti pod hodnotu 0,5. Nejblíže doporučené hodnotě ukazatele celkové zadluženosti se blíží předkrizový rok 2007, kdy hodnota byla 0,58 (viz tab. č. 18). Celkovou zadluženost v roce 2008 ovlivnila tvorba rezervy, která zvýšila cizí kapitál. V následujícím roce 2009 hodnota celkové zadluženosti stále rostla až na 0,84, protože došlo ke snížení celkových aktiv (viz horizontální analýza kap. 6.1).

Vysoká zadluženost společnosti Cargospol je potvrzena i dalším ukazatelem, koeficientem samofinancování. Doporučuje se, aby jeho hodnota byla více než 0,4. [55] Jestliže je hodnota nižší než 0,4, soudí se o společnosti, že nedosahuje potřebné výše zisku. Mez 0,4 překročila společnost Cargospol pouze rok před finanční krizí. Poté následoval dramatický pokles až na 0,1 v roce 2009 (viz tab. č. 18). Nízkou úroveň koeficientu samofinancování ovlivnila zcela jistě nízká úroveň vlastního kapitálu. Od roku 2010 se společnost snaží ukazatel opět zvýšit pomocí navyšování vlastního kapitálu.

Pro zadluženost vlastního kapitálu vyplývá ze vzorce, že pokud je hodnota vyšší než jedna, upřednostňuje podnik cizí kapitál před vlastním kapitálem. U společnosti Cargospol pozorujeme v každém sledovaném roce hodnotu vyšší než jedna. Hodnota ukazatele byla výrazně překročena v roce 2009, protože výše vlastního kapitálu byla jen 3 267 tis. Kč. Výše ukazatele se vyšplhala až na 8,12 (viz tab. č. 18). Naproti tomu v roce 2010 pozorujeme již přijatelnější hodnotu 1,55.

Tab. č. 18: Celková zadluženost, koeficient samofinancování a zadluženost vlastního kapitálu v (v tis. Kč)

Rok	Cizí kapitál	Vlastní kapitál	Celková aktiva	Celková zadluženost	Koeficient samofinancování	Zadluženost vlastního kapitálu
2007	22278	15982	38557	0,58	0,41	1,39
2008	27509	5547	35641	0,77	0,16	4,96
2009	26535	3267	31580	0,84	0,10	8,12
2010	18975	12223	31945	0,59	0,38	1,55
2011	26507	13510	41849	0,63	0,32	1,96

Zdroj: vlastní zpracování dle rozvahy z let 2007 až 2011, 2013

Ukazatel úrokového krytí (zisková úhrada úroků, anglicky Interest Coverage)

Podniky jej využívají proto, aby zjistily, zda je pro ně únosné jejich dluhové zatížení. Ukazatel úrokového krytí informuje, kolikrát je zisk vyšší než placené úroky. Jestliže hodnota úrokového krytí dosahuje pouze hodnoty 1, celý zisk připadá na úhradu nákladových úroků. Doporučená hodnota ukazatele úrokového krytí by měla být vyšší než 3. Hodnotu tohoto ukazatele udává následující vzorec: [4, s. 130]

$$\text{Ukazatel úrokového krytí} = \text{zisk před úroky a zdaněním} / \text{nákladové úroky} \quad (18)$$

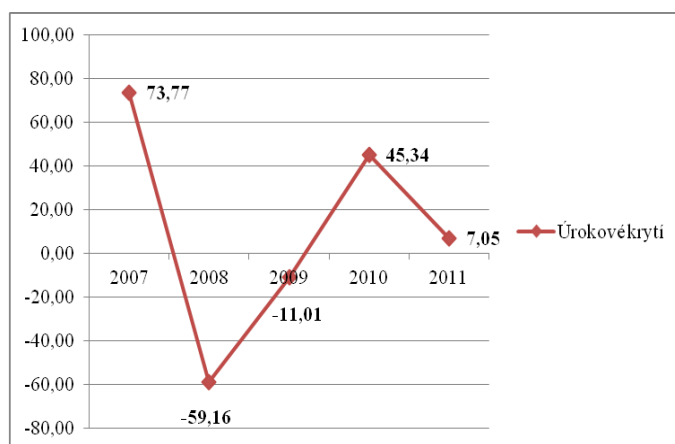
Hodnota ukazatele úrokového krytí je ovlivněna tím, zda podnik dosáhl zisku či ztráty. Proto v letech, kdy podnik dosahoval zisku, byla hodnota ukazatele kladná a nespadla pod doporučenou hodnotu. Naproti tomu v letech 2008 a 2009, podnik vykázal nemalou ztrátu a hodnota ukazatele se propadla do záporných čísel (viz tab. č. 19)

Tab. č. 19: Úrokové krytí (v tis. Kč)

Rok	Zisk před úroky a zdaněním	Nákladové úroky	Úrokové krytí
2007	6787	92	73,77
2008	-8815	149	-59,16
2009	-2091	190	-11,01
2010	9158	202	45,34
2011	1600	227	7,05

Zdroj: vlastní zpracování dle výkazů zisku a ztráty z let 2007 až 2011, 2013

Obr. č. 9: Úrokové krytí



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

6. 4 Zhodnocení finanční analýzy

Pro finanční analýzu byly využity data z let 2007 až 2011. Tento výběr byl zvolen za účelem popsání vlivu finanční krize na společnost Cargospol.

Pro první rok hodnocení byl zvolen rok 2007. Jedná se o předkrizový rok a právě proto byla celková bilanční suma nejvyšší za celé sledované období. Činila 38 557 tis. Kč. V roce 2007 byly všechny ukazatele v normě, dokonce dosahovaly nejlepších hodnot za celé sledované období.

Rok 2008, první rok, kdy se objevily známky finanční krize, se podepsal i na hospodaření společnosti Cargospol. Došlo k snížení bilanční sumy na 35 641 tis. Kč vlivem poklesu krátkodobého finančního majetku a poklesu krátkodobých závazků. Klesající hodnota krátkodobých závazků byla spojena s úbytkem zákazníků, tj. pokles přijatých záloh. Vlivem vysoké ztráty v roce 2008, jejíž hodnota EBIT činila – 8 815 tis. Kč, nevykazovaly ukazatele rentability vhodné hodnoty. I přes relativně vysoké tržby

127 998 tis. Kč se hodnota ukazatele rentability tržeb nedostala do kladných čísel. Ukazatel ROS byl -7 %. Rentabilita aktiv činila -24,7% a nejhůře vyšla hodnota ukazatele rentability vlastního kapitálu -158,9. Vysoký podíl na negativních výsledcích ukazatelů mělo navýšení rezervy, což se ale v následujících letech pro společnost Cargospol stalo užitečným. V porovnání doby obratu pohledávek a doby splatnosti krátkodobých závazků byl v roce 2008 nejvyšší rozdíl těchto dvou ukazatelů. Pro zachování dobrého jména společnosti se podnik Cargospol snažil hradit závazky včas i na úkor vzniku obchodního deficitu. V roce 2008 se začala navyšovat zadluženost společnosti, koeficient samofinancování klesl z hodnoty 0,41 v roce 2007 na 0,16.

Následujícího roku 2009 opět klesla celková bilanční suma na 31 580 tis. Kč. Významný pokles byl připisován poklesu krátkodobých pohledávek s čímž souvisí i nižší hodnota tržeb 109 908 tis. Kč. Společnost Cargospol stále vykazovala ztrátu, jejíž výše EBIT činila -2 091 tis. Kč. Z důvodu ztráty, se ukazatele rentability pohybovaly v záporných hodnotách. Nejvíce nepřijatelný vyšel ukazatel rentability vlastního kapitálu, jenž činil -64%. V roce 2009 se projevil pokles poptávky ze strany zákazníků, což znamenalo pro společnost Cargospol pokles pohledávek na 21 005 tis. Kč. Za účelem udržení si stávajících zákazníků začala společnost Cargospol prodlužovat dobu splatnosti faktur a tím se doba obratu pohledávek dostala na nejvyšší hodnotu ve sledovaném období. Vyšplhala se až na 69,76 dne. Zadluženost vlastního kapitálu dosáhla hodnoty 8,12, nejvyšší hodnoty během sledovaných let. Hlavní příčinou byla nejnižší hodnota vlastního kapitálu 3 267 tis. Kč.

Od roku 2010 se většina ukazatelů dostala do kladných hodnot nebo se přiblížila literaturou doporučeným hodnotám. Bilanční suma dosáhla téměř stejné výše, jako v roce předchozím. Hodnota EBIT dosahovala zisku ve výši 9 158 tis. Kč. Vlivem kladného zisku se ukazatele rentability dostaly na kladnou úroveň. Významný růst vykázal ukazatel ROE na 74,9 %. Obrovský skok ukazatele ROE byl připisován růstu vlastního kapitálu na 12 223 tis. Kč. Poprvé během sledovaného období se doba obratu závazků přiblížila době obratu pohledávek. Doba obratu závazků se dostala na 50,14 dní a doba obratu pohledávek na 54,19 dní.

Poslední sledovaný rok 2011, vykazuje nárůst bilanční sumy na 41 849 tis. Kč. Vysoký nárůst byl především zapříčiněn nárůstem oběžných aktiv, které zvýšily krátkodobé pohledávky. Nárůst pohledávek byl dobrým znamením po znovu obnovující se poptávce

po autodopravě. Souběžně s rostoucí poptávkou se zvýšily i krátkodobé závazky. Hodnota ukazatele peněžní likvidity dosáhla 0,31, nejnižší úrovně ve sledovaných letech. Hlavní příčinou tak nízké hodnoty byl zmíněný nárůst závazků, tj. nárůst přijatých záloh od odběratelů. Výše zisku EBIT klesla na 1 600 tis. Kč a úrokové krytí se propadlo na 7,05, což je stále přijatelná hodnota. V důsledku poklesu zisku se musely i snížit ukazatele rentability. Nejvíce poklesl ukazatel rentability tržeb na 1% a ukazatel rentability vlastního kapitálu na 11,8%. Dále docházelo k růstu splatnosti závazků, ale i k růstu splatnosti pohledávek. Doba splatnosti pohledávek vykazovala nejvyšší hodnotu 82,3.

Z provedené analýzy je jasné, že pro společnost Cargospol byly nejtěžší roky 2008 a 2009. V roce 2008 si společnost vytvořila rezervu, aby nebyly negativní dopady tak vysoké. V roce 2010 byl zaznamenán opět hospodářský růst, ačkoliv mnohé společnosti ještě v roce 2010 bojovaly s dopady finanční krize.

7 Příčiny a dopady finanční krize v CARGOSPOL spol. s r. o.

„Působení finanční krize má negativní důsledky jak na objekt zasažený krizí, tak i na jeho okolí.“ [14, s. 15] Proto byly příčiny krize rozděleny z hlediska okolí podniku, pro které byla zpracována PEST analýza a na příčiny ostatní. [14]

7.1 Příčiny finanční krize z hlediska makrookolí společnosti

Příčiny finanční krize ve společnosti Cargospol lze charakterizovat i pomocí tzv. **PEST analýzy**. Metoda PEST analýzy rozdělí faktory okolí do čtyř skupin, které popisují vše, co může společnost ovlivnit. Hlavní vlivy makrookolí, podle nichž je podnik charakterizován, jsou faktory: politické a legislativní, ekonomické, sociální a technologické. [1]

Politické a legislativní faktory

Základními politickými faktory jsou například stabilní zahraniční a politická situace a členství v Evropské unii (EU). [13] Členství České republiky v Evropské unii je pro společnost Cargospol jednoznačnou příležitostí, protože hlavními místy, kam zajišťuje firma dopravu, jsou právě země EU. Díky členství v EU je doprava mezi zeměmi jednodušší, neboť existuje například Přístupová smlouva do EU a Nařízení rady EHS o přístupu na trh silniční přepravy zboží v rámci Evropského společenství. Vzhledem k členství v EU musí společnost Cargospol dodržovat aktuální emisní normy EURO 3² a EURO 5³, které se pro podnik staly finanční zátěží a především v letech 2008 a 2009 se podepsaly na zvýšení nákladů na provoz vozového parku.

Zákony, jež musí společnost Cargospol dodržovat, jsou například obchodní zákoník, zákon o účetnictví, zákoník práce, živnostenský zákon a daňové zákony. Vzhledem k tomu, že společnost Cargospol je společností zajišťující autodopravu, dalším zákonem je zákon č. 111/94Sb. - O silniční dopravě v platném znění a vyhláška Ministerstva

² EURO 3 je emisní norma udávající limity výfukových exhalací. EURO 3 je pro vozidla roku výroby 2000, která omezuje množství vypouštěného CO (oxid uhelnatý) na 0,64g/km a oxidů dusíku na 0,5 g/km. [29]

³ EURO 5 je emisní norma udávající limity výfukových exhalací. EURO 5 je pro vozidla roku výroby 2009, která omezuje množství vypouštěného CO (oxid uhelnatý) na 0,5 g/km a oxidů dusíku na 0,18 g/km. [29]

dopravy č. 478/2000Sb. v platném znění. Důležitým faktorem je sledování výše dálničních poplatků, mýtného. Výše mýtného je určena emisní třídou automobilu, čím kvalitnější emisní třída, tím je sazba mýtného výhodnější. Avšak v roce 2008 došlo ve Švýcarsku k vysokému zvýšení mýta a společnost musela zohlednit cenu za dopravu do této země. Podobná situace nastala i v roce 2009, kdy se zvýšila sazba mýta v Německu.

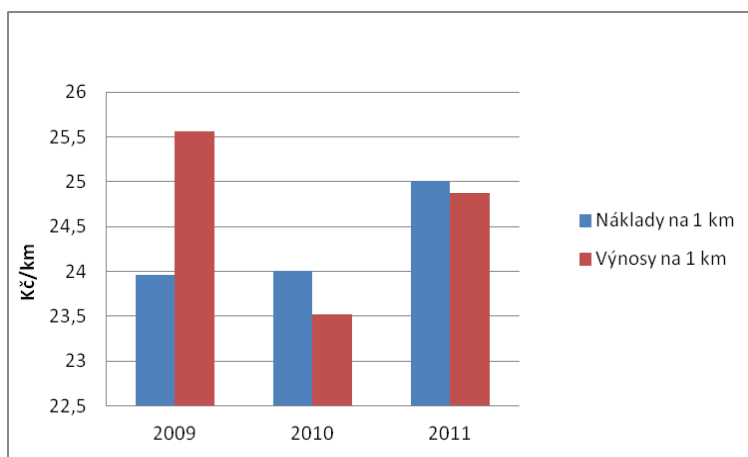
Ekonomické faktory:

Ekonomické faktory vycházejí primárně ze stavu ekonomiky dané země. Čím je ekonomický růst vyšší, tím je vyšší spotřeba a rostou příležitosti na trhu. Kvůli poklesu ekonomiky v Itálii přibližně o 4% [13, s. 96] v roce 2008 se zhoršily obchodní podmínky v této zemi a společnost byla nucena se orientovat na jiné zahraniční trhy.

Silně negativní dopad na společnost Cargospol měl neustálý růst cen nafty. Od počátku roku 2007 do konce roku 2011 se cena za jeden litr zvýšila celkem o 5,49 Kč (viz obr. č. 3) a navíc v roce 2010 se zvýšila sazba spotřební daně přibližně o 1 Kč/litr. [37]

Ve společnosti Cargospol náklady za naftu tvořily přibližně jednu třetinu všech nákladů. Od roku 2009 cena nafty stále rostla, to znamená, že i náklady se stále zvyšovaly. Za jeden kvartál roku 2009 náklady za naftu činily průměrně 26,26% celkových nákladů. O rok později, za jeden kvartál v roce 2010, to bylo již 31,16% celkových nákladů a v roce 2011 se náklady za naftu vyšplhaly až na 32,97% celkových nákladů. Pokud jsou jednotlivé podíly uvedeny v konkrétních hodnotách lze zjistit, že náklady za ropu vzrostly během let 2009 až 2011 za jeden kvartál téměř o dva milióny korun. Průměrné kvartální náklady za naftu v roce 2009 dosahovaly okolo 7,5 milionu korun, o rok později to bylo 8,8 milionu korun a v roce 2011 až 9,3 milionu korun.

Obr. č. 10: Srovnání průměrných čtvrtletních nákladů a výnosů v Kč na 1 km



Zdroj : vlastní zpracování, 2013

Všechny ukazatele ekonomiky, včetně vývoje devizových kurzů, spolu velmi těsně souvisí a podnik musí stanovit strategii.[13] Hlavní strategií společnosti Cargospol je obchodovat pouze v jedné měně (euro) a vyhnout se tak devizovým ztrátám a bankovním poplatkům. Rozhodnutí bylo učiněno na základě skutečnosti, že hlavními obchodními partnery jsou společnosti zemí EU.

Nicméně společnost Cargospol musí část peněžních prostředků směnit zpět na české koruny na pokrytí například mzdových nákladů. Pokud je kurz eura vůči koruně nízký, znamená to, že společnost Cargospol prodělává, tzn. směna eura za českou korunu je nevýhodná a naopak pokud je kurz eura vůči české koruně vysoký, směna eura zpět za české koruny je výhodná. Dramatický pokles eura nastal v roce 2008, kdy se kurz pohyboval okolo 23 Kč za 1 euro. Následující rok 2009 se situace pro společnost Cargospol z hlediska směnných kurzů zlepšila a kurz se začátkem roku vyšplhal přibližně přes 29 Kč za 1 euro. [25]

Sociální a demografické faktory:

Hlavním sociálním faktorem posledních let je trend nabízet zaměstnancům flexibilní pracovní dobu, delší dovolené, kratší týdenní úvazky místo pouhého zvyšování platu. [13] Nicméně v roce 2009 došlo k poklesu mezd o 350 až 400 tis. Kč za předpokladu zachování stávajícího počtu zaměstnanců.

Vzhledem ke skutečnosti, že společnost Cargospol se zabývá autodopravou, umístila svou provozovnu do blízkosti dálnice D5, což je výhodné pro zaměstnance (řidiče), ale i potenciální obchodní partnery.

Technologické faktory:

K tomu, aby si podnik udržoval konkurenční výhody na trhu, bezesporu patří i technologické inovace prováděné ve společnosti. [13] V rámci finanční krize si podnik i za cenu snižování nákladů musel udržet konkurenční výhody. Jednou z příčin hrozící krize podniku vlivem probíhající finanční krize v letech 2008 až 2009 se staly vysoké náklady na údržbu a inovaci vozového parku. Průměrné stáří přípojného vozidla bylo 5 let, u tahačů to bylo 4 roky. Do roku 2008 se auta pořizovala na finanční leasing a od tohoto roku až do současnosti společnost využívá operativní leasing, který umožňuje častou obnovu vozového parku.

K dalším technologickým faktorům, které tvořily nákladovou položku, patří úprava vozidel ADR (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí), která slouží k přepravě nebezpečných nákladů.

7. 2 Ostatní příčiny finanční krize

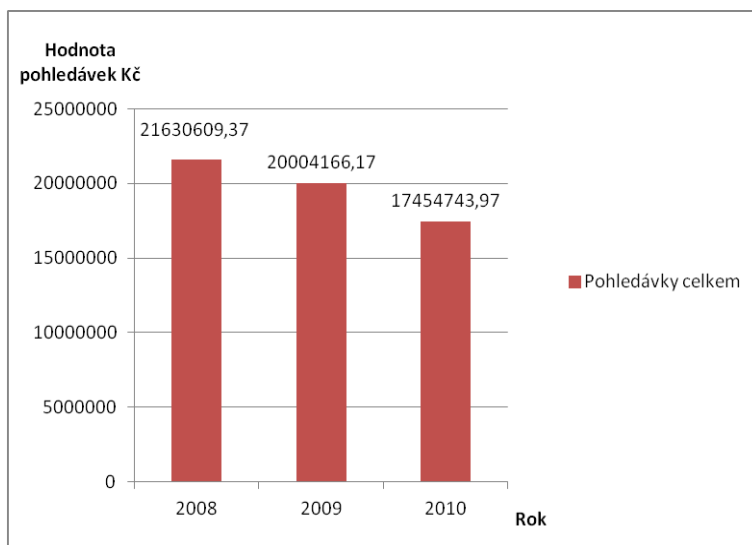
Zvýšení počtu nezaplacených pohledávek

Pohledávky umožňují hladký průběh obchodů a jsou neoddělitelnou součástí podnikatelské činnosti. Na druhou stranu jsou s nimi spojena rizika nezaplacení a ostatní finanční náklady. [7]

Pohledávky označujeme za dobré, pokud jsou hrazeny do své splatnosti, Špatnými pohledávkami pro firmu jsou pohledávky placené se značným zpožděním, či pohledávky nedobytné. Proto rozdělíme negativní pohledávky na dva typy: pohledávky nedobytné a pohledávky hrazené se zpožděním. [7]

Další příčinou krize v podniku Cargospol byl nárůst nesplacených a dokonce i nedobytných pohledávek. V době krize se firmy dostávaly do druhotné platební neschopnosti či dokonce mnoho firem zkrachovalo. Nejvíce pohledávek vzniklo společnosti Cargospol během roku 2008, kdy se začaly v České republice projevovat známky finanční krize. Během let 2009 a 2010 se hodnota pohledávek začala pomalu snižovat (viz obr. č. 11).

Obr. č. 11: Hodnota pohledávek celkem v Kč



Zdroj: vlastní zpracování, 2013

Firma Cargospol působí hlavně na trhu automobilového průmyslu. V době finanční krize došlo u mnoha automobilek k pozastavení činnosti, a nebylo nutné využívat služeb autodopravců. Důsledkem těchto faktorů, firma Cargospol hledala další potencionální zákazníky, aby vzniklá ztráta nebyla tak vysoká.

Ve snaze získat co nejrychleji další finanční toky a zacelit tak alespoň dočasně finanční trhliny, občas vedení firmy chybovalo a špatně prověřilo solventnost odběratelů. Následkem toho vznikaly ve většině případů nedobytné pohledávky. V době finanční krize se v České republice objevily firmy, které „nalákaly“ mnoho dopravců a následně nezaplátily své pohledávky. Do těchto problémů se dostala i firma Cargospol, která se vlivem nápravných opatření nedostala do výrazné finanční nerovnováhy.

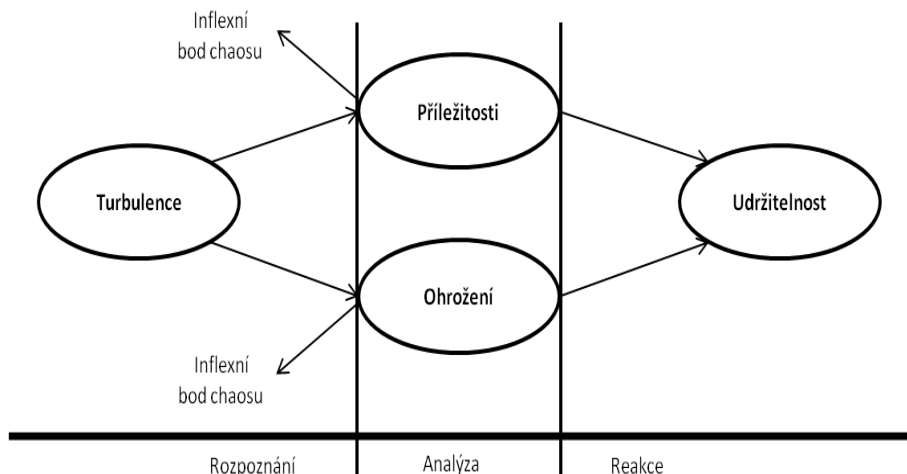
Velkou výhodou společnosti Cargospol je spolupráce s nadnárodními firmami, například společnost DHL, které bývají v období finanční krize stabilními zákazníky.

7. 3 Realizovaná řešení dopadů krize ve společnosti Cargospol

Finanční krize postihne podniky bez varování a často se stává, že firmy zasáhne zcela nepřipravené. Mezi hlavní cíle vedení firmy a jejích manažerů patří vytvořit a udržet životaschopnou, rostoucí a ziskovou firmu, která bude fungovat. Během dopadů krize je hlavní udržitelnost firmy na trhu. K tomuto je nutno maximálně využít příležitosti trhu, tzv. inflexní body (viz obr. č. 12). Firma se ocitne v inflexním bodě v okamžiku, kdy stávající strategie řízení přestává fungovat a musí být vymyšlena nová řešení. Pokud se

vedení firmy nepodaří provést firmu přes inflexní body úspěšně, firma se dostane do úpadku. [8]

Obr. č. 12: Od vzniku krize k udržitelnosti



Zdroj: KOTLER, P., CASLIONE, J. A. *Chaotika: řízení a marketing firmy v éře turbulencí*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-2599-1. s. 93

Největší dopad na Cargospol měl úbytek zakázek. Situace si žádala hledat finanční možnosti jinde a vedení firmy muselo rozhodnout o možnostech, které náklady lze ovlivnit a snížit.

Prvním úsporným opatřením, realizovaném v roce 2008, byl přechod z finančního leasingu na leasing operativní. „Finanční leasing představuje dlouhodobý pronájem, který se podobá jisté formě půjčky a pronajímatel zodpovídá pouze za finanční, nikoliv za technickou stránku věci.“ [4, s. 76] U finančního leasingu se o všechny náklady spojené s majetkem stará sám nájemce. „Operativní leasing představuje krátkodobý pronájem, kdy pronajímatel poskytne předmět leasingu nájemci na dobu určitou.“ [4, s. 76]. Po skončení pronájmu daného majetku se na rozdíl od finančního leasingu vrací předmět zpět pronajímateli. Splátky operativního leasingu jsou vyšší o 15%, ale vzhledem k úspoře nákladů spojených s údržbou pronajaté kamionové soupravy, společnost Cargospol ušetří na nákladech ohledně pojištění nebo jiných nákladů spojených s údržbou. Navíc Cargospol využívá i možnosti, že po vrácení kamionové soupravy pronajímateli, má možnost pronajmout si novější typ vozu, či místo návěsů si pronajmout kontejnery. Celkem společnost Cargospol v roce 2008 ušetřila přechodem na operativní leasing až jednu třetinu celkových nákladů.

Důsledkem vysoké a stále rostoucí ceny nafty začala společnost Cargospol od roku 2010 mimo období zimy používat bionaftu. Používáním bionafty ušetří řidiči přibližně 2 Kč na 1 litr nafty. V rámci úspory nákladů byly pro řidiče kamionových souprav sestaveny zásady ekonomické jízdy (viz příloha C), kde bylo vysvětleno, jak šetřit palivo. Například je zde uvedeno, jak se rozjíždět, jaké používat rychlostní stupně atd. Dále zabezpečit organizaci jednotlivých přeprav tak, aby nedocházelo ze strany řidičů ke svévolnému porušování stanovených tras, určených časů na nákladku, vykládku a k odpočinku. Každá přeprava byla přísněji kontrolována a u jednotlivých vozidel se prováděly namátkové kontroly tlaku pneumatik.

Společnost Cargospol spolupracuje s menšími přepravními společnostmi, tzn. méně výnosné objednávky předává společnost Cargospol k vyřízení menší přepravní firmě. Odpovědným za vyřízení přepravy zůstává stále firma Cargospol. Firma Cargospol si prodloužila dobu splatnosti závazku sjednané spediční firmě z 60 dní na 90 dní od roku 2009 a vytvořila si rezervu 30 dní na získání smluvené částky od odběratele přepravy.

V roce 2009 se snížil počet zákazníků, s čímž je spojen pokles pracovní zátěže pro řidiče. Management firmy Cargospol se chtěl vyhnout plošnému propouštění řidičů a snížil jejich mzdy o 10%. Od roku 2011 se výše mezd řidičů vrátila na předchozí úroveň, ale vzhledem k růstu cen a zvýšení DPH reálná kupní síla klesla.

Lze říci, že společnost Cargospol zvolila vhodná opatření a nezačala neuvážlivě propouštět kvalitní zaměstnance, které potřebovala pro chod společnosti i během krizových let.

8 Navrhované nástroje k překonání dopadů krize ve společnosti Cargospol

Dopady finanční krize, která se v České republice projevila v roce 2008 a zejména v roce 2009, stále přetrvávají. Pro zpracování možných nástrojů k překonání dopadů finanční krize byla zpracována SWOT analýza (viz tab. č. 20), jež srovnává podnik z hlediska silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Vnitřní prostředí identifikují silné a slabé stránky podniku a vnější prostředí identifikují příležitosti a hrozby podniku. Hlavní účel SWOT analýzy je určit strategii firmy, využívat vnější příležitosti a rozvíjet silné stránky společnosti. [3]

Tab. č. 20: SWOT analýza společnosti Cargospol

	Silné stránky	Slabé stránky
Vnitřní prostředí	<ul style="list-style-type: none"> Stabilní základna zákazníků Dlouhodobé vztahy se zákazníky Vysoká technická vybavenost Dobré obchodní výsledky Pozitivní vnímání značky Kvalita odvedených přeprav Lokace provozovny 	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná prezentace na internetu Závislost na dodavatelích nafty Nedostatek vlastních finančních zdrojů Závislost na určitých zákaznících Nedostatečné vyhledávání nových obchodních příležitostí
	Příležitosti	Hrozby
Vnější prostředí	<ul style="list-style-type: none"> Alternativní paliva Nové průmyslové zóny a překladiště Pokles spotřební daně Zmenšené překážky při vstupu na trhy EU Zvýhodněné sazby mýta pro třídy EURO 4 a EURO 5 Přiliv pracovníků z konkurenčních firem 	<ul style="list-style-type: none"> Zvyšování cen nafty Zpoplatnění dalších komunikací Nejistá situace na evropských trzích Silný kurz koruny vůči euru Pokles průmyslové výroby a exportu v ČR Nekalá konkurence a cenové války Existence substitutů-železniční doprava Spojení konkurenčních firem Časté změny v legislativě

Zdroj : vlastní zpracování, 2013

8. 1 Navrhované nástroje pro vnitřní prostředí

Z hlediska vnitřního prostředí je důležité i nadále posilovat **silné stránky** společnosti. K tomu například patří sledování emisních norem a následná inovace vozového parku dle nejnovějších emisních předpisů. V rámci modernizace vozového parku by bylo vhodné **pořídit tahače splňující emisní normu EURO 6**, která je nejnovější evropskou emisní normou. Špičkový vozový park zajišťuje společnosti pozitivní vnímání obchodní značky a zároveň zaručuje nižší sazby mýtného, tzn. čím lepší je emisní norma, tím nižší je sazba mýtného. Cargospol je v oblasti autodopravy známa jako stabilní společnost, která má kvalitní řidiče, jež odvádějí velmi kvalitní dopravu na mezinárodní úrovni. Proto je nezbytné **nepolevovat v kontrolních činnostech**, tj. namátkové kontroly spotřeby nafty a s tím spojená kontrola dodržování ekonomického způsobu jízdy. Z důvodu neustálého zlepšování kvality odvedených přeprav pravidelně **monitorovat spokojenost jednotlivých zákazníků** pomocí stručného dotazníku (pět otázek a možnost uvedení připomínek, viz příloha D).

Pro eliminaci **slabých stránek** bych společnosti doporučila posílit obchodní oddělení. Společnost Cargospol má silnou základnu zákazníků větších mezinárodních firem. Pokud jsou tyto firmy silné a solventní, jedná se zcela jistě o silnou stránku, ale naopak přílišná závislost může firmě přivodit ztráty. Tržby společnosti Cargospol závisí přibližně 30% právě na těchto velkých firmách a kdyby došlo ke krachu jedné z nich, společnost přijde o značnou část svých tržeb. Pro rozšíření základny odběratelů je vhodným řešením **získat zkušeného speditéra z konkurenční firmy**, který má základnu potenciálních odběratelů a které přivede s sebou do společnosti Cargospol. Pracovníka z konkurenční společnosti je možno lákat nejen na vyšší platové ohodnocení, ale i na silnou firmu na trhu, jež má výhodné sídlo provozovny, nejen pro řidiče kamionů, ale i pro zaměstnance, protože je u sjezdu z dálnice, která je spojnicí mezi Plzní a Prahou.

V rámci obchodního oddělení bych dále doporučila **rozšířit prezentaci firmy**, jelikož společnost Cargospol využívá jen jeden prezentační kanál, internetové stránky. V první řadě by se jednalo o **zkvalitnění internetových stránek společnosti** Cargospol. Dále **vytvořit osobní prezentaci společnosti**, tzn. vytvořit profil společnosti a osobně obcházet potencionální zákazníky. Došlo by k rozvoji osobního kontaktu, který má zajisté silnější vliv než pouze internetové stránky. Dalším návrhem je v rámci

obchodního oddělení přijmout pracovníka, který se bude starat o prezentaci firmy, vytvoří a zajistí potřebné propagační materiály a bude pomocnou silou speditérů při obstarávání zakázek.

V rámci tohoto kroku, je počítáno s vyššími prvotními náklady a společnost by si měla v bance předjednat poskytnutí revolvingového úvěru (cca 500 tis Kč až 1 mil Kč), jež by pokryl náklady na tvorbu propagace. Pokud by byl ohlas ze strany zákazníků silný, dalším doporučením by bylo rozšíření vozového parku, avšak stále formou operativního leasingu.

8. 2 Navrhované nástroje pro vnější prostředí

Příležitosti vnějšího prostředí je nutné neustále monitorovat a umět je využít. Je důležité **mapovat nové průmyslové zóny či překladiště v regionu**, které mohou být zdrojem zakázek pro společnost Cargospol. Zde se opět ukazuje výhodná poloha provozovny, protože mnoho průmyslových zón a překladišť se nachází právě v okolí dálnice. V rámci monitorování příležitostí, by pracovník z nově posíleného obchodního oddělení každé čtvrtletí vytvořil analýzu nových průmyslových zón a sestavil plán pro osobní prezentace. Společnost Cargospol by se měla aktivněji zapojovat do **veřejných zakázek** a nespoléhat se pouze na stálé zákazníky firmy. Jednoznačnou příležitostí firmy Cargospol jsou jednoduché přístupy na evropské trhy. Zde bych doporučila **rozšířit základnu zákazníků v dané zemi** (zejména Německo, země Beneluxu), namísto snažení se proniknout na další evropské trhy.

Rizika pro společnost nelze natolik ovlivnit, ale lze jim předcházet a připravit se na ně. Silnou hrozbou pro společnost Cargospol je pokles průmyslové produkce a exportu v České republice, který je hlavní náplní činnosti firmy Cargospol. Danou hrozbu však společnost ovlivnit nemůže a pokud nastane tento problém, musí hledat Cargospol možnosti poskytování služeb autodopravy především na jiných trzích, tzn. analytik společnosti by měl zpracovávat analýzy vývoje trhů zemí, kde společnost Cargospol působí.

Vnější hrozbou společnosti je pokles kurzu eura, a proto by bylo vhodné následující opatření týkající se ochrany proti kurzovým výkyvům. Společnosti bych navrhla uzavírat měnové swapy ⁴, kterými se zajistí proti kurzovým ztrátám.

Vysokou hrozbou společnosti Cargospol je dozajisté neustálý růst ceny ropy. Pro toto vnější ohrožení bych navrhovala efektivnější spolupráci s dodavateli a **zajistit si množstevní slevy**, které by alespoň částečně kompenzovaly růst cen pohonných hmot.

Nejvíce nebezpečnou hrozbou v oblasti autodopravy není sloučení více konkurenčních firem do jedné velké, ale jsou to **cenové války** a především **nekalá konkurence** mezi firmami. Nekalá konkurence představuje chování společností, které nedodržují předpisy pro dopravce a na úkor toho se snaží získat zákazníky od konkurence. Mezi nejčastější nekalé praktiky patří hlavně nedodržování časových intervalů přepravy, například vynechání nebo zkrácení stanovených časů povinných přestávek řidičů. Firmy uplatňující nekalou konkurenci nabízejí kratší přepravní dobu na úkor řidiče a ohrožují tak řidiče kamionů i ostatní účastníky silničního provozu. V důsledku těchto skutečností musí obchodní oddělení zdůrazňovat, že společnost Cargospol striktně dodržuje veškeré povinné předpisy pro dopravce.

V České republice je velmi složitá legislativa, kde dochází k častým změnám. V rámci předcházení nejasnostem, navrhuji externí spolupráci s právníky, kteří by jasně a včas definovali důležité změny, jež se týkají změn nařízení v oblasti autodopravy.

V neposlední řadě je velmi důležité spolupracovat se Svazem průmyslu a dopravy, se sdružením ČESMAD a pozorně sledovat změny mýtného, spotřební daně atd.

⁴ Měnový swap je zajištění měnového i úrokového rizika plynoucího z možného negativního vývoje měnového kurzu a úrokových sazeb. [26]

9 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat vliv negativních důsledků finanční krize na společnost Cargospol, spol. s r. o. Pomocí finanční analýzy byl proveden podrobný rozbor finanční situace společnosti před krizí, během krize až do roku 2011. Pro výpočet ukazatelů finanční analýzy byly použity finanční výkazy společnosti Cargospol z let 2007 až 2011.

Vliv celosvětové finanční krize na hospodářské výsledky společnosti Cargospol byl znatelný, což dokazují vypočtené hodnoty ukazatelů finanční analýzy. Nejdramatičtější situace byla zjištěna v roce 2009. Nežádoucí hodnoty ukazatelů ovlivnila hluboká ztráta, do které se společnost v roce 2009 propadla. V důsledku těchto faktorů, byla společnost nucena učinit opatření a kroky, jež by zabránily větším finančním problémům. Několik opatření lze vyčíst při podrobnějším prostudování výsledků finanční analýzy, kdy lze pozorovat pohyby vlastního kapitálu, jako prostředku pro částečnou eliminaci ztráty či tvorby rezerv.

Dále byla provedena analýza příčin finanční krize využitím PEST analýzy, která definuje jednotlivé faktory makroprostředí a umožňuje jejich podrobnou analýzu. Nejvýznamnější příčinou z hlediska ekonomických faktorů byl a stále je růst cen ropy. Dalším silně ovlivňujícím faktorem byl pohyb kurzu eura. V roce 2008 se kurz eura propadl a společnost silně prodělala. Naproti tomu od roku 2009 kurz sílil, situace se stala příznivější a díky tomu nedošlo k dalším finančním problémům, respektive prohloubení zadluženosti společnosti Cargospol.

I přes nepříznivé výsledky finanční analýzy a silně nepřátelské podmínky makrookolí v hlavním krizovém období, je firma Cargospol i nadále silnou společností. V budoucnu by se společnost měla více orientovat na posílení slabých stránek a neustále přemýšlet o budoucím vývoji podniku. Důležité je snížit závislost na několika stálých odběratelích, kteří by v budoucnu mohli ohrozit společnost pozdní úhradou závazků a snažit se o získání dalších zákazníků a posílit tak marketingové aktivity. Neméně podstatné je snažit se minimalizovat nesoulad mezi dobou obratu pohledávek a dobou obratu závazků. Dále bylo firmě doporučeno nepřestávat ve spolupráci s obchodními partnery v zemích EU a nadále upevňovat a rozšiřovat podíl na již společnosti známých trzích.

Na základě této bakalářské práce uvažuje společnost Cargospol o zdokonalení obchodního oddělení a zkvalitnění propagačních činností například formou osobních kontaktů s potenciálními zákazníky a tvorby více propagačních materiálů.

Silným negativem, které ve firmě přetrvává, je zhoršená platební morálka odběratelů. Společnost Cargospol měla lépe reagovat na neplacení závazků a snažit se zabránit vzniku nedobytných pohledávek.

Firma Cargospol se za poslední dva roky s následky finanční krize vyrovnává a hodnota výsledku hospodaření se opět dostala do kladných čísel. Důsledkem obnovení poptávky a růstu exportu vzrostly zakázky a v budoucnu lze očekávat vysoké hospodářské výsledky jako před vypuknutím finanční krize.

10 Seznam tabulek

Tab. č. 1: Výpis aktiv a pasiv z rozvahy v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč).....	24
Tab. č. 2: Stručný výpis položek z výkazu zisku a ztráty v letech 2007 až 2011	25
Tab. č. 3: Zkrácená horizontální analýza aktiv v tis. Kč	28
Tab. č. 4: Zkrácená horizontální analýza pasiv v tis. Kč	29
Tab. č. 5: Zkrácená horizontální analýza výkazu zisku a ztráty v tis. Kč.....	30
Tab. č. 6: Zkrácená vertikální analýza aktiv v tis. Kč	32
Tab. č. 7: Zkrácená vertikální analýza pasiv v tis. Kč	33
Tab. č. 8: Čistý pracovní kapitál v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč).....	34
Tab. č. 9: Rentabilita vloženého kapitálu v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)	35
Tab. č. 10: Rentabilita aktiv v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč).....	36
Tab. č. 11: Rentabilita vlastního kapitálu v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč)	37
Tab. č. 12: Rentabilita tržeb v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč).....	37
Tab. č. 13: Ukazatel nákladovosti v letech 2007 až 2011	38
Tab. č. 14: Obrat celkových aktiv v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč).....	40
Tab. č. 15: Rychlost obratu pohledávek a doba obratu pohledávek (v tis. Kč)	41
Tab. č. 16: Doba splatnosti krátkodobých závazků (v tis. Kč)	42
Tab. č. 17: Běžná a peněžní likvidita v letech 2007 až 2011 (v tis. Kč).....	43
Tab. č. 18: Celková zadluženost, koeficient samofinancování a zadluženost vlastního kapitálu v (v tis. Kč)	46
Tab. č. 19: Úrokové krytí (v tis. Kč).....	47
Tab. č. 20: SWOT analýza společnosti Cargospol	57

11 Seznam obrázků

Obr. č. 1: Základní úroková sazba FEDu, centrální banky v USA (v %)	9
Obr. č. 2: Ekonomický růst v zemích Evropy roku 2011 oproti roku 2008	11
Obr. č. 3: Vývoj ceny nafty v korunách za 1 litr	17
Obr. č. 4: Organizační struktura	21
Obr. č. 5: Grafické znázornění výsledků hospodaření za období 2007-2011	31
Obr. č. 6: Jednotlivé ukazatele rentability v letech 2007-2011	38
Obr. č. 7: Doba obratu pohledávek a doba obratu závazků	42
Obr. č. 8: Běžná a peněžní likvidita	44
Obr. č. 9: Úrokové krytí	47
Obr. č. 10: Srovnání průměrných čtvrtletních nákladů a výnosů v Kč na 1 km	52
Obr. č. 11: Hodnota pohledávek celkem v Kč	54
Obr. č. 12: Od vzniku krize k udržitelnosti	55

12 Seznam použité literatury

- [1] GREGORY, Anne. *Planning and managing*. London: Kogan Page Limited, 2000. ISBN 0749429917
- [2] HEJKRLÍK, Pavel. Krize zdrtila americkou střední třídu. *Profit*. 2012, č. 26. ISSN 1212-3498.
- [3] HILL, Charles W. L. a JONES. *Strategic Management*. USA: South Western Cengage Learning, 2010. ISBN 978-0-538-75107-0.
- [4] HRDÝ, Milan, HOROVÁ, Michaela. *Finance podniku*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. ISBN 978-80-7357-492-5.
- [5] Interní materiály společnosti Cargospol
- [6] KALOUDA, František. *Finanční řízení podniku*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2011. ISBN 978-80-7380-315-5.
- [7] KISLINGEROVÁ, Eva a kol. *Manažerské finance*. Praha: C. H. Beck, 2010. ISBN 978-80-7400-194-9.
- [8] KOTLER, Philip., CASLIONE, John. *Chaotika: řízení a marketing firmy v éře turbulencí*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-2599-1.
- [9] KRAFT, Jiří, Pavla BEDNÁŘOVÁ, Miroslava LUNGOVÁ, Iva NEDOMLELOVÁ a Lenka SOJKOVÁ. *Cesty zmírnění negativních efektů hospodářské krize v ČR*. Liberec: Technická univerzita, Ekonomická fakulta, katedra ekonomie, 2011. ISBN 978-80-7372-787-1.
- [10] KRUGMAN, Paul. *Návrat ekonomické krize*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, 2009. ISBN 978-80-7021-984-3.
- [11] NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-7357-086-6.
- [12] ROUBINI, Nouriel., MIHM, Stephen. *Krizová ekonomie*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4102-4.
- [13] SEDLÁČKOVÁ, Helena a Karel BUCHTA. *Strategická analýza*. Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-367-1.

- [14] ZUZÁK, Roman. *Krizové řízení podniku*. Praha: PROFESSIONAL PUBLISHING, 2004. ISBN 80-86419-74-6.

Zdroje v elektronické podobě:

- [15] Alan Greenspan Biography. *Bio True story* [online]. 2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <http://www.biography.com/people/alan-greenspan-9319769>
- [16] BAYER, Petr. Krize: Pětina jde z kola ven. *Ekonom* [online]. 2010 [cit. 2013-02-12]. Dostupné z: <http://ekonom.ihned.cz/c1-47525980-krize-petina-jde-z-kola-ven>
- [17] BORKOVEC, David. Vývoj a trendy v odvětví dopravy a logistiky. *Pwc* [online]. 2010 [cit. 2013-02-12]. Dostupné z: <http://www.pwc.com/cz/cs/clanky-2010/vyvoj-a-trendy-v-odvetvi-dopravy-a-logistiky.jhtml>
- [18] Ceny pohonných hmot on-line. *Finance.cz* [online]. 2013 [cit. 2013-03-30]. Dostupné z: [http://www.finance.cz/makrodata-eu/pohonne-hmoty/?form1407\[Vyvoj\]=2&form1407\[id_hmoty\]=2&form1407\[id_obdobi\]=4&form1407\[do_den\]=1&form1407\[do_mesic\]=1&form1407\[do_rok\]=2012&form1407\[od_den\]=1&form1407\[od_mesic\]=1&form1407\[od_rok\]=2007&form1407\[id_kraje\]=1&form1407\[radit_sestupne\]=1&form1407\[sbm_Zobrazit\]=Zobrazit&form1407\[id_kraje\]=1#Kotva](http://www.finance.cz/makrodata-eu/pohonne-hmoty/?form1407[Vyvoj]=2&form1407[id_hmoty]=2&form1407[id_obdobi]=4&form1407[do_den]=1&form1407[do_mesic]=1&form1407[do_rok]=2012&form1407[od_den]=1&form1407[od_mesic]=1&form1407[od_rok]=2007&form1407[id_kraje]=1&form1407[radit_sestupne]=1&form1407[sbm_Zobrazit]=Zobrazit&form1407[id_kraje]=1#Kotva)
- [19] DUBSKÁ, Drahomíra. Státní rozpočet. *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2013-02-13]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/C1001E2536/\\$File/110911q4a08.pdf](http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/C1001E2536/$File/110911q4a08.pdf)
- [20] Eurozóna prohloubila propad, poklesly i dvě největší ekonomiky. *Novinky.cz* [online]. 2013 [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/293266-eurozona-prohloubila-propad-poklesly-i-dve-nejvetsi-ekonomiky.html>
- [21] Faktory vývoje maloobchodních cen pohonných hmot. *Česká národní banka* [online]. 2012 [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/menova_politika/zpravy_o_inflaci/2012/2012_II/boxy_a_prilohy/zoi_2012_II_box_2.html

- [22] Firemní bankrotы vzrostly v roce 2009 o polovinu. Celkově bylo na firmy podáno téměř 5000 insolvenčních návrhů. *Czech Credit Bureau* [online]. 2010 [cit. 2013-02-12]. Dostupné z: <http://www.crif.cz/Novinky/Novinky/Pages/Firemn%C3%AD-bankrotы-vzrostly-v-roce-2009.aspx>
- [23] JOHÁNEK, Tomáš. Podíl operativního leasingu se zvyšuje. *Dopravní noviny* [online]. 2011 [cit. 2013-02-12]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/financni-sluzby/podil-operativniho-leasingu-se-zvysuje>
- [24] Koeficient samofinancování. I. *Finanční analýza* [online]. 2013 [cit. 2013-04-28]. Dostupné z: <http://www.bilana.cz/KoeSam.htm>
- [25] Kurzy eura. *Kurzy cz* [online]. 2012 [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=H&KM=EUR&D1=01.01.2008&D2=31.12.2009&I=1>
- [26] Měnový swap. *KB* [online]. 2013 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: <http://www.kb.cz/cs/verejna-sprava/menovy-swap.shtml>
- [27] O firmě. *Cargospol* [online]. 2010 [cit. 2013-02-05]. Dostupné z: <http://www.cargospol.cz/o-firme/>
- [28] Ropa a ekonomika. *Ropa.cz* [online]. 2013 [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.ropa.cz/ropa-a-ekonomika/>
- [29] SAJDL, Jan. Emisní norma EURO. *Autolexicon.net* [online]. 2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro/>
- [30] Soliditet: Kamionová doprava úspěšně odolává krizi. *IPOINT* [online]. 2012 [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.ipoint.cz/zpravy/41396411-soliditet-kamionova-doprava-uspesne-odolava-krizi/>
- [31] SŮRA, Jan. Krize pokosila část autodopravců, na trhu začínají chybět kamiony. *Idnes.cz/Ekonomika* [online]. 2011 [cit. 2013-02-12]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/krize-pokosila-cast-autodopravcu-na-trhu-zacinaji-chybet-kamiony-p9k/-eko-doprava.aspx?c=A110502_183715_eko-doprava_vel
- [32] TYLEČEK, Jiří. Dlouhodobý náhled na cenu ropy. *Finance.cz* [online]. 2010 [cit. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/258863-dlouhodoby-nahled-na-cenu-ropy/>

- [33] Velkoobjemové přepravy. *JIRSA TRANS s.r.o.* [online]. 2013 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: http://www.jirsa-trans.cz/13_6.html
- [34] ZEMÁNEK, Josef. Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky (1. díl). *Euroekonom* [online]. 2008 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky>
- [35] ZEMÁNEK, Josef. Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky (2. díl). *Euroekonom* [online]. 2008 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky2>
- [36] ZEMÁNEK, Josef. Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky (3. díl). *Euroekonom* [online]. 2008 [cit. 2013-02-04]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky3>
- [37] Změna sazeb spotřebních daní v roce 2010. *BusinessInfo.cz* [online]. 2011 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/zmena-sazeb-spotrebnich-dani-leden-2010-3475.html>

13 Seznam příloh

Příloha A: Souhrnná rozvaha za období 2007 - 2011 v tis. Kč

Příloha B: Souhrnný Výkaz zisku a ztráty za období 2007 - 2011 v tis. Kč

Příloha C: Soubor opatření pro rok 2009

Příloha D: Dotazník pro hodnocení spokojenosti zákazníků

Příloha A: Souhrnná rozvaha za období 2007 - 2011 v tis. Kč

Označ	AKTIVA	řád	2007	2008	2009	2010	2011
	AKTIVA CELKEM	1	38 557	35 641	31 580	31 945	41 849
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál	2					
B.	Dlouhodobý majetek	3	5 148	5 116	5 061	5 268	5 211
B. I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	4					
B. I. 1.	Zřizovací výdaje	5					
	2. Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	6					
	3. Software	7					
	4. Ocenitelná práva	8					
	5. Goodwill	9					
	6. Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	10					
	7. Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	11					
	8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	12					
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	13	5 148	5 116	5 061	5 268	5 211
B. II. 1.	Pozemky	14	4 236	4 236	4 236	4 236	4 236
	2. Stavby	15					
	3. Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	16	220	165	110	317	32
	4. Pěstitelské celky trvalých porostů	17					
	5. Dospělá zvířata a jejich skupiny	18					
	6. Jiný dlouhodobý hmotný majetek	19					
	7. Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	20	692	715	715	715	943
	8. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	21					
	9. Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	22					
B. III.	Dlouhodobý finanční majetek	23					
B. III. 1.	Podíly v ovládaných a řízených osobách	24					
	2. Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	25					
	3. Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	26					
	4. Půjčky a úvěry - ovládající a řídicí osoba, podstatný vliv	27					
	5. Jiný dlouhodobý finanční majetek	28					
	6. Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek	29					
	7. Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	30					
C.	Oběžná aktivity	31	33 228	30 470	26 519	26 677	36 593
C. I.	Zásoby	32					
C. I. 1.	Materiál	33					
	2. Nedokončená výroba a polotovary	34					
	3. Výrobky	35					
	4. Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	36					
	5. Zboží	37					
	6. Poskytnuté zálohy na zásoby	38					

Označ	AKTIVA / PASIVA	řád	2007	2008	2009	2010	2011
C. II.	Dlouhodobé pohledávky	39	84	73	15	193	120
C. II. 1.	Pohledávky z obchodních vztahů	40					
	2. Pohledávky - ovládající a řídicí osoba	41					
	3. Pohledávky - podstatný vliv	42					
	4. Pohledávky za společníky, členy družstva a za účast. sdružení	43					
	5. Dlouhodobé poskytnuté zálohy	143					
	6. Dohadné účty aktivní	44	84	73	15	193	120
	7. Jiné pohledávky	45					
	8. Odložená daňová pohledávka	46					
C. III.	Krátkodobé pohledávky	47	23 131	23 118	20 990	17 615	29 011
C. III. 1.	Pohledávky z obchodních vztahů	48	23 539	22 700	20 008	16 384	28 540
	2. Pohledávky - ovládající a řídicí osoba	49					
	3. Pohledávky - podstatný vliv	50					
	4. Pohledávky za společníky, členy družstva a za účast. sdružení	51					
	5. Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	52					
	6. Stát - daňové pohledávky	53	283	780	946	1 199	347
	7. Krátkodobé poskytnuté zálohy	54					
	8. Dohadné účty aktivní	55					
	9. Jiné pohledávky	56	- 691	- 362	36	32	124
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	57	10 013	7 279	5 514	8 869	7 462
C. IV. 1.	Peníze	58	130	193	78	102	780
	2. Účty v bankách	59	9 883	7 086	5 436	8 767	6 682
	3. Krátkodobý cenné papíry a podíly	60					
	4. Pořizovaný krátkodobý finanční majetek	61					
D. I.	Časové rozlišení	62	181	55			45
D. I. 1.	Náklady příštích období	63	181	55			45
	2. Komplexní náklady příštích období	64					
	3. Příjmy příštích období	65					
	PASIVA CELKEM	67	38 557	35 641	31 580	31 945	41 849
A.	Vlastní kapitál	68	15 982	5 547	3 267	12 223	13 510
A. I.	Základní kapitál	69	200	200	200	200	200
A. I. 1.	Základní kapitál	70	200	200	200	200	200
	2. Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)	71					
	3. Změny základního kapitálu	72					
A. II.	Kapitálové fondy	73					
A. II. 1.	Emisní ažio	74					
	2. Ostatní kapitálové fondy	75					
	3. Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	76					
	4. Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách	77					
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	78	73	73	73	73	73
A. III. 1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	79	73	73	73	73	73
	2. Statutární a ostatní fondy	80					

Označ	PASIVA	řád	2007	2008	2009	2010	2011
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	81	10 695	14 238	5 275	2 994	11 950
A. IV. 1.	Nerozdělený zisk minulých let	82	10 695	14 238	5 275	2 994	11 950
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	83					
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období /+/-/	84	5 014	- 8 964	- 2 281	8 956	1 287
B.	Cizí zdroje	85	22 278	27 509	26 535	18 975	26 507
B. I.	Rezervy	86	7 904	15 028	11 169		
B. I. 1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	87	7 904	15 028	11 169		
2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	88					
3.	Rezerva na daň z příjmu	89					
4.	Ostatní rezervy	90					
B. II.	Dlouhodobé závazky	91					
B. II. 1.	Závazky z obchodních vztahů	92					
2.	Závazky - ovládající a řídicí osoba	93					
3.	Závazky - podstatný vliv	94					
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účast. sdružení	95					
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	96					
6.	Vydané dluhopisy	97					
7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	98					
8.	Dohadné účty pasivní	99					
9.	Jiné závazky	100					
10.	Odložený daňový závazek	101					
B. III.	Krátkodobé závazky	102	11 874	9 981	12 866	16 475	24 007
B. III. 1.	Závazky z obchodních vztahů	103	8 746	7 695	9 530	13 030	19 585
2.	Závazky - ovládající a řídicí osoba	104					
3.	Závazky - podstatný vliv	105					
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účast. sdružení	106					
5.	Závazky k zaměstnancům	107	1 310	1 317	1 097	1 094	1 461
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	108	738	753	553	602	851
7.	Stát - daňové závazky a dotace	109	1 080	216	186	249	610
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	110					
9.	Vydané dluhopisy	111					
10.	Dohadné účty pasivní	112					
11.	Jiné závazky	113			1 500	1 500	1 500
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	114	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
B. IV. 1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	115	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	116					
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	117					
C. I.	Časové rozlišení	118	297	2 585	1 778	747	1 832
C. I. 1.	Výdaje příštích období	119	297	2 585	1 778	747	1 832
2.	Výnosy příštích období	120					

Příloha B: Souhrnný Výkaz zisku a ztráty za období 2007 - 2011 v tis. Kč

Označ	TEXT	řád	2007	2008	2009	2010	2011
I.	Tržby za prodej zboží	1					
A. +	Náklady vynaložené na prodané zboží	2					
	Obchodní marže	3					
II.	Výkony	4	137 332	127 998	109 908	119 939	129 202
II. 1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	5	137 332	127 998	109 908	119 939	129 202
	2. Změna stavu zásob vlastní činnosti	6					
	3. Aktivace	7					
B.	Výkonová spotřeba	8	84 761	88 185	81 788	86 893	93 792
B. 1.	Spotřeba materiálu a energie	9	32 928	36 736	32 202	38 700	46 840
	2. Služby	10	51 833	51 449	49 586	48 193	46 952
+	Přidaná hodnota	11	52 571	39 813	28 120	33 046	35 410
C.	Osobní náklady	12	27 732	28 663	21 810	21 182	24 175
C. 1.	Mzdové náklady	13	20 168	20 765	16 055	15 440	17 717
	2. Odměny členům orgánů společnosti a družstva	14					
	3. Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	7 107	7 463	5 399	5 375	6 077
	4. Sociální náklady	16	457	435	356	367	381
D.	Daně a poplatky	17	10 141	10 614	12 448	11 510	13 936
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	76	104	58	170	114
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	19	2 013	464	2 209	1 384	5 823
III. 1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	2 013	464	2 209	1 384	5 823
	2. Tržby z prodeje materiálu	21					
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	22					780
F. 1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23					780
	2. Prodaný materiál	24					
G.	Změna stavu rezerv a opr. pol. v provoz. oblasti a nákl. př. obd.	25	6 127	6 764	- 3 796	- 10 335	88
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	2 972	1 860	2 037	1 728	2 773
H.	Ostatní provozní náklady	27	2 221	1 161	713	810	915
V.	Převod provozních výnosů	28					
I.	Převod provozních nákladů	29					
*	Provozní výsledek hospodaření	30	11 259	-5 169	1 133	12 821	3 998
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	31					
J.	Prodané cenné papíry a podíly	32					
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	33					
VII. 1.	Výnosy z podílů v ovl. a říz. osobách a v úč. jedn. pod podst.vl	34					
	2. Výnosy z ostatních dlouhodobých cenných papírů a podílů	35					
	3. Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	36					
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	37					
K.	Náklady z finančního majetku	38					
IX.	Výnosy z přecenění cenných papírů a derivátů	39					
L.	Náklady z přecenění cenných papírů a derivátů	40					

Označ	TEXT	řád	2007	2008	2009	2010	2011
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	41					
X.	Výnosové úroky	42	20	23	3	2	1
N.	Nákladové úroky	43	92	149	190	202	227
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	1 974	3 813	2 795	1 602	1 998
O.	Ostatní finanční náklady	45	6 462	7 413	5 894	5 249	4 396
XII.	Převod finančních výnosů	46					
P.	Převod finančních nákladů	47					
*	Finanční výsledek hospodaření	48	- 4 560	- 3 726	- 3 286	- 3 847	- 2 624
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	49	1 681				86
Q.	1. - splatná	50	1 681				86
	2. - odložená	51					
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost	52	5 018	- 8 895	- 2 153	8 974	1 288
XIII.	Mimořádné výnosy	53					
R.	Mimořádné náklady	54	4	69	128	18	1
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti	55					
S.	1. - splatná	56					
	2. - odložená	57					
*	Mimořádný výsledek hospodaření	58	- 4	- 69	- 128	- 18	- 1
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	59					
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	60	5 014	- 8 964	- 2 281	8 956	1 247
****	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	61	6 695	- 8 964	- 2 281	8 956	1 373

Příloha C: Soubor opatření pro rok 2009

CARGOSPOL*
SPOL. S R. O.

SOUBOR OPATŘENÍ

Úspora nákladů za pohonné hmoty – 2010

- 1) Vypracovat zásady ekonomické jízdy v podmínkách společnosti pro potřeby:
- Řidičů
 - Techniků
 - Dispečerů

Tyto neprodleně předat proti podpisu.

T: do 14.1.2010

Z: p. Myslík – manažer společnosti
p. Pech – vedoucí provozu

- 2) Zabezpečit organizaci jednotlivých přeprav tak, aby nedocházelo ze strany řidičů ke svévolnému porušování stanovených tras, určených časů na nakládku, vykládku a určených dob odpočinku.

Každá přeprava musí být řízena a kontrolována.

T: trvale

Z: dispečerů
p. Kašpar – VSD

- 3) Zrealizovat funkci řidiče – školitele. Pro jeho činnost vypracovat směrnici, včetně jeho ohodnocení.

T: 31.1.2010

Z: p. Myslík – manažer společnosti
p. Pech – vedoucí provozu

- 4) Průběžně vyhodnocovat dodržování rychlostních limitů jednotlivými řidiči, v návaznosti na vypracované zásady ekonomické jízdy.

T: průběžně

Z: řidič – školitel

- 5) Při vstupním školení nových zaměstnanců projednat tento soubor opatření s důrazem na zásady ekonomické jízdy.

Využívat řidiče – školitele ke zkušebním (zácvikovým) jízdám.

T: trvale

Z: p. Verner – technik
řidič – školitel

- 6) Soustavně kontrolovat hodnoty tlaku u pojížděných pneumatik.

T: 1x měsíčně – namátkově

Z: řidič školitel
p. Verner – technik

- 7) Zvýšit informovanost řidičů. Předávat jim pravidelně dosahované výsledky ve spotřebě PH za daný měsíc a od počátku roku.

Z: p. Pech – vedoucí provozu

- 8) Nadále uplatňovat zavedený systém odměn řidičů za úspory PH. K datu 31.3.2010 připravit nový progresivní systém.

Z: p. Pech – vedoucí provozu

- 9) Překračování stanovené normy v l/100km jednotlivými řidiči projednávat na úrovni vedoucích provozu.

T: průběžně

- 10) Sledovat cenovou úroveň PH – operativně upravovat tankování PH.

Z: p. Brožík Petr – technik DGSA

11.01.2010

Brožík Václav
jednatel společnosti

Příloha D: Dotazník pro hodnocení spokojenosti zákazníků

Dotazník pro hodnocení spokojenosti zákazníků



Vážený zákazníku,

pro zlepšení kvality našich služeb si Vám dovoluujeme položit několik otázek, které budou inspirací pro odstranění nedostatků.

1) V rámci komunikace preferujete

- Internet/Email
- Osobní kontakt
- Telefon/Fax

2) Interval mezi objednávkou a realizací přepravy

- Vyhovující
- Uspokojující
- Nevyhovující

3) Přístup zaměstnanců (ochota, komunikace)

- Vyhovující
- Uspokojující
- Nevyhovující

4) Splnění termínů zakázky

- Vyhovující
- Uspokojující
- Nevyhovující

5) V případě nespokojenosti s našimi službami uvítáme návrhy na zlepšení

Děkujeme za Váš čas, který jste věnovali dotazníku a těšíme se na další spolupráci s Vámi.

CARGOSPOL, spol. s r. o.

TŘÍSKOVÁ, I. *Vliv celosvětové finanční krize na vybraný ekonomický subjekt.* Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 55 s., 2013

Klíčová slova:

finanční krize, finanční analýza, autodoprava, Cargospol, pohledávka

Tématem bakalářské práce je Vliv celosvětové finanční krize na vybraný ekonomický subjekt. Jako ekonomický subjekt je zvolena společnost Cargospol, spol. s r. o., zabývající se kamionovou dopravou na území Evropy. První kapitola přibližuje vznik celosvětové finanční krize v USA a její rozšíření do dalších zemí a nato navazuje druhá kapitola s popsáním finanční krize v České republice. Třetí kapitola definuje krizi v oblasti autodopravy v České republice a v následující čtvrté kapitole je již charakterizována společnost Cargospol. V dalších kapitolách je analyzována celosvětovou krizí zhoršená finanční situace společnosti pomocí metod finanční analýzy a poté jsou zhodnoceny možné příčiny a dopady finanční krize ve společnosti. Hlavní cíl této bakalářské práce je aplikace jednotlivých analýz na společnost Cargospol a poté návrh možných řešení pro efektivnější fungování společnosti, zejména rozvoj obchodního oddělení, zlepšení propagačních činností firmy a dále rozšíření základny solventních zákazníků.

TŘÍSKOVÁ, I. *The Influence of the Global Financial Crisis on Selected Economic Entity*. Bachelor work. Pilsen: Economics fakulty of University of West Bohemia in Pilsen, 55 p., 2013

Key words:

financial crisis, financial analysis, road transport, Cargospol, claim

The theme of this bachelor's thesis is the influence of the global financial crisis on a chosen economic subject. As the economic subject I selected the company Cargospol Ltd. which provides truck transport on the European continent. The first chapter focuses on the origin of the global financial crisis in the USA and its spread to other countries; the second chapter follows with the description of the financial crisis in the Czech Republic. The third chapter defines the crisis in the field of road transport in the Czech Republic and in the next fourth chapter the company Cargospol is characterized. The following chapters contain the analysis of the financial situation of the company affected by the global crisis. It is conducted with the help of the methods of financial analysis and subsequently the prospective causes and impacts of the financial crisis on the company are assessed. The main objective of this bachelor's thesis is the application of the individual analyses to the company Cargospol followed by a suggestion for possible solutions of running the company more efficiently, especially in terms of the development of the sales department, the improvement of company's promotional activities and also by extending the base of solvent clients.